

Bijlage 4

Reacties op het voorontwerp

26

Den Helder: 13-03-2013

Gemeenteraad Den Helder
College van burgemeester en wethouders
Postbus 36
1780 AA Den helder



VHM

betreft: **Kortevliet 1C, Den Helder**

Geachte College,

Ondergetekende is mede-eigenaar van het perceel / woonhuis Kortevliet 1C te Den Helder. Thans ligt ter visie het bestemmingsplan "Luchthaven 2013".

De bestaande opstallen zijn in de jaren 40-45 door de Duitsers gerealiseerd en als woonhuis gebruikt, de laatste decennia hebben mijn ouders gebruik gemaakt van de woning.

Op de nieuwe bestemmingsplankaart is het woonhuis niet meer als zodanig aangegeven, derhalve verzoek ik Uw College net als bij alle andere woningen een bouwblok aan te geven met eventuele behouwingmogelijkheden.

De wens is om op termijn het geheel te renoveren / uit te breiden en te isoleren.

In afwachting van Uw reactie, teken ik.

Hoogachtend,

J. Groet

Stuknummer: A113.02146

**Kortevliet 1
1786 PK Den Helder**



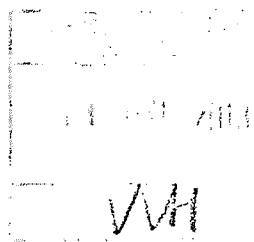
Woonhuis Kortevliet 1c te Den Helder



170021

Den Helder: 13-03-2013

Gemeenteraad Den Helder
College van burgemeester en wethouders
Postbus 36
1780 AA Den helder



betreft: **Kortevliet, Den Helder**

Geachte College,

Ondergetekende is mede-eigenaar van een perceel grond (zie bijlage) aan de Kortevliet te Den Helder, ten noorden van Kortevliet 32C. Thans ligt ter visie het bestemmingsplan "Luchthaven 2013".

In het verleden is er mondeling contact geweest om tot de bouw van een woning te komen op dit perceel. Geadviseerd werd dit aan te snijden wanneer het bestemmingsplan geactualiseerd zou worden.

Derhalve verzoeken wij U thans het betreffende perceel aan te merken als bouwperceel voor een woonhuis met de daarbij behorende voorschriften.

Mijn verzoek is om op gelijke wijze behandeld te worden als andere eigenaren in het verleden.

In afwachting van Uw reactie, teken ik.

Hoogachtend,

J. Groet

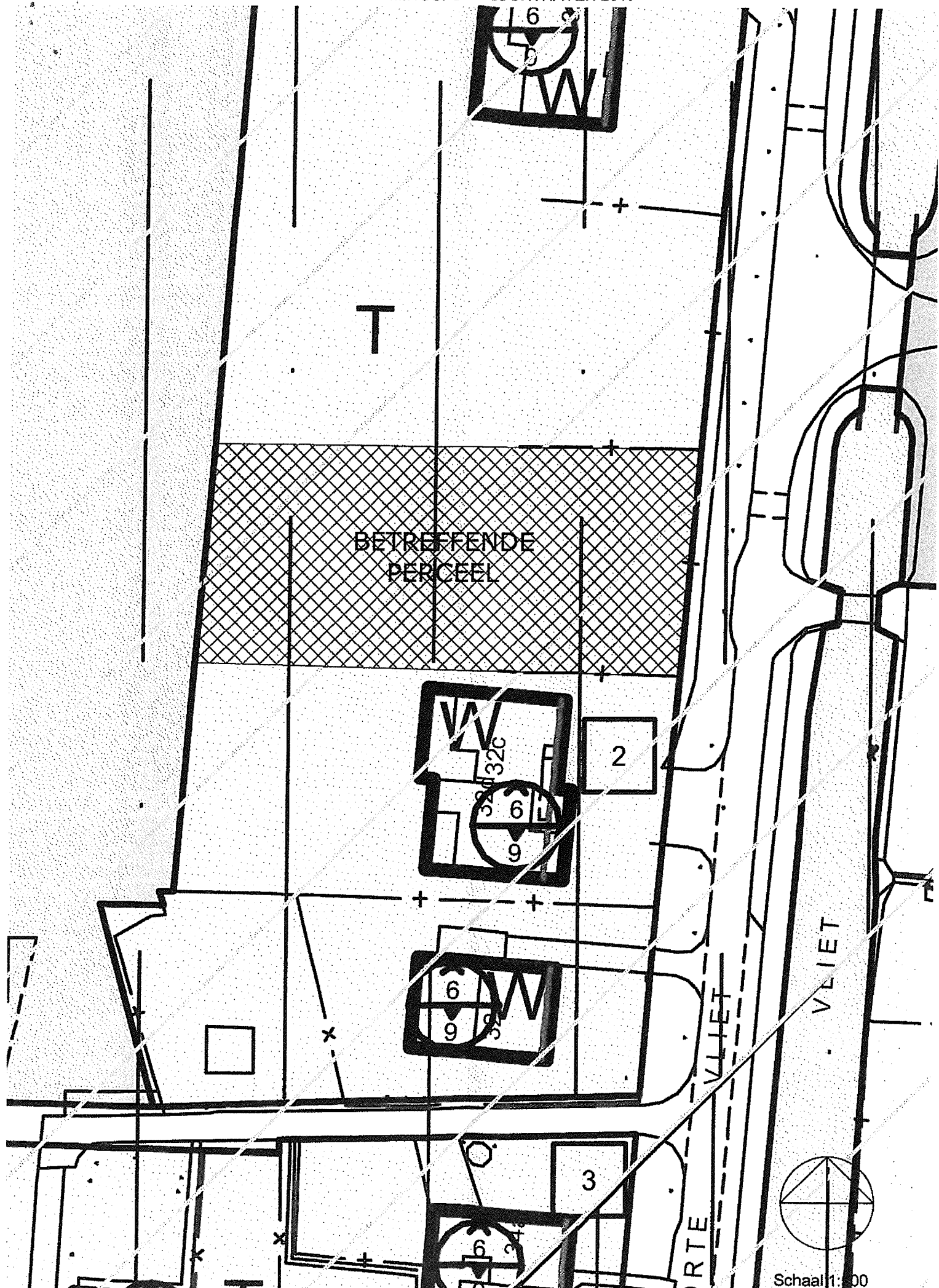
**Kortevliet 1
1786 PK Den Helder**

Stuknummer: A13.02147



Perceel grond ten noorden van Kortevliet 32C te Den Helder





Perceel ten noorden van Kortevliet 32C te Den Helder

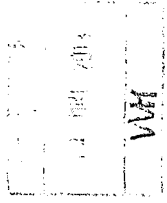
Schaal 1: 500

1.6

-111111

Den Helder: 13-03-2013

Gemeenteraad Den Helder
College van burgemeester en wethouders
Postbus 36
1780 AA Den heider



betreft: **Kortevliet 1, Den Helder**

Geachte College,

Ondergetekende is eigenaar/bewoner van het woonhuis Kortevliet 1 te Den Helder. Thans ligt ter visie het bestemmingsplan "Luchthaven 2013".

Op de kaart behorende bij dit bestemmingsplan staan de bestaande opstallen op dit perceel niet juist weergegeven, derhalve verzoek ik U de kaart aan te passen - zoals is bijgevoegd.

Achter op het erf staat een opstal die welke in de Jaren 40-45 door de Duitsers is gebouwd als logement gebouw.

Mijn verzoek is deze opstal deze functie weer te geven met de daarbij behorende voorschriften.

In afwachting van Uw reactie, teken ik.

Hoogachtend,

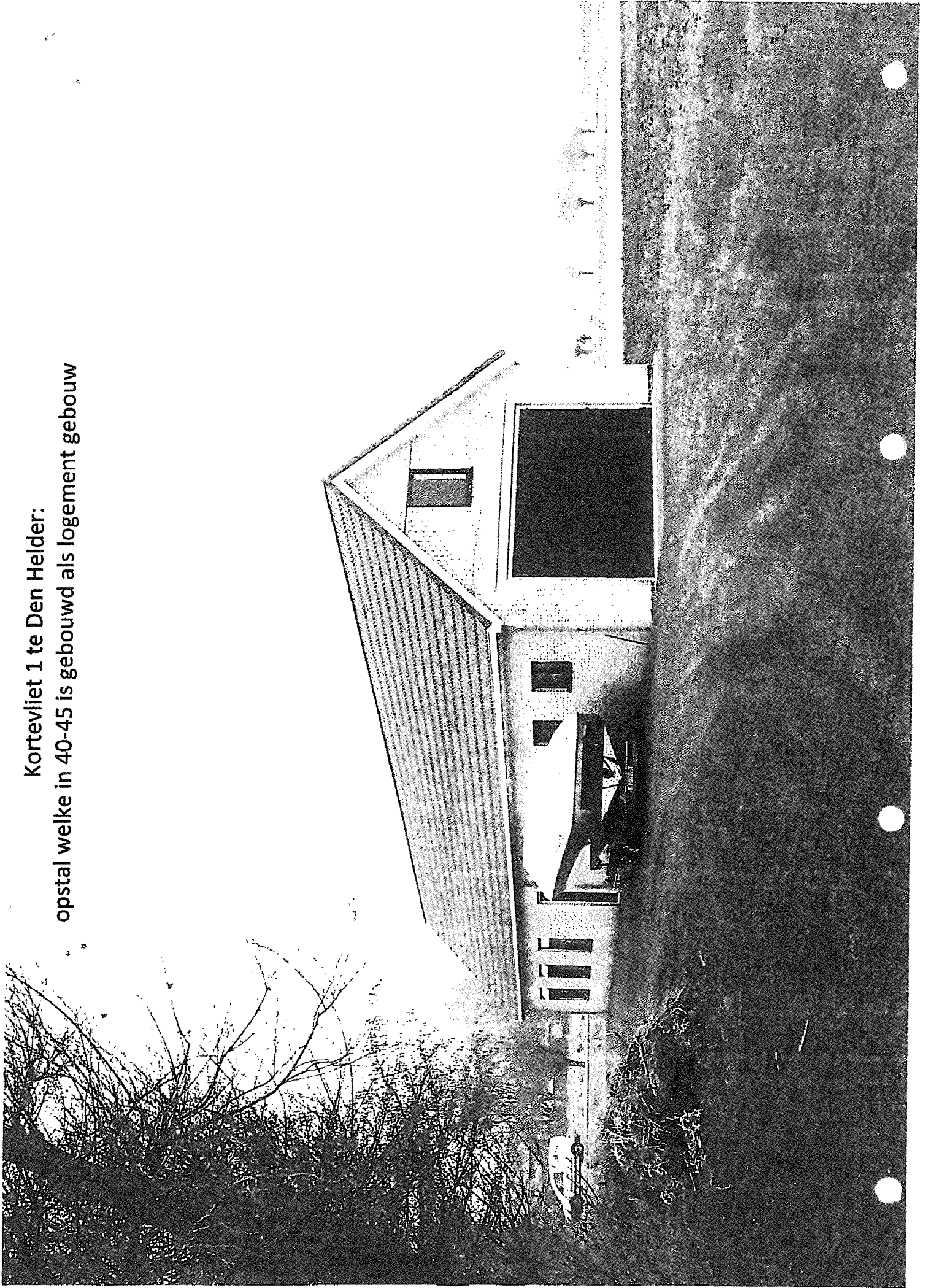
Stuknummer: AI13.02148

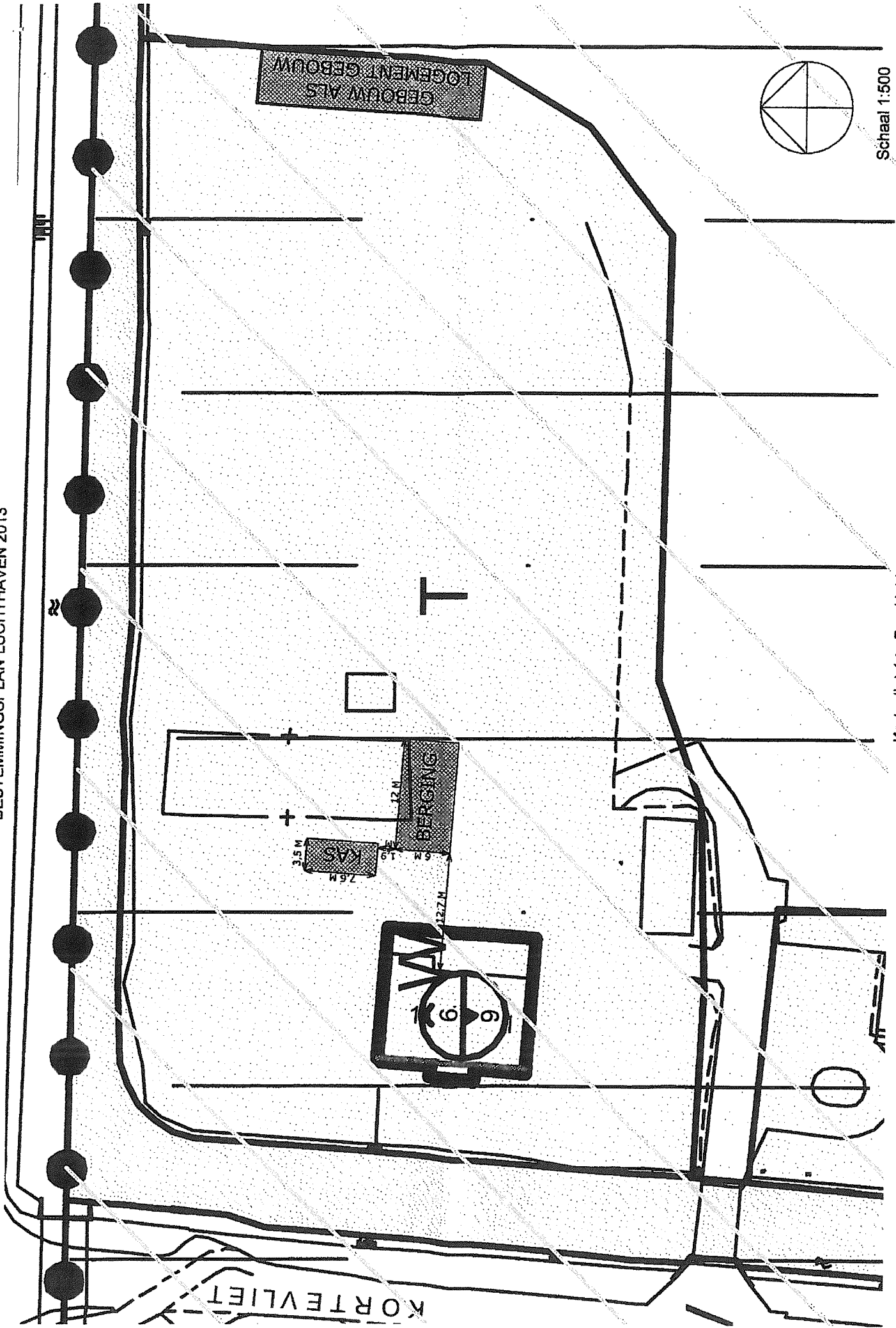
J. Groet

Kortevliet 1
1786 PK Den Helder



Kortevliet 1 te Den Helder:
opstal welke in 40-45 is gebouwd als logement gebouw





Schaal 1:500

Kortevliet 1 te Den Helder

KORTEVLIET

Reacties op het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013

Naam: *Mw. Wijnter*

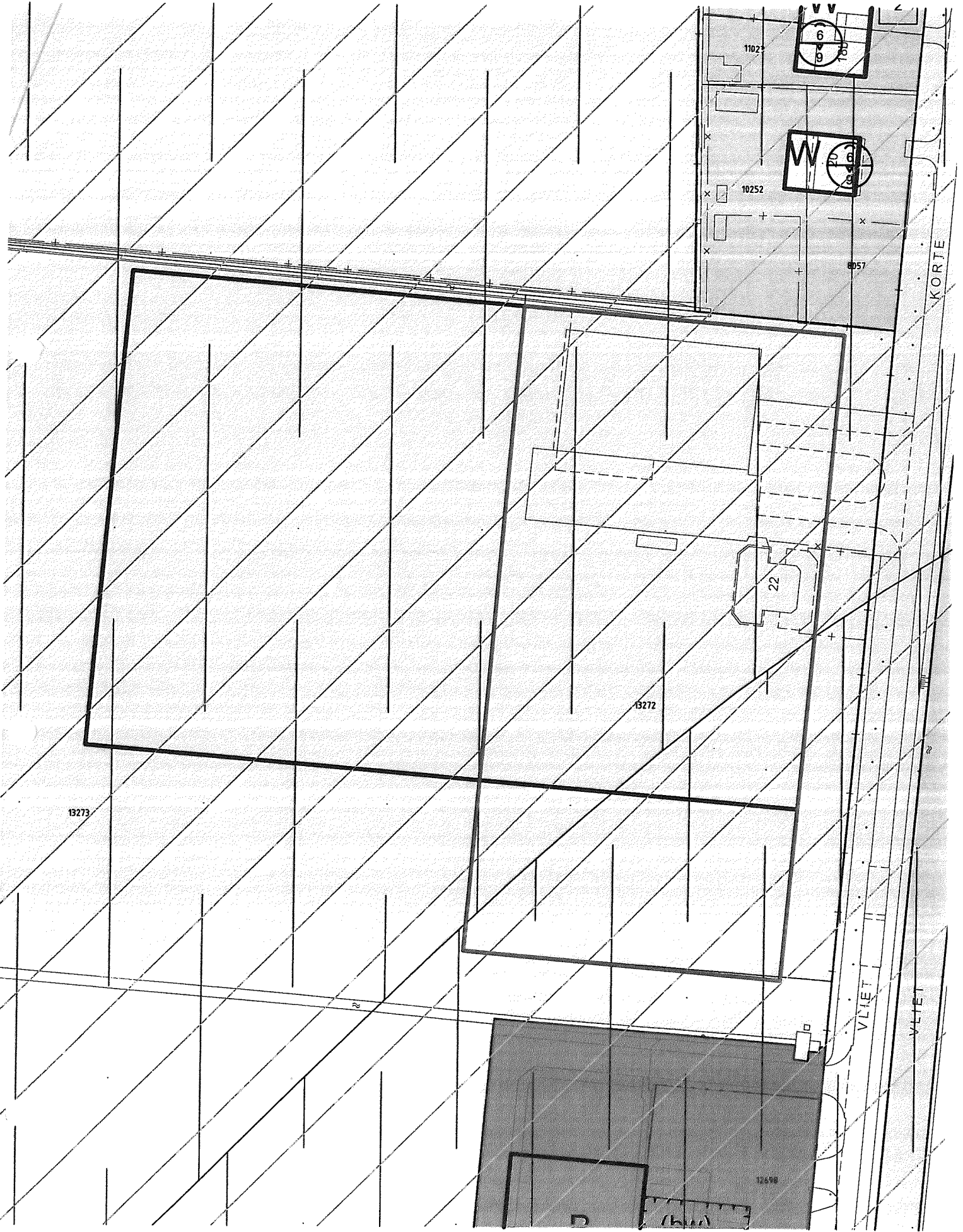
Datum: 21 maart 2013

Adres: *Kortewijk 22*

Postcode: *tel: 633767*

Reactie:

*Versuch om agrarisch bouwblok aan te
passen volgens bijlage
i.v.m. erpanden derden
(mogelijkheid om een schuur te bouwen
op aan grenzende gronden welke in het
bouwblok vallen) door derden.)*



13273

13272

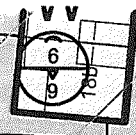
22

11023

10252

8057

12498



KORTE

VLIET

VLIET

D (bun)

Den Helder, 02-04-2013

Aan B en W, gemeente Den Helder
Ond: Bestemmingsplan Luchthaven 2013

GEMEENTE DEN HELDER INGEKOMEN
03 APR 2013
SP

Geachte B en W,

Hierbij wil ik, D.H.Jimmink, graag mijn zienswijze over dit bestemmingsplan aan U mededelen.

Wij wonen Rijksweg 24 en zitten behoorlijk in de verdrukking door allerlei risico-zône's, geluidszône's, 45 KE, 40 KE,, dB's, 10-5 – 10-6.

Deze lijnen staan allemaal nog niet in het oude bestemmingsplan en wel in het nieuwe bestemmingsplan. Dus tegen deze lijnen maak ik bezwaar.

Deze lijnen brengen vele belemmeringen met zich mee.

Tevens maak ik bezwaar, dat mijn bouwblok uit het geheel verwijderd is. Graag zou ik dit willen behouden

Ook de toevoeging van agrarische percelen aan het defensieterrein roept vraagtekens op.

Kan dit zomaar zonder procedure en kunnen ze dan doen met de percelen wat hun het beste uitkomt?

Denk aan verplaatsing van het Dummy deck, proefdraaispot, helling heuvel enz

Al deze lawaaimakers komen dan dicht bij onze woning.

Als alle zônes er toch moeten zijn, waarom geen geurzône om het Oost 11, bij Z.O. wind hebben wij een "vuilnisbelt" geur.

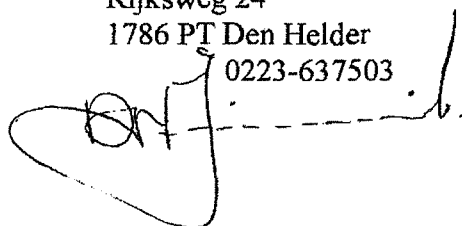
In dec. 2010 contact gehad met de heer Edwin Roos over de ontwikkelingen in het luchthaven gebied.

Van de zienswijze die ik toen neergelegd heb, zie ik niets terug.

Bovenstaande punten zijn ook al doorgesproken met de heer Winter, zonder voor mij een bevredigend resultaat.

Geachte B en W, dit is mijn zienswijze. Graag zou ik deze punten in het nieuwe bestemmingsplan terug willen zien.

Met vr.gr. D.H.Jimmink
Rijksweg 24
1786 PT Den Helder
0223-637503



Stuknummer: A113.02799



A1 2-5

- 1-731-21



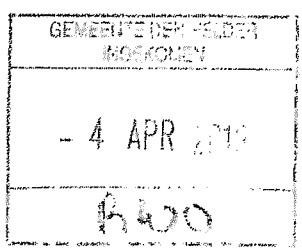
Stuknummer: A13.02804



Gemeente Den Helder
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen & Ondernemen
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Onze ref.: 013031/EA

Amsterdam, 3 april 2013



Betreft: Voorontwerpbestemmingsplan Luchthaven 2013.

Geachte heer/mevrouw,

Wij hebben het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013 bestudeerd en wensen de navolgende bemerkingen met u te delen:

De huidige McDonald's is deels gelegen binnen een nader vast te stellen veiligheidscontour. In eerder vooroverleg met de gemeente zijn een aantal scenario's geschetst. Een van de varianten is de mogelijke verplaatsing van het gebouw van McDonald's op het eigen kavel. Voor deze variant is door McDonald's een "vlekkenplan" gemaakt, met in het kort "de McDonald's op het huidige parkeerterrein en het parkeren op de plek van het huidige pand".

De gemeente heeft in het huidige voorontwerp bestemmingsplan keurig rekening gehouden met deze "mogelijke" variant door het bouwvlak op het huidige kavel te verruimen, zodanig dat deze variant binnen het nieuwe bestemmingsplan zou passen.

Nadere bestudering van het voorontwerp levert echter een aantal "mogelijke toekomstige" knelpunten voor deze variant op:

1. Er steekt een kleine punt van het gebouw door het bouwvlak. (zie schets A)
2. Een "mogelijke" nieuwe entree valt buiten het huidige horecavlak. (zie schets A)
3. Een "mogelijke" hoogtebegrenzer, die aan het begin van een drivelane (buiten het horecavlak) geplaatst wordt, is 3,25 m hoog.

Bij de bouwregels onder 5.2.1 staat onder b. een bouwhoogte van 4 meter. Een standaard McDonald's (1-laags) gebouw is 5,75 meter (hoogste punt van de luchtbehandelingskast op het dak is 6 meter). Onder c. staat een maximaal bebouwingspercentage van 15% van het bouwvlak. Een standaard McDonald's gebouw, inclusief vuilberging en emballageopslag is (inmiddels) 550m², oftewel ca. 25% van het bouwvlak, of 15% van het (horeca)kavel.





Bij de bouwregels onder 5.2.2 staat onder e. een mast van 10 meter, de huidige mast is momenteel 18 meter. Onder f. staat overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 2 meter. In het standaard terreinelementen pakket van McDonald's zitten een aantal elementen die (de eerder genoemde hoogtebegrenzer, een DTC bestelcanopy 3,3 meter, DT-1 entreebord 4 meter, T4-A menuborden 2,6 meter, etc.) hoger zijn dan deze 2 meter. Ik verzoek u deze maat te wijzigen in 4 meter. Onze vlaggen zijn vermoedelijk vergunningvrij?

ratioocl



DT-1 hoogte 4mt
4 meter



OTC DTC canopy



COD praatbord



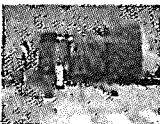
HB type soort



T3-B (max 3,3 meter)



DS-A



GS praatbord



T4-A (max 2,6 meter)



VL vlaggen

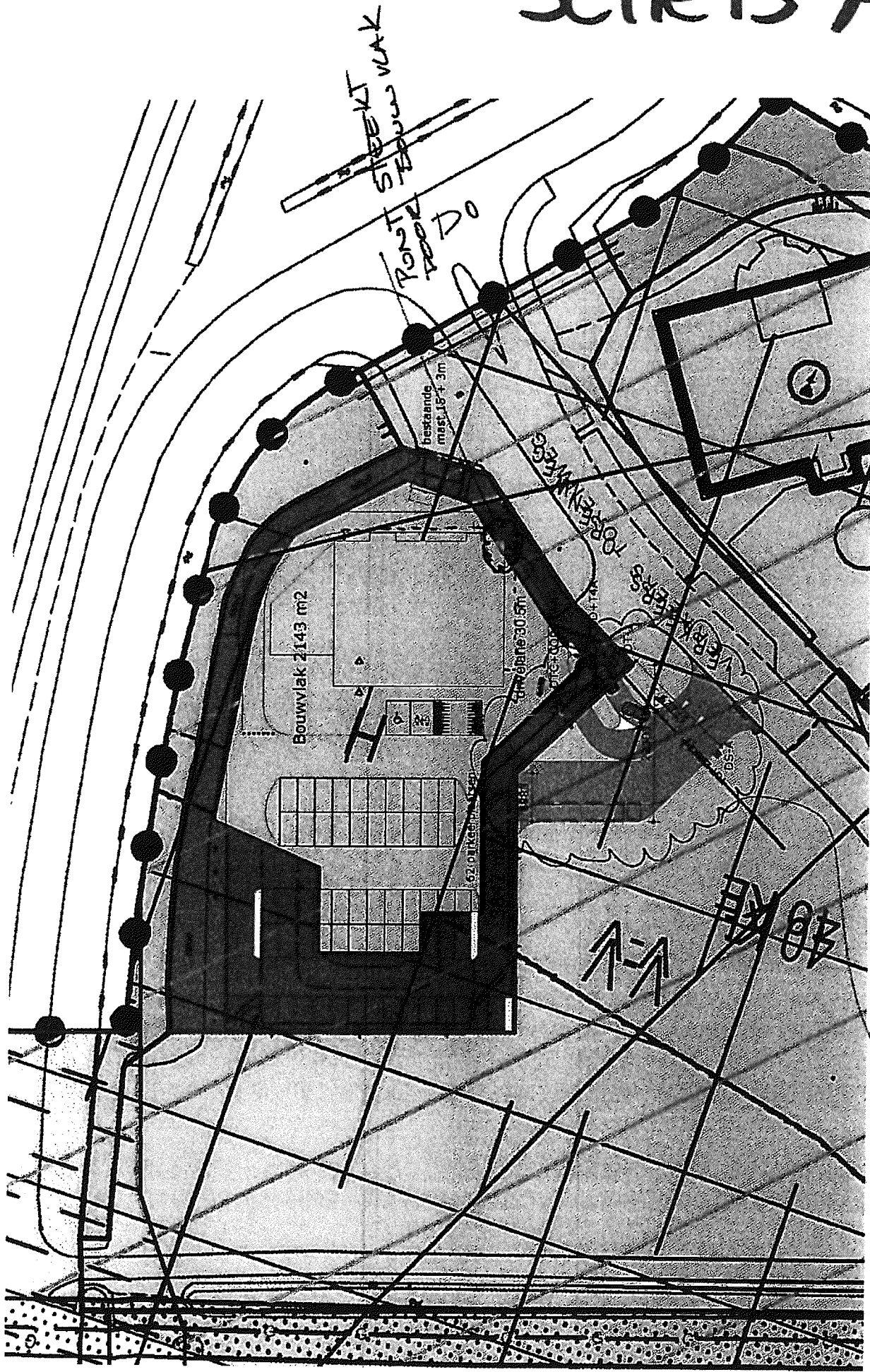
Ik verzoek u vriendelijk om een en ander aan te passen.

Met vriendelijke groet,
McDonald's Nederland B.V.

Erik Abbenhues
Projectmanager Onroerend Goed



SCHETS A



BR McDonald's Den Heider
TA datum 25-08-2013 schaal 1:500

NIEUWE IN-UIT RIT NIET
BINNEN VLAK. HORECA FUNCTIE
IS DIT EEN PROBLEEM? |

3.61
2005-1-13

GEMEENTE DEN HELDER INGEKOMEN
15 APR 2013
RWO

**Den Helder
Airport**

Stuknummer: AI13.03279



Gemeente Den Helder
Afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen
Team Planontwikkeling
T.a.v. de heer E.J. Winter
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Den Helder, 10 april 2013
Referentie: 130018/DL

Betreft: inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven Den Helder 2013

Geachte heer Winter,

Naar aanleiding van het overleg op 26 maart jl. ontvangt u hierbij onze inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven Den Helder 2013.

Wij vertrouwen op een goede afhandeling.

Met vriendelijke groeten,

Den Helder Airport

p10

Conny van den Hoff
Directeur

Bijlagen: - inspraakreactie
- plankaart

Den Helder Airport

Luchthavenweg 10a
1786 PP DEN HELDER

Telefoon +31 (0)223 63 56 66
Telefax +31 (0)223 66 08 92
E-mail info@denhelderairport.nl
URL www.denhelderairport.nl

Rabobank 3300 25 330
Giro v.d. bank 3400 70
Insch: Nr. K.v.K. Alkmaar 37068586
BTW-nummer NL 8027 97 052.B.01

Inspraakreactie van Den Helder Airport CV met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven Den Helder 2013

1 VOOROVERLEG

Op 26 maart jl. heeft er ten kantore van Den Helder Airport (DHA) met vertegenwoordigers van Defensie, vertegenwoordigers van DHA en met de heer Winter van de gemeente Den Helder vooroverleg plaatsgevonden naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven Den Helder 2013. Door de aanwezige partijen zijn bepaalde vragen ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven Den Helder 2013 besproken. In aanvulling op dit vooroverleg is afgesproken dat DHA haar vraagpunten in een schriftelijke inspraakreactie zal indienen. Door de gemeente Den Helder zal dan worden overwogen in hoeverre betreffende reactie aanleiding zal zijn om het voorontwerp bestemmingsplan aan te passen.

2 PUNTEN VOOR INSPRAAK

2.1 Geluidzone

In de Verbeelding is de gebiedsaanduiding geluidzone industrie onjuist aangegeven. Deze voldoet niet aan de daadwerkelijke situatie. De grens van de geluidzone dient verlegd te worden in zuidelijke richting, zoals ingetekend op bijgevoegde kaart (rode indicatieve lijn). Daarnaast lijkt het erop dat de geluidcontouren aan de zuidzijde onjuist worden weergegeven omdat de modelvliegbewegingen ten onrechte aan de geluidbelasting zijn toegekend, waardoor ontwikkelingen aan de zuidzijde niet mogelijk zijn. DHA verzoekt de geluidzone en de grenzen van het gezoneerde terrein aan te passen overeenkomstig bijgevoegde kaart, opdat onnodige beperkingen voor ontwikkelingen wordt voorkomen.

2.2 Definities

Tijdens het vooroverleg is discussie ontstaan over de definitie 'luchthaven gerelateerde civiele bedrijven' (Art. 7.1) en 'platformgebonden bedrijvigheid' en 'luchthavengebonden bedrijvigheid' (Art.11). Uit het vooroverleg werd duidelijk, dat het de bedoeling van de gemeente is dat het begrip luchthavengebonden zo ruim mogelijk kan worden uitgelegd. Dit is ook de reden dat er verder geen nadere toelichting van dit begrip in het bestemmingsplan is opgenomen. DHA is het eens met de opvatting dat het opnemen van de definitie luchthavengebonden ruim uitgelegd moet worden, zodat het niet onnodig beperkend is voor vestiging van bedrijvigheid. DHA zou willen voorstellen dit in de toelichting te benadrukken, zodat hierover later geen discussie kan ontstaan.

In de toelichting op pagina 27 is de 3^e bullet naar mening van DHA onjuist en verwarrend. Hierin wordt gesproken van locatiegebonden activiteiten. Bedoeld zal hiermee zijn luchthaven gebonden en activiteiten in plaats van partijen. Ook is niet duidelijk waarom wensen niet gehonoreerd kunnen worden, omdat er binnen Den Helder alternatieven voorhanden zijn. DHA verzoekt deze bullet te verwijderen.

2.3 Luchthaven.

In de toelichting op pag. 17 staat in de tweede cursieve alinea dat er binnen het plan 'geen nieuwe gebouwen worden mogelijk gemaakt'. Deze constatering is onjuist. DHA verzoekt dit te verwijderen

2.4 Hotel

In de toelichting onderaan pagina 27 is een stuk opgenomen over de wensen en ambities van Den Helder Airport. Hierin is de foutieve conclusie getrokken dat aan de wens om een hotel te ontwikkelen bij deze keuze niet tegemoet kan worden gekomen, omdat deze activiteit het predicaat 'kwetsbaar' heeft en niet strikt locatiegebonden is. De termen locatiegebonden en kwetsbaar worden niet gebruikt in het bestemmingsplan. Ook kan dit geen reden zijn dat geen hotel ontwikkeld kan worden. Dit deel van de toelichting is onjuist en verwarrend. DHA verzoekt de laatste alinea van pag. 27 uit de toelichting te verwijderen. In paragraaf 4.2 'Wensen en ambities' op pag. 64 is correct verwoord, dat er nu en in de toekomst behoefte is aan de realisatie van een hotel. Het is echter nog niet bekend uit hoeveel kamers dit zal bestaan. DHA verzoekt daarom de toevoeging 'met ca. 70 tot 100 kamers' te verwijderen.

2.5 Crisis- en herstelwet

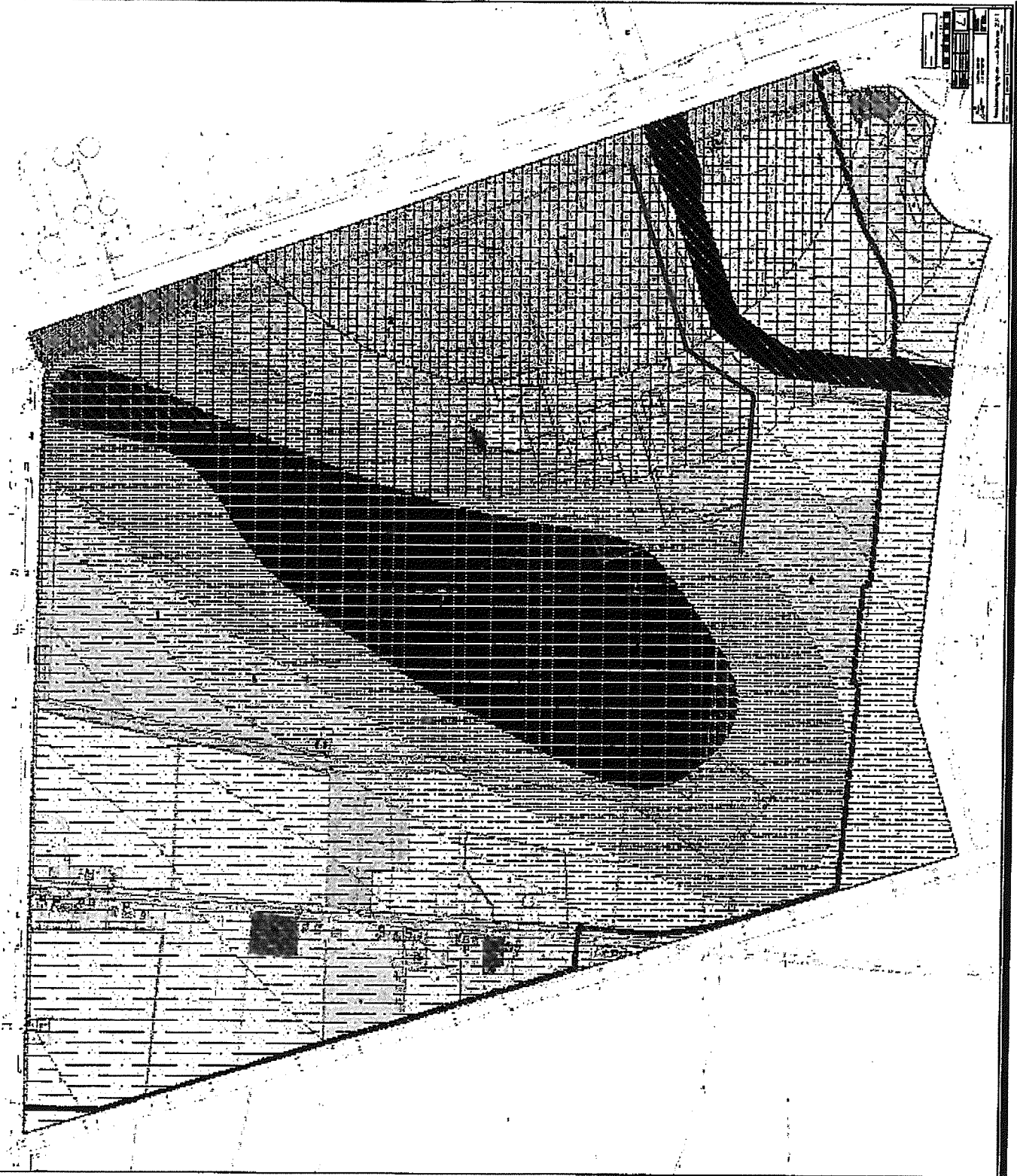
DHA is van mening dat op betreffend bestemmingsplan de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Zie hiervoor bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 juni 2012 met betrekking tot het vliegveld Maastricht, waarin de Afdeling heeft aangegeven dat, ingevolge artikel 1.1, aanhef en onder a, in samenhang bezien met categorie 6, onder 6.1, van bijlage 1 van de Chw, afdeling 2 van hoofdstuk 1 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van luchthavens waarvoor krachtens de Lwv een aanwijzingsbesluit is vereist.^[1] Hiervan is niet van belang of het besluit al dan niet uitbreiding of inperking betreft. Dus ook al betreft het hier een conserverend bestemmingsplan, dan nog valt ook dit bestemmingsplan onder de Crisis- en herstelwet. DHA stelt voor dit in de toelichting op te nemen.

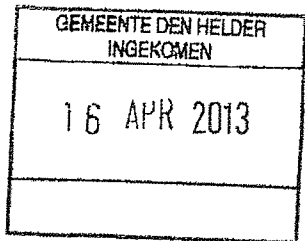
3 TENSLOTTE

Den Helder Airport verzoekt deze inspraakreactie te verwerken in het bestemmingsplan Luchthaven Den Helder 2013.

^[1] 201113128/1/R1, uitspraak: 27 juni 2012

1 of 2	7
2 of 2	
3 of 2	
4 of 2	
5 of 2	
6 of 2	
7 of 2	
8 of 2	
9 of 2	
10 of 2	
11 of 2	
12 of 2	
13 of 2	
14 of 2	
15 of 2	
16 of 2	
17 of 2	
18 of 2	
19 of 2	
20 of 2	
21 of 2	
22 of 2	
23 of 2	
24 of 2	
25 of 2	
26 of 2	
27 of 2	
28 of 2	
29 of 2	
30 of 2	
31 of 2	
32 of 2	
33 of 2	
34 of 2	
35 of 2	
36 of 2	
37 of 2	
38 of 2	
39 of 2	
40 of 2	
41 of 2	
42 of 2	
43 of 2	
44 of 2	
45 of 2	
46 of 2	
47 of 2	
48 of 2	
49 of 2	
50 of 2	





Commando DienstenCentra
Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 90004 3509 AA Utrecht

Burgemeester en wethouders van de
Gemeente Den Helder
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Stuknummer: AI13.03319



**Divisie Vastgoed &
Beveiliging**
Dienst Vastgoed Defensie
Directie West
Ruimtelijke Ordening en Milieu

Herculeslaan 1
MPC 55 A
Postbus 90004
3509 AA Utrecht
www.defensie.nl/cdc

Contactpersoon
dr. W.A. Bovenberg
Adviseur Ruimtelijke Ordening
en Milieu.

T 030 218 57 33
MDTN *06 560 85733
M 06 13 78 93 14
wa.bovenberg@mindex.nl

Datum 11 april 2013

Onderwerp Voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013 Den Helder

Onze referentie
2013030399

Geacht college,

Hierbij doe ik u mijn reactie op het Voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013 Den Helder toekomen.

Bijlagen:
Reactie op Voorontwerp
bestemmingsplan
luchthaven 2013_Plankaart
en deel Regels (130403wb)

De reactie betreft de Plankaart, het deel Toelichting en het deel Regels. De diverse opmerkingen, verzoeken en suggesties voor aanpassingen zijn in de bijlagen opgenomen.

Een en ander sluit aan bij eerder gevoerd mondeling overleg met het team Planontwikkeling van uw afdeling Ruimte Wonen en Ondernemen.

Mede naar aanleiding van dit overleg zijn de verschillende opmerkingen en verzoeken tot aanpassing e.d. van diverse in het voorontwerp beschreven zaken, nader en gedetailleerd uitgewerkt.

Voor een aantal aspecten wordt verwezen naar de van toepassing zijnde regels uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Titel 2.6.) en de hierbij behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (paragraaf 2).

Reactie op Voorontwerp
bestemmingsplan
luchthaven 2013_ deel
Toelichting (130402wb)

Kortheidshalve verwijs ik u verder naar de inhoud van de bijlagen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.*

Hoogachtend,

De Eerstaanwendend Ingenieur-Directeur
van de Dienst Vastgoed Defensie Directie West,
voor deze:

ing. P. Gerritsen

Hoofd afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

1

Opmerkingen en voorstellen voor aanpassingen van de Plankaart en aanpassingen in de REGELS van het Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013

Plankaart

- Verzoek opname van **bouwvlakken** rondom (a) nieuwe munitiebunker en (b) nieuwe dummydeck incl. briefing/instructieruimte; Zie voor de locaties de teken bestanden die d.d. feb 2013 aan dhr. D. Langeveld zijn toegezonden (zowel als .dwg als .pdf bestand).
(zie tevens het bijgevoegde pdf bestand; hierop staan in het zuidelijk gebied het "dummydeck" aangegeven en de locatie van de munitiebunker (aanduiding MM). De locatie van de munitiebunker is nog niet tot op de m vastgelegd, derhalve het verzoek om een wat ruimer bouwvlak in te tekenen.)

Als hoogtematen in deze bouwvlakken kunnen aangegeven worden:

munitiebunker: 6 meter (+maaiveld)

dummydeck: 8 meter (+maaiveld)

nadere informatie / onderbouwing :

munitiebunker: verplaatst uit noordelijk gebied vanwege veiligheidscontouren NAM ;

dummydeck: in kader van verplaatsen van geluidbronnen uit het noordelijk deel en om operationele redenen;

- Verzoek aanpassen huidig ingetekende **bouwvlak**:
(a) vanuit Noord-west punt de lijn parallel aan landingsbaan in Zuid-westelijke richting doortrekken tot snijpunt met de doorgetrokken lijn vanuit Noord-west hoekpunt boven het gebied van DHA. Hiermee verdwijnt de "knik" (willekeurig ontstaan) aan de noord-west zijde van het bouwvlak.
(b) aan de zuidkant: in het gebied tussen de 10-5 en de 10-6 veiligheidscontour; de zuidgrens van het bouwvlak gelijk aan die van het grote bouwvlak aan de westkant ter plaatse van gebied van DHA (ten behoeve van toekomstige opslaggebouwen, in dit gebied



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

2

gelden restricties t.a.v.(beperkt) kwetsbare functies).

- Verzoek opname van een **bouwwlak** in het gebied met bestemming M-ML direct ten Zuiden van het gebied van DHA (gebied aan N-, O- en Z-zijde begrensd door bestemming V-LH en aan W-zijde begrensd door een sloot en aansluitend op zuidelijk oefengebied M-ML (ten behoeve van nieuwe legeringsaccomodatatie Defensie (verplaatsing uit Bevi zone) en t.b.v. uitbreiding DHA gerelateerde bedrijfsactiviteiten).
- Ter overweging: aanpassing van de topografische ondergrond (gebouwen, infrastructuur etc.) naar de actuele situatie.
- Ter overweging: ten noorden van de landingsbaan ter plaatse van het golfterrein en ter plaatse van het perceel dat grenst aan de Korte Vliet (ter plaatse van de calamiteitenuitgang) een aanduiding als mogelijk toekomstig te ontwikkelen gebied voor "kwetsbare" functies die nu binnen de bevi-zones aan de oostkant van de luchthaven liggen. Er zou overwogen kunnen worden om voor die gebieden een wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

REGELS

Toelichting:

- *commentaar per aangegeven artikel*
- *suggesties voor aanpassingen zijn geel gemarkeerd aangegeven;*
- *toelichtingen zijn in cursief aangegeven*

- **Algemeen;**

- Ter overweging; aan de diverse artikels m.b.t. **nadere eisen** aan de aldaar genoemde aspecten toevoegen:
 - o de vliegveiligheid



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

3

(respectievelijk aan art. 3.3; art. 4.3; art. 5.3; art. 6.3; art. 7.3; art. 9.3, 10.3, 11.3, 12.3, 14.3, 19.1).

- **Art. 3;** Een deel van het als agrarisch bestemde gebied is gelegen binnen het obstakelbeheergebied van de vliegbasis, waaronder de ILS verstoringszone. Ik verzoek u om voor de binnen het ILS verstoringsgebied gelegen gebieden, de in Art. 7.2 beschreven (aangepaste) regels op te nemen m.b.t. (a) de bouwhoogte van gebouwen en (b) van bouwwerken geen gebouw zijnde.
- **Art. 4;** idem Art.3; de als bedrijf bestemde gronden liggen binnen het _obstakelbeheergebied van de vliegbasis, waaronder de ILS verstoringszone. Hier voor geldt hetzelfde verzoek als voor Art. 3.
- **Art. 5;** idem Art.3; de als horeca bestemde gronden liggen binnen het _obstakelbeheergebied van de vliegbasis, waaronder de ILS verstoringszone. Hier voor geldt hetzelfde verzoek als voor Art. 3 en Art. 4.
- **Art. 6;** idem Art.3; de als kantoor bestemde gronden liggen binnen het obstakelbeheergebied van de vliegbasis, waaronder de ILS verstoringszone. Hier voor geldt hetzelfde verzoek als voor Art. 3, Art. 4 en Art. 5.
- **Artikel 7 Maatschappelijk – Militaire luchthaven**
- **Art. 7.1 Bestemmingsomschrijving;**
verzoek toe te voegen:
 - (h) militaire oefenfaciliteiten en voorzieningen (*ter overweging; is mogelijk voldoende afgedekt onder (a));*
 - (i) recreatief (mede)gebruik t.b.v. modelvliegen (*n.b. zonder nadere plaatsaanduidingen op*



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

4

de kaart);

- **Art 7.2.1 Gebouwen;**

Wijziging van art. 7.2.1.c.2: 1,1 m bedragen enz. Deze hoogte dient **0,9 + NAP** te zijn; suggestie formulering: c.2. niet meer bedragen dan 0,9 m +NAP indien er ..enz.

Toevoegen aan punt c.3.: 15 meter bedragen indien uit een ILS verstoringsstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan, conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed of

(toelichting: er dient voldaan te worden aan het gestelde in het Barro (Art. 2.6) en Barro ten aanzien van de aanwijzing tot militair luchtvaartterrein , obstakelbeheergebied etc.).

- **Art.7.2.2. Bouwwerken, geen gebouw zijnde;**

7.2.2.a.1. wijzigen :

1. niet meer dan **0,9 + NAP** bedragen tenzij uit een ILS verstoringsstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan , conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed of *(zie art. 7.2.1.c.3 hierboven)*

invoegen voor punt a.2.:

o niet meer bedragen dan middels een aanduiding 'maximale bouwhoogte' (m) op de verbeelding staat aangegeven of

o 15 meter bedragen indien uit een ILS verstoringsstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan, conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed *(zie art. 7.2.1.c.3 hierboven)*

of

(verder met a.2.)



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

5

- **Art. 7.3 Nadere eisen:**
verzoek te verwijderen:
e. de situering enz. parkeervoorzieningen.
verzoek toevoegen:
e. vliegveiligheid

- **Art. 7.4. Nadere eisen**
verzoek te wijzigen:
Het bevoegde gezagenz ...mits
a. uit een ILS verstoringstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan, conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. *(zie art. 7.2.1.c.3 hierboven)*

- **Artikel 10 Verkeer**

- **Art. 10.2.1. Algemeen**
verzoek toe te voegen:
Voorzover de gronden die aangewezen zijn voor "verkeer" liggen binnen het obstakelbeheergebied van de militaire luchthaven, dient voldaan te worden aan de beperkingen ten aanzien van de hoogte van objecten welke gelden voor dit aangewezen obstakelbeheergebied, e.e.a. conform het Barro en de Rarro.

- **Artikel 11 Verkeer – Luchthaven**

Art. 11.2.1. Gebouwen
verzoek toe te voegen onder 11.2.1. na punt b (of, ter overweging, onder een nieuw kopje 11.2.1. Algemeen):

Nieuwe bouwplannen binnen het ILS verstoringgebied moeten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten. Afwijken van de hieronder aangegeven maximale bouwhoogtes is mogelijk middels een door B&W te verstrekken vrijstelling, onder de



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

6

voorwaarde dat wordt aangetoond dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. Voorafgaand aan het verlenen van de vrijstelling dient schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij de beheerder van het ILS, zijnde het Ministerie van Defensie.

verzoek te wijzigen:

onder punt c.2.: niet meer dan 0,9 m +NAP bedragen indien ... enz.

onder punt c.3.: 20 meter bedragen indien uit een ILS verstoringstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan, conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed (*conform de formulering als onder art. 7.2.1.c.3. hierboven*) of

onder punt c.4.: 1,1 meter wijzigen in 0,9 meter + NAP

- **Art. 11.2.2. Bouwwerken geen gebouw zijnde**

verzoek te wijzigen:

onder punt a.2.:

niet meer dan **0,9 + NAP** bedragen tenzij uit een ILS verstoringstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan, conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed (*conform de formulering als onder art. 7.2.2.a.1. hierboven*) of

onder punt a.3.: 20 meter bedragen indien uit een ILS verstoringstoets en het daarop gebaseerde advies van het daartoe bevoegde orgaan, conform het Barro art. 2.6.4, blijkt dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed (*conform de formulering als onder art. 11.2.1.c.3. hierboven*) of

onder punt a.4.: 1,1 meter wijzigen in 0,9 meter + NAP

- **Artikel 12 Verkeer – Verblijf**

verzoek aan te passen analoog aan artikel 10 hierboven



Bijlage: 1

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Plankaart en deel Regels

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Plankaart en Regels

7

- Artikel 18 Veiligheidszone-bevi

art. 18.5.1. aanduidingsomschrijving

verzoek te wijzigen aan einde regel: vliegtuigen in luchtvaartuigen (*hieronder worden ook helicopters begrepen*)

art. 18.5.1 (bevi-1) onder Bouwregels;

verzoek toe te voegen aan punt c.: ...met een functionele binding met de militaire luchthaven.

art. 18.5.2. (bevi-2) onder Bouwregels;

verzoek toe te voegen aan punt d.: ...op nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten met een functionele binding met de militaire luchthaven of met de risicovolle ... enz.
(*in deze zone dient alleen het groepsrisico verantwoord te worden t.a.v. kwetsbare en/of beperkt kwetsbare functies*)

Bijlage:

- pdf bestand 14B46 MVK De Kooy; Ontwikkelingen t.b.v. NH-90 (t.b.v. aanpassing Plankaart)
- pddf bestand 14B46 ILS verstoringsgebied



Bijlage: 2

Reaktie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Toelichting

1

Opmerkingen en voorstellen voor aanpassingen in de TOELICHTING van het Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013

Toelichting:

- *commentaar op aangegeven pagina nr. ; voor het gemak zijn (gedeelten van) originele teksten ingekopieerd;*
- *suggesties voor aanpassingen zijn geel en groen gemarkeerd aangegeven;*
- *suggesties voor te verwijderen tekst zijn grijs gemarkeerd.*

p. 13 Onder *Defensie (Art 2.6 Barro)*

Voor het militaire gebruik is van belang dat binnen het plangebied een militaire luchthaven aanwezig is en dat in de nabijheid van het plangebied een militaire opslagplaats ligt voor munitie.

Militair luchthaventerrein (Art 2.6.4. Barro) hieraan toevoegen:

Het gedeelte van de luchthaven welke in het bezit is bij het Ministerie van Defensie is aangewezen als militair luchthaventerrein.

Toevoegen: Ingevolge de aanwijzing van het militair luchtvaartterrein zijn in het plangebied tevens aangewezen: geluidzones (art. 2.6.2.4.), obstakelbeheergebied (art. 2.6.2.5.), zend- en ontvanginstallatie (art. 2.6.2.6.), bouwbeperkingengebied (art. 2.6.2.7.)

p.16 Artikel 2.6.9. Barro (militaire radarstations, beperkingen rondom een radarstation en beoordeling gevolgen van bouwwerken).

Laten vervallen (grijs gemarkeerd) :

Binnen het plangebied zijn geen zend- en ontvanginstallaties aanwezig, wel is binnen de bestemming maatschappelijk militaire luchthaven er op de Kooy een militaire radarpost aanwezig welke middels een aanduiding op de verbeelding staat.





Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Toelichting

2

(1) [Redacted text]

[Redacted text]

(zie verder de reactie van de LVNL)

(2) [Redacted text]

Lid 2, van artikel 2.6.9 Barro stelt dat bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een radarverstoringsgebied voor een radarstation, geen bestemmingen worden opgenomen die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Lid 3 geeft weer dat bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Defensie, de maximale bouwhoogten binnen de radarverstoringsgebieden, bedoeld in artikel 2.6.2, negende lid, worden vastgesteld.

Navolgende kan vervallen (grijs gemarkeerd)

p. 17 "Dit laatste is nog niet gebeurd, daarom wordt aangesloten bij de hoogte belemmeringskaarten tengevolge van de radar die verstrekt zijn door Luchtverkeersleiding Nederland."

p.17: Het bestemmingsplan betreft een conserverend plan, waarbinnen ten opzichte van het vorige plan geen nieuwe gebouwen worden mogelijk gemaakt. (svp verwijderen) Binnen de regels zijn de bouwhoogten uit het vorige bestemmingsplan overgenomen met de aanvullende voorwaarde dat uit advies van het daartoe bevoegd orgaan dient te blijken dat de werking van de ILS niet op een onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. Indien niet aan deze voorwaarde kan worden voldaan dan geldt de minimale toetsingshoogte van de ILS als maximale bouwhoogte in nieuwe situaties. Voor de afwijking van de hoogtemaat ILS hoeft hierdoor geen beoordeling te worden opgesteld ten aanzien van verstoring van het radarbeeld. (svp verwijderen, werkt verwarrend)



Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_Toelichting

3

p.33 Geluid:

Gezoneerd industrieterrein De Kooy bevindt zich in het centrum van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld ten behoeve van het proefdraaien van helikopters (niet luchtvaart gebonden) op het terrein van vliegveld De Kooy, bij Koninklijk Besluit De Kooy op 12 oktober 1990 (KB 90.020931). Deze zone is sindsdien niet gewijzigd, maar wordt mogelijk medio 2014 door Ministerie van Defensie herzien. (svp verwijderen, is onjuist; wellicht t.z.t. een herziening op aanvraag van Defensie en/of DHA. Min I&M is BG en zonebeheerder).

p.35: (kopje) Luchtvaartlawaai geluid

Marine Vliegveld De Kooy bevindt zich binnen het plangebied. De luchtgebonden geluidszone, als gevolg van ingevolge De Luchtvaartwet en weergegeven als KE-contouren, is voor Marine Vliegveld De Kooy door het Ministerie van Defensie vastgesteld bij besluit MG 92058762 van 5 juni 1992. Een deel van de zonering, van 35 tot 60 KE, valt over het plangebied. Vanwege ontwikkelingen op De Kooy worden de KE-contouren naar verwachting medio 2014 door het Ministerie van Defensie herzien en zullen worden weergegeven in Lden contouren.

3.5. Externe veiligheid

p. 42: 3.5.2 Gasbehandelingsstation Oostoever

Ten oosten van het plangebied is het gasbehandelingsstation van de N.A.M gelegen. Rondom het gasbehandelingsstation ligt een zonering i.v.m. explosiegevaar. Ten gevolge hiervan geldt een zonering waarbinnen afhankelijk van de afstand van het gasbehandelingsstation het gebruik van de gronden en het oprichten van bouwwerken beperkt worden. Het plangebied ligt voor een deel binnen deze zones.

De verschillende zones zijn als figuur op de verbeelding opgenomen. Ook hebben wij op de verbeelding de veiligheidszone door middel van gebiedsaanduidingen vastgelegd. In de bijbehorende regels is opgenomen dat binnen de PR = 10-6 zone deze zones geen (beperkt) kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Wel zijn de binnen de PR = 10-6 zone een aantal bestaande beperkt kwetsbare gebouwen aanwezig. Deze gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak welke de bestaande bebouwingscontouren volgen. Deze objecten zijn voorzien van een aanduiding dat ter plekke alleen



Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Toelichting

4

beperkt kwetsbaar gebruik is toegestaan (dit om opwaardering tot kwetsbare objecten tegen te gaan).

Met een afwijking kan binnen de veiligheidszone – Bevi 2 kunnen (beperkt) kwetsbare objecten worden opgericht mits hiervoor een verantwoording van het groepsrisico wordt opgesteld die om advies is voorgelegd aan de veiligheidsregio.

Laten vervallen (is onjuist)

Het bestemmingsplan maakt binnen deze zone, en in de rest van het plangebied geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk waardoor het gasbehandelingsstation geen beperking vormt voor de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

p. 53

3.9 Hoogtebeperkingen

3.9.1 Luchthaven

4^e Alinea beginnend met " Bij brief van 16 november 2006 etc. " vervangen door:

INVOEGEN nav bestaande tekst:

In de Ministeriale Regeling van 9 december 2011 (Rvvo) worden in artikel 2.1.3.3 de militaire aanvaarbare gebieden, de aanvaarbare gebieden, geluidszone, obstakelgebied, bouweperking, gebied en omringing, zend- en ontvangstinstallaties en radarstation aangewezen en nader toelicht.

In de wijziging van de Regeling die op 1 oktober 2012 van kracht is geworden, worden de radarveroorzaking gebied en omringing, de aangewezen radarstation nader aangewezen, tevens worden de in de bouwreguleringen, de procedure en de inhoud bepaling gevolgen te geven en uitvoering gebied.

In Regeling (Rvvo) en de wijziging Rvvo worden in plaats van de brief van de staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006

Laten vervallen:



Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Toelichting

5

Bij brief van 16 november 2006 heeft het Ministerie van Defensie burgemeester en wethouders van Den Helder in kennis gesteld van de obstakelbeheersgebieden rond luchtvaartterreinen en verstoringsgebieden rond radarstations. Uit dit schrijven en de daarbij behorende bijlagen blijkt dat (de onderstaande toelichting kan wel gehandhaafd worden)

De obstakelvrije zone rondom het vliegveld van Den Helder is opgebouwd uit drie componenten :

- Het betreft allereerst de zogenaamde invliegfunnels. Dit zijn de start- en landingsvlakken met zijkanten, die zijn vastgesteld in het verlengde van de start- en landingsbaan. Hiervoor gelden beperkingen als het gaat om het oprichten van hoge obstakels variërend van 0 tot 151 meter boven NAP.

Van af het vliegveld lopen deze in zowel noordoostelijke als zuidwestelijke richting. De funnels liggen deels over het plangebied.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is rekening gehouden met deze funnels door het >>> etc. t/m huidige bebouwing .

p. 55,56

3.9.2 Radarverstoringgebied rondom radars

OPMERKING nav bestaande tekst:

Onderstaand gedeelte (de eerste twee alinea's, beginnend met "Naast" en eindigend met "ter plaatse van de radar") komt te vervallen . Het Radarstation De Kooy is niet langer aangewezen als zodanig (zie wijziging Rarro d.d 1-10-2012).

Overige tekst met betrekking tot radarstation Wier, alsmede de warden (deze laatste dus toevoegen) is correct.

Naast de bovenstaande beperkingen ten gevolge van de luchthaven wordt door het Ministerie van Defensie ook een aantal radarstations beheerd welke onderdeel uitmaken van een reeks radarstations waarmee een radarbeeld van het Nederlandse luchtruim wordt opgebouwd voor de



Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Toelichting

6

beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van militaire en burgerluchtverkeer. Een van deze radars tations staat op Maritiem Vliegveld De Kooy.

p.63:

4.2 Wensen en ambities

Verder heeft ook Defensie, vanwege de aanschaf van de NH-90 helikopter, behoefte aan verschillende oefenlocaties in het gebied. Het gaat hierbij om een Dummy Deck, Area Alpha, een hellingsheuvel en een proefdraaispot. De voorkeur van Defensie gaat uit naar een locatie ten zuiden van de luchthaven. Vandaar dat hier extra grond is aangekocht.

Laatste zin " De voorkeur ..aangekocht " wijzigen in :
in overzamen de radars tation op Maritiem Vliegveld De Kooy.
Van de grond die van de aanschaf worden deze oefenlocaties in het zuiden
gebied van de luchthaven aangekocht om de oefenlocaties van de grond te

p.64

4.3 Verwerking in bestemmingsplan Luchthaven 2013

OPMERKING / INVOEGEN nav bestaande tekst:

In het onderhavige bestemmingsplan zijn de bovengenoemde ambities maar ten dele verwerkt. Het bestemmingsplan is conserverend opgesteld waarbij wel rekening is gehouden met de eisen die het Rijk oplegt aan militaire luchthavens.

Het opnemen van gewenste ontwikkelingen in dit bestemmingsplan is niet mogelijk wegens het ontbreken van het daartoe benodigde onderzoeken alsook dat de voorgestelde ontwikkelingen nog niet volledig uitgekristalliseerd zijn.

Indien er een nieuw bestemmingsplan van 2013 worden waarbij het luchtvaartgebied het
gebied in het gebied en de luchthaven worden aangekocht. Het is
mede kaderstellend voor de bestemming van de luchthaven. Na het vaststellen
worden van de luchthaven gebied worden aangekocht en bepaald op een nieuw
bestemmingsplan van 2013 worden aangekocht en bepaald op een nieuw
mede 2013 worden aangekocht en bepaald op een nieuw



Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_ Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_ Toelichting

7

Onderstaande laten vervallen:

de minister een AMvB afgeven voor de hele Luchthaven. Hierin zullen ook de nieuwe wensen van Defensie en Den Helder Airport zijn verwerkt. In deze aanwijzing zullen o.a. de nieuwe geluidsberekeningen, veiligheidscontouren en vliegfunnels worden meegenomen. Na het afgeven van de AMvB voor de luchthaven de Kooy zullen deze nieuwe gegevens moeten worden verwerkt in een nieuw bestemmingsplan. Deze staat dan ook gepland om medio 2015 te worden vastgesteld door de gemeenteraad.

p.68: artikel 7;

- Correctie toetsingshoogte vanwege ILS van 1,1 m naar 0,9 m;
- S.v.p. de oorspronkelijke tekst vervangen door de groen gemarkeerde tekst.

(zie ook de formuleringen op p. 54 over het ILS)

Artikel 7 Maatschappelijk – Militaire luchthaven

In overeenstemming met de AMvB van de minister van I&M zijn de gebieden van de luchthaven de Kooy die in militair bezit zijn bestemd als "Maatschappelijk – Militaire luchthaven". De bestemming omvat een ruime beschrijving van de activiteiten behorende bij deze bestemming.

Gebouwen dienen gebouwd te worden binnen een bouwvlak. De maximale hoogte binnen het bouwvlak wordt bepaald door het ILS en bedraagt 0,9 m t.o.v. NAP. Het ILS heeft namelijk een

verstoringsgebied met een omliggende hoogte die begint op 0,9 m t.o.v. NAP. Het grootste deel van het gebied is gelegen in het verstoringsgebied met de hoogte

bestaande gebouwen worden erop toegevoerd. Nieuwe gebouwen binnen het ILS

verstoringsgebied moeten worden gebouwd op eventuele verstorings-effecten. Advies van de maximale bouwhoogte is mogelijk middels een door ILS te verstrekken vrijstelling, onder de

voorwaarde dat wordt aangeklaamd dat de werking van het ILS niet in onaanvaardbare mate (bijv. het)

wordt beïnvloed. Voordat aan het verlenen van de vrijstelling dient schriftelijk advies te zijn

afgeleverd door de beheerder van het ILS, zijnde het Ministerie van Defensie.



Bijlage: 2

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Luchthaven 2013_Deel Toelichting

2013030399_Opm VO Best Plan Luchthaven 2013_Toelichting

8

[Redacted text]

Svp laten vervallen: Binnen de bestemming is de bebouwing Rijksweg 21 en 22 op grond van het gestelde in de Bevi wegbestemd omdat deze ligt binnen de 10-5 risicocontour van de NAM-installaties

De bestaande golfbaan en het bijbehorende clubgebouw welke zijn gelegen binnen de bestemming zijn door middel van een aanduiding opgenomen.

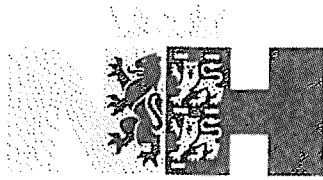
p. 69: artikel 11;

Aan dit artikel toevoegen: (zie hierboven onder artikel 7):

Gebouwen dienen gebouwd te worden binnen een bouwvlak. De maximale hoogte binnen het bouwvlak wordt bepaald door [Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]



Provincie Noord-Holland

- 1731.2

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders Den Helder
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Stuknummer: A113.02281



Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.J. Verwindt
SHV/VG/OMG

Doorkiesnummer (023) 514 4039
verwindtj@noord-holland.nl

1 | 1

Betref: reactie ex artikel 3.1.1 Bro op het voorontwerp van het
bestemmingsplan Luchthaven 2013

Geacht College,

Op 26 februari 2013 ontvingen wij uw verzoek om het voorontwerp van
het bestemmingsplan 'Luchthaven 2013' te beoordelen.

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening is de beoordeling beperkt tot de
provinciale belangen zoals die zijn vastgelegd in de Structuurvisie
Noord-Holland 2040 en zijn verankerd in de Provinciale Ruimtelijke
Verordening Structuurvisie zoals gewijzigd vastgesteld op 17 december
2012 (hierna verordening).

Planinhoud

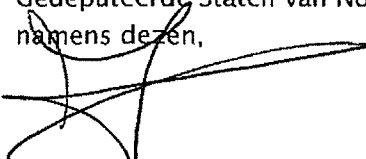
Het plan betreft het gebied van de luchthaven van Den Helder, zowel
het deel dat is in civiel medegebruik is als het militaire gedeelte. Het
plan is conserverend

Reactie

Het voorontwerp van het bestemmingsplan bevat geen nieuwe
ruimtelijke ontwikkelingen en geeft ons derhalve, gelet op de
provinciale belangen, geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,


Sectormanager Vergunningen
Mw. mr. H. Verschuren

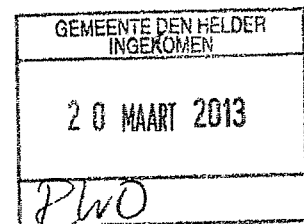
Verzenddatum

19 MAART 2013

Kenmerk

155448/163693

Uw kenmerk



Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

25 MRT 2013

RNO

Stuknummer: A113.02417



Veiligheidsregio
Noord-Holland Noord



Gemeente Den Helder
Afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen
De heer E.J. Winter
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Datum	22 maart 2013	Telefoon	072 567 5078
Onze referentie	U2013/149/NMA	E-mail	nmalkoc@veiligheidsregio-nhn.nl
Uw referentie	e-mail	Bijlagen	-
Uw bericht van	26 februari 2013	Onderwerp	Advies externe veiligheid op voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013

Geachte heer Winter,

Hierbij ontvangt u het advies van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (verder VR NHN) op het voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013.

Het plangebied 'Luchthaven 2013' ligt ten zuiden van Den Helder en omvat het gehele luchthaventerrein van vliegveld De Kooy. Het plangebied wordt begrensd door de wijk Schooten aan de noordzijde, de provinciale weg N250 aan de oostzijde, industrieterrein Kooypunt aan de zuidzijde en de spoorlijn Den Helder-Heerhugowaard aan de westzijde.

Vanuit externe veiligheid zijn de veiligheidscontouren van NAM, munitieopslag 't Kuitje (Defensie), de aanwezige hoge druk buisleidingen (ten westen van het plangebied) en de provincialeweg N250 (transportroute gevaarlijke stoffen) van belang.

Gemeente Den Helder heeft de externe veiligheids situatie rondom deze objecten laten onderzoeken. De conclusie van deze onderzoeken is dat het groepsrisico niet significant zal wijzigen en voorsnog ruim onder de oriënterende waarde van het groepsrisico blijft. Het plan geeft tevens uitvoering aan de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken rondom de veiligheidszones van de NAM-inrichting aan de Oostoeverweg.

Het beleid voor de externe veiligheid rond munitiecomplexen is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Besluit Ruimte). Ook hieraan is in het bestemmingsplan invulling gegeven. De minister van Infrastructuur en Milieu is het bevoegde gezag voor het verlenen van een vergunning voor het munitiecomplex in Den Helder (Bor artikel 3.3 lid 2). Gemeenten moeten de veiligheidszones opnemen in bestemmingsplannen om strijdige bebouwing of activiteiten te voorkomen. Geconcludeerd is dat aan deze vereisten in het voorliggende bestemmingsplan is voldaan.

Het bestemmingsplan heeft een overwegend conserverend karakter. Het legt de bestaande bestemmingen opnieuw vast en maakt geen (grootschalige) ontwikkelingen mogelijk.

Samen hulpvaardig

Pagina	2
Onderwerp	Advies externe veiligheid op voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013
Datum	22 maart 2013

Daarom kan in het definitieve besluit volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Hiertoe is het voldoende om in de huidige situatie risicozones rondom de munitie-opslag vast te leggen en de planregels daarop af te stemmen. De feitelijke situatie en de veiligheidszones staan op de verbeelding aangegeven en de planregels zijn afgestemd op deze risicozones.

Mogelijkheden voor rampenbestrijding

De mogelijkheden voor de bestrijding van rampen in het gebied hangen sterk samen met de beschikbare hulpcapaciteit, de beschikbare middelen, de aanwezigheid van bluswater en de bereikbaarheid van de incidentlocatie. Hierbij speelt de zelfredzaamheid van de aanwezigen ook een belangrijk rol.

Ten aanzien van de capaciteit van hulpdiensten

De hulpverleningscapaciteit in de regio Noord-Holland Noord is beperkt tot een maximum van twee compagnieën brandbestrijdingseenheden, 15 ambulances en enkele tientallen politie-eenheden. Binnen de ambulancezorg geldt de regel dat bij een calamiteit 50% + 1 van de op dat moment parate ambulances 'direct' beschikbaar dient te zijn. Deze cijfers kunnen niet in daadwerkelijke aantallen worden omgezet, omdat dit afhankelijk is van het moment. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat een aantal van maximaal 15 ambulances beschikbaar is. De totale medische behandelcapaciteit in gespecialiseerde ziekenhuizen voor brandwonden in Nederland is beperkt tot maximaal 46¹. Ten aanzien van de inzet van politie-eenheden kan worden aangenomen dat deze voldoende zal zijn. Bij de beoordeling van het hulpaanbod gaan wij uit van deze 'beschikbare' hulpverleningscapaciteit.

De luchthaven is voorzien van een rampbestrijdingsplan en beschikt over een zelfstandige bedrijfsbrandweer die in geval van een incident ingezet kan worden op het luchthaventerrein.

Zelfredzaamheid

Met betrekking tot de zelfredzaamheid zijn twee relevante gebieden binnen het invloedsgebied te onderscheiden. In het gebied met een 100% letaliteit (in pandig en uitpandig) is vluchten de beste optie om te overleven. In het gebied hierachter geeft het schuilen tegen de hittestraling een grote overlevingskans.

In de huidige situatie vallen een aantal objecten, waar onder een aantal bedrijven, in het gebied van 100% letaliteit van de buisleidingen. De aanwezigen kunnen worden gerekend tot de groep zelfredzame personen. Een expliciete communicatie vooraf over de risico's en de handelingsperspectieven bij een incident met gevaarlijke stoffen kan een substantiële bijdrage leveren aan het vergroten van de zelfredzaamheid en overlevingskansen van de aanwezigen.

¹ Nederland kent 3 brandwondencentra: het Rode Kruisziekenhuis in Beverwijk (MBC 11), het Martini-ziekenhuis in Groningen (MBC 17) en het Maasland ziekenhuis in Rotterdam (MBC 18). MBC staat voor Medische Behandel Capaciteit, uitgedrukt in patiënten per uur.

Pagina 3
Onderwerp Advies externe veiligheid op voorontwerp bestemmingsplan Luchthaven 2013
Datum 22 maart 2013

Conclusie

Onze conclusie is dat de hulpverleningscapaciteit van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in geval van een incident voldoende zal zijn met uitzondering van de aanloopfase. Deze conclusie is gebaseerd op de te verwachten aantallen slachtoffers en gebouwbranden (gebaseerd op aannames). Om de mogelijkheden voor rampenbestrijding te verbeteren zijn hierna handreikingen gegeven die bij de vaststellingsprocedure overwogen kunnen worden.

Handreikingen

Verhogen van zelfredzaamheid

Een expliciete communicatie vooraf over de risico's en de handelingsperspectieven bij een incident met gevaarlijke stoffen kan een substantiële bijdrage leveren aan het vergroten van de zelfredzaamheid en overlevingskansen van de aanwezigen. Wij adviseren u aan dit aspect aandacht te besteden in de gebruiksfase.

Verbeteren bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Het toetsingskader voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen is de NVBR-Handleiding Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van september 2003. De eisen ten aanzien van de bereikbaarheid van het plangebied door hulpdiensten en de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen wijzigen in de huidige situatie niet. Een advies ten aanzien van deze aspecten is in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet noodzakelijk. Bereikbaarheid en bluswatervoorziening kunnen verbeterd worden als de knelpunten continu worden gemonitord en daar waar nodig aangepast aan de eisen.

Verbeteren rampenbestrijding/crisisbestrijding

Door het aanwezige rampbestrijdingsplan regelmatig te evalueren en gezamenlijk met gemeentelijke en regionale brandweer te oefenen kan de effectiviteit van incidentbestrijding verbeterd worden.

Met vriendelijke groet,

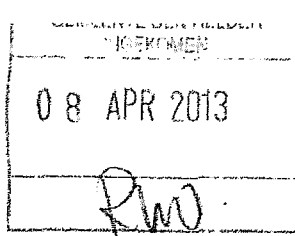
da

Nihat Malkoç
specialist risicobeheersing

Gezien: 22 maart 2013

Naam: Jaap Water

Paraaf:



Aan het College van Burgemeester en
wethouders van de gemeente Den Helder
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

N.V. Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E RO_West@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
5 april 2013

Doorkiesnummer
+31 (0)6 1100 5612

Stuknummer: A113.02843

Ons kenmerk
P JW 13.1600

Uw kenmerk



Onderwerp
Reactie op het voorontwerp bestemmingsplan 'Luchthaven
2013'

Geacht College,

Naar aanleiding van uw e-mailbericht van 26 februari waarmee u ons bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, deed toekomen, hebben wij het plan beoordeeld. Het voorontwerp geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

In het plangebied ligt een drietal 66,2 bar hoofd- en een tweetal 40 bar regionale gastransportleidingen van ons bedrijf, alsook een drietal klantleidingen welke wij in beheer hebben.

Verbeelding

Leiding-Leidingstrook

Zoals bekend zijn een groot deel van de onderhavige leidingen gelegen binnen de door het Rijk aangewezen leidingenstrook "Noord-Holland". Op 12 oktober 2012 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de "Structuurvisie buisleidingen" (SVB) vastgesteld. Uit de verbeelding blijkt dat de voor de leidingenstrook opgenomen dubbelbestemming niet de minimaal gewenst breedte van 70 meter heeft. Zie ook het bijgevoegde fragment van de visiekaart SVB.

De Gemeenten zullen binnenkort instructies krijgen middels het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) om gevolg te geven aan de SVB, in concreto om een strook grond vrij te houden voor de aanleg van toekomstige leidingen.

Voor een juiste positionering en opname op de verbeelding verzoeken wij u dit plan af te stemmen met het ministerie van I&M; de heer Bas Weenink, Ministerie Infrastructuur en Milieu, Directie Water en Bodem, Plesmanweg 1-6, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag, tel. 06 52740005;

Leiding-Gas

Voor die leidingen of leidinggedeelten welke buiten de leidingenstrook zijn gelegen is de dubbelbestemming "Leiding-Gas" van toepassing. Dit houdt in dat de belemmering voor een regionale aardgastransportleiding (leidingcode begint met de letter W) dient te gelden binnen een zone van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.

N.V. Nederlandse Gasunie

Datum: 5 april 2013

Ons kenmerk: PJW 13.1600

Onderwerp: Reactie op het voorontwerp bestemmingsplan 'Luchthaven 2013'

Wij verzoeken u hierbij, gelijk aan het bestemmingplan 'Kooypunt', de regionale leidingen W-574-03 en W-574-08 middels haar eigen dubbelbestemming "Leiding-Gas" te bestemmen over een afstand van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding en dit tot uiting te brengen in de regels.

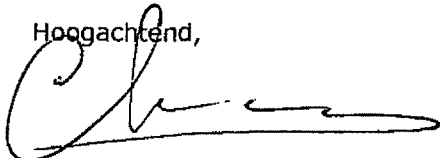
Planregels artikel 15 'Leiding-Leidingstrook'

De door u opgenomen afwijkmogelijkheid van de bouwregels (artikel 15.3) is in strijd met het bepaalde in artikel 14, derde lid Bevb. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringsstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten. Dit artikel biedt geen mogelijkheid voor een beoordelingsvrijheid. Daarbij verwijzen wij naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201105839/1/R3) van 9 mei 2012, rechtsoverweging 2.8.3. Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u om artikel 15.3, aanhef onder 'a' van de planregels als volgt aan te passen:

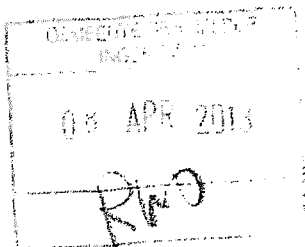
a. de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.

Hoggachtend,



Dhr. G.A. Westmaas
Medewerker Juridische Zaken



- 1/01.21

Gemeente Den Helder
T.a.v. het college van burgemeester en wethouders
VOBP Luchthaven 2013
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999

Email: contact@lvnl.nl
contactpersoon:
D. Matakana
cnstoetsing@lvnl.nl

gemeentelijke publicatie:

schiphol-o:
5 april 2013

uw kenmerk:

ons kenmerk:
PRO/LO/i/2013/010/5199

toestelnummer:
020 406 3986

onderwerp:
Advies LVNL
voorontwerpbestemmingsplan
"Luchthaven 2013"

bijlage(n):
1. Toetsingsvlak LAR Den Helder

faxnummer:

Geachte heer/mevrouw,

1. Inleiding

Naar aanleiding van de mogelijkheid te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan "Luchthaven 2013" van de gemeente Den Helder doe ik u hierbij het advies van Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) toekomen.

Het advies van LVNL is gebaseerd op het voorontwerpbestemmingsplan "Luchthaven 2013" van februari 2013 met identificatiecode NL.IMRO.0400.812BPLCHTHV2013, bestaande uit een Toelichting, een set Regels en een Verbeelding. De gemeente Den Helder heeft in het voorontwerpbestemmingsplan "Luchthaven 2013" van februari 2013 het belang van LVNL opgenomen, waarvoor mijn dank.

Het advies van LVNL is (deels) tekstueel van aard. Het betreft een aanpassing van het reeds opgenomen belang van LVNL, neergelegd in Hoofdstuk 3.9.2 (Radarverstoringgebied rondom radars) van de Toelichting met als bedoeling het belang van LVNL de completeren en te verduidelijken.

In dit advies komen achtereenvolgend de volgende aspecten aan bod:

2. een algemene toelichting op de wettelijke taken van LVNL;
3. de bescherming van cns apparatuur;
4. het voorontwerpbestemmingsplan "Luchthaven 2013";
5. het advies van LVNL en
6. de afsluiting

Stuknummer: AI13.02851



2. Algemeen

LVNL is ingesteld bij de Wet luchtvaart en in die zin een uitvoerend zelfstandig bestuursorgaan ressorterend onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. LVNL is ingevolge de Wet luchtvaart aangewezen als één van de luchtverkeersdienstverleningsorganisaties in Nederland. Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.

De taken van LVNL zijn vastgelegd in artikel 5.23 van de Wet luchtvaart. Op grond van artikel 5.23, eerste lid van de Wet luchtvaart is LVNL o.a. belast met de volgende taken:

- het verlenen van luchtverkeersdiensten
- het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten.

Bezoekadres:

Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de luchtvaart is (mede) op basis van het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (ook wel het Verdrag van Chicago of het ICAO-verdrag genoemd) een aangelegenheid van de Nederlandse Staat.¹ Op basis van het Verdrag van Chicago is de International Civil Aviation Organisation (ICAO) opgericht. In het kader van het scheppen van uniformiteit in de diverse regels vaardigt ICAO internationale bepalingen uit ("Standards" en "Recommended Practices"). De Nederlandse Staat is partij bij het Verdrag van Chicago en dient de ICAO bepalingen dan ook te implementeren in de nationale wet- en regelgeving. Tevens dient de Nederlandse Staat ervoor te zorgen dat de luchtvaartsector aan deze bepalingen voldoet. LVNL is op basis van artikel 5.23, zevende lid van de Wet Luchtvaart gehouden haar taken uit te voeren overeenkomstig het bepaalde in Nederland bindende verdragen, zoals het Verdrag van Chicago.

3. Bescherming cns apparatuur

De wettelijke taak van LVNL om communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten te verlenen omvat mede het definiëren, verwerven, installeren, beheeren en instandhouden van technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Communicatie-, navigatie- en surveillance (hierna: cns) apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. Alle cns apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens, bomen etc.) als mobiel (bouwkransen, heistellingen etc.) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

Bijlage 10 van ICAO geeft specificaties aan waaraan cns apparatuur moet voldoen om als veilig en goedwerkend te kunnen worden beschouwd. Daarnaast zijn in een ICAO document dat specifiek voor Europa is opgesteld (ICAO EUR DOC 015 "European guidance material on managing building restricted areas") de toetsingsvlakken beschreven die nodig zijn rond cns apparatuur. Deze toetsingsvlakken zijn noodzakelijk om de apparatuur vrij te houden van verstoring door objecten zoals gebouwen, windmolens of hijskransen. Objecten die een toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring opleveren. In dit kader beoordeelt LVNL of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen inderdaad van invloed zijn op de correcte werking van cns apparatuur.

Verstoring van de apparatuur maakt de apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer kan worden beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart om de diverse technische systemen tegen verstoring door objecten te beschermen. Deze technische installaties en systemen staan met name op en in de omgeving van luchthavens opgesteld maar ook elders in het land.

Indien de hoogte van een (bouw)plan een toetsingsvlak doorsnijdt, is het wenselijk dat LVNL onderzoekt of de uitvoering van het voorgenomen (bouw)plan inderdaad van invloed is op de correcte werking van apparatuur. LVNL wil graag in een vroeg stadium planaanbiedingen die het toetsingsvlak doorsnijden toetsen. Hierdoor kan worden bekeken of een eventuele verstoring toelaatbaar is en kan in een vroeg stadium eventueel gezamenlijk naar oplossingen gezocht worden.

4. Voorontwerpbestemmingsplan Luchthaven 2013

In het plangebied "Luchthaven 2013" staat een lange afstandsradar (LAR), onderdeel van de surveillance infrastructuur van LVNL, opgesteld. Op basis van de radarinformatie kan de luchtverkeersleider zich een beeld vormen van de luchtverkeerssituatie boven Nederland. Het bijbehorende toetsingsvlak kent een 500 meter vrije straal gemeten vanaf de basis van de antenne op maaiveldhoogte. Binnen deze straal van 500 meter geldt een toetsingshoogte van 0 meter; elk op te richten object binnen dit gebied kan verstoring veroorzaken. Het is dan ook wenselijk dat LVNL elk beoogd (bouw)plan binnen dit gebied toetst of dit inderdaad het geval zal zijn. Vanaf het 0 meter vlak loopt het toetsingsvlak trechtervormig omhoog.

¹ Verdrag van 7 december 1944, welke heeft geleid tot de oprichting van de International Civil Aviation Organization (ICAO), hierna aangehaald als "Verdrag van Chicago".

De opstelling van de radar zelf is opgenomen op de Verbeelding (zend-/ontvanginstallatie). Echter, het bijbehorende toetsingsvlak is niet in de Regels en de Verbeelding opgenomen.

Daarnaast is in hoofdstuk 3.9.2 (Radarverstoringgebied rondom radars) van de Toelichting het onderscheid tussen de radarverstoringgebieden van opgestelde radars in het land in beheer van Defensie en de op de luchthaven de Kooij opgestelde radar in beheer van LVNL onduidelijk weergegeven.

Om het belang van de radar te borgen heeft LVNL ten aanzien hiervan de volgende (tekst)voorstellen:

- Hoofdstuk 3.9.2 (Radarverstoringgebied rondom radars) van de Toelichting in overeenstemming te brengen met de actuele situatie
- op de Verbeelding het toetsingsvlak (straal van 500 meter met 0 meter toetsingshoogte) van de radar opnemen
- In de Regels het benodigd advies van LVNL borgen bij eventuele doorsnijding van het toetsingsvlak. Bijvoorbeeld door onder artikel 7.2 het toevoegen van een artikel met de volgende strekking:

"Ingeval de beoogde maximale hoogte van een (bouw)plan een toetsingsvlak van de communicatie-, navigatie- of surveillanceapparatuur van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) doorsnijdt dient advies te worden ingewonnen bij LVNL (of diens rechtsopvolger) over het effect hiervan op de goede werking van betreffende apparatuur".

5. Advies LVNL


Het advies van LVNL betreft de opname van de 500 meter vrije straal van het toetsingsvlak van de radar in de Regels alsmede in de Verbeelding. Tevens verzoekt LVNL de gemeente Den Helder bovenstaande (tekst)voorstel te verwerken met als doel bij een eventuele doorsnijding ervan een toetsing te borgen. Om de tekst in de Toelichting te verduidelijken en te actualiseren verzoekt LVNL hiervoor de tekst ten aanzien van hoofdstuk 3.9.2 ook met Defensie af te stemmen.

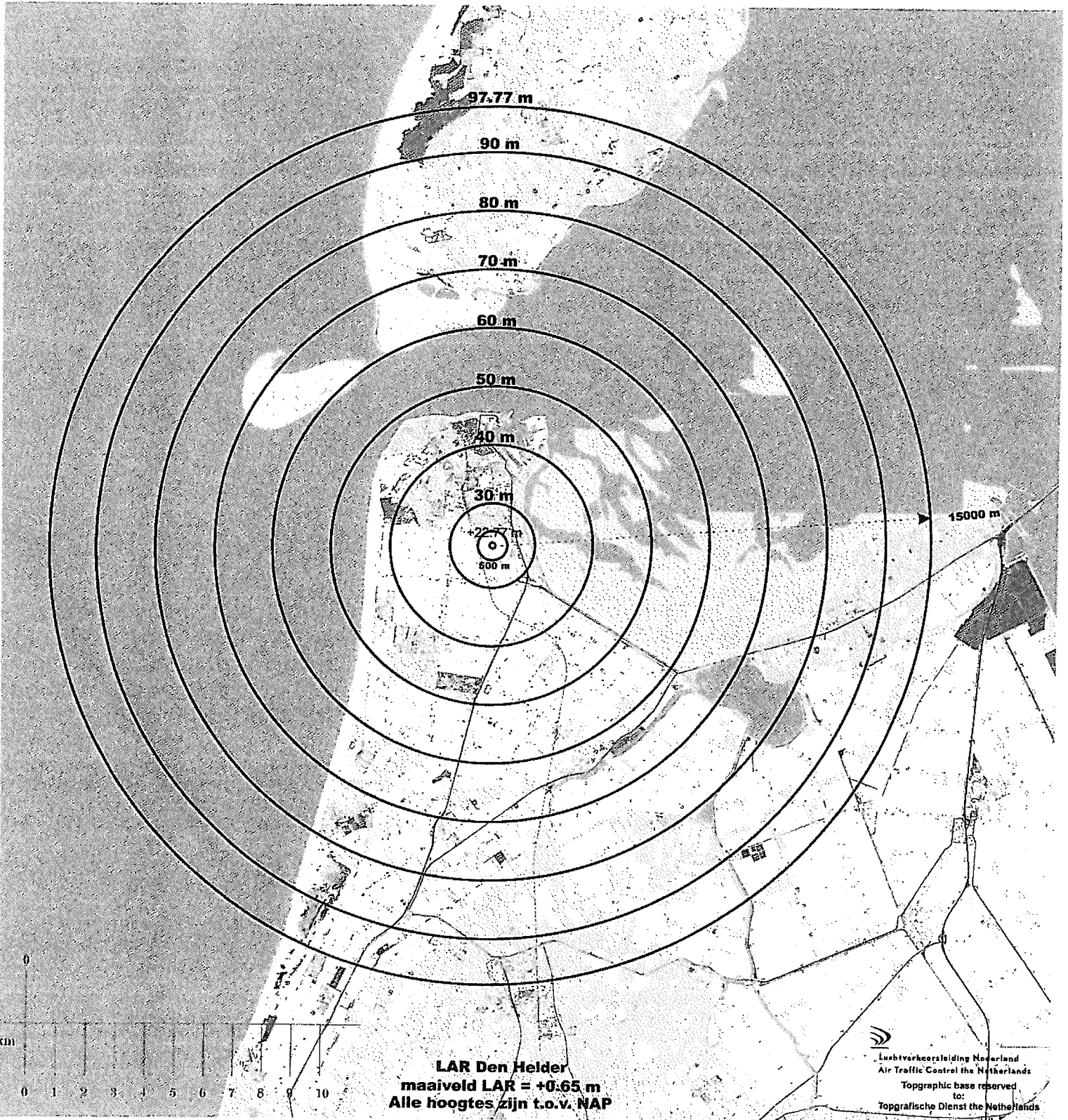
6. Tenslotte

Zoals hierboven is aangegeven zijn de afmetingen van de toetsingsvlakken gebaseerd op berekeningsvoorschriften in de internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 015). Inmiddels is ICAO EUR DOC 015 geactualiseerd en is LVNL voornemens de vigerende toetsingsvlakken in overeenstemming te brengen met de meest actuele versie van EUR DOC 015. Dit kan gevolgen hebben voor de afmetingen van de huidige toetsingsvlakken. De betrokken gemeenten zullen hierover t.z.t. apart geïnformeerd worden. Naar verwachting zullen de nieuwe toetsingsvlakken medio 2013 door LVNL worden gehanteerd.


LVNL behoudt het recht deze zienswijze nader aan te vullen en/of aan te passen. Voor vragen kunt u contact opnemen met de in het briefhoofd vermelde contactpersoon.

Met vriendelijke groet,


Namens het Bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland
B.J. Korthagen
Manager Procedures/Liaison Office a.i.
Luchtverkeersleiding Nederland



LAR Den Helder
maaiveld LAR = +0.65 m
Alle hoogtes zijn t.o.v. NAP


Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands
Topographic base reserved
to:
Topografische Dienst the Netherlands