

Vastgesteld d.d. 14 oktober 2013



Statusnummer	Procedurefase	Datum
01	Voorontwerp	Februari 2013
02	Ontwerp	Mei 2013
03	Vaststelling gemeenteraad	14 oktober 2013

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Begrenzing plangebied	6
1.3 Leeswijzer	7
2. Beleidskader	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	23
2.4 Gemeentelijk beleid	26
3. Omgevingsaspecten	33
3.1 Geluid	33
3.2 Verkeer en Parkeren	36
3.3 Luchtkwaliteit	37
3.4 Bodemkwaliteit	39
3.5 Externe veiligheid	42
3.6 Bedrijven- en milieuzoneringen	51
3.7 Waterparagraaf	52
3.8 Ecologie	55
3.9 Hoogtebeperkingen	56
3.10 Cultuurhistorie en archeologie	61
3.11 Duurzaamheid	65
4. Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen	67
5. Juridische planopzet	69
5.1 Systematiek van de planregels	69
5.2 Toepassing en handhaving van het bestemmingsplan	79
6. Uitvoerbaarheid	81
6.1 Algemeen	81
6.2 Uitvoerbaarheid	81
7. Overleg en inspraak	83

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Het gebied Luchthaven bestaat uit de luchthaven Den Helder en omgeving. Vroeger bestond de luchthaven alleen uit het marinevliegkamp De Kooy. Sinds 1981 is civiel medegebruik mogelijk gemaakt en heeft de luchthaven zich ontwikkeld tot een belangrijke helikopterbasis voor de offshore industrie. Inmiddels is de luchthaven één van de belangrijkste economische pijlers voor Den Helder en de omliggende regio.

Vanwege de bezuinigingen bij Defensie stond vorig jaar het voortbestaan van de luchthaven op het spel, maar met het vernieuwde contract voor het civiel medegebruik en een financiële injectie van de provincie is sluiting van de luchthaven van de baan. Er werken 700 a 800 fulltime mensen op de luchthaven. Daarnaast werkt een veelvoud aan mensen als toeleverancier in de kop van Noord-Holland die afhankelijk zijn van de luchthaven. Het behoud van de Kooy is dan ook van wezenlijk belang voor de economie en werkgelegenheid in deze omgeving. En daarnaast is verdere ontwikkeling van het gebied in de toekomst noodzakelijk.

Momenteel worden door Defensie, samen met de civiel medegebruiker Den Helder Airport, plannen gemaakt hoe het gebied zo optimaal mogelijk gebruikt kan worden en hoe het gebied zich verder in de toekomst kan ontwikkelen. Alle daarbij behorende onderzoeken (denk aan geluidsonderzoeken, externe veiligheidsonderzoeken, financiële haalbaarheidsonderzoeken, etc.) worden in gang gezet. Omdat deze plannen en onderzoeken pas eind 2014 allemaal zijn afgerond, kunnen deze plannen nog niet (allemaal) worden meegenomen in dit bestemmingsplan. Daar waar mogelijk is dit wel gebeurd. Of wel rechtstreeks ofwel via wijzigingsbevoegdheden. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan.

Naast dat het bestemmingsplan de nieuwe ontwikkelingen, daar waar mogelijk, vastlegt, is de huidige situatie in het plan neergelegd. Het bestemmingsplan is dus ook grotendeels een conserverend bestemmingsplan.



1.2 Begrenzing plangebied

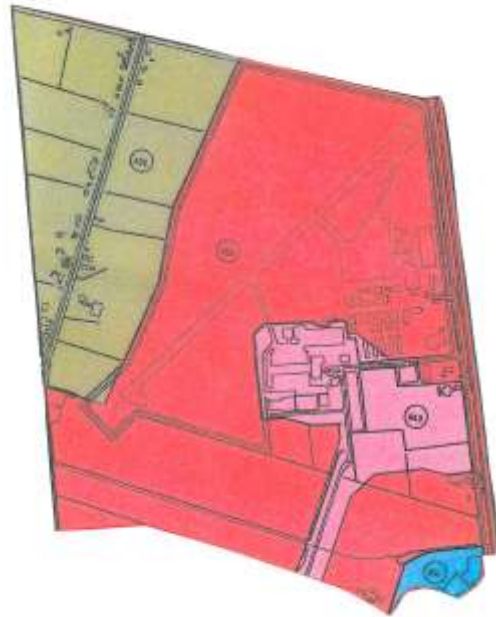
Het bestemmingsplangebied wordt globaal begrensd door de wijk de Schooten aan de noordzijde, de N250 aan de oostzijde, het bedrijventerrein Kooypunt aan de zuidzijde en het spoor aan de westzijde. Op onderstaande kaart is het plangebied met een rode lijn omkaderd.



Figuur 1. Indicatie plangebied

Voor het plangebied gelden nu nog vier verschillende bestemmingsplannen, te weten:

- Luchthaven Den Helder 1994 (roze);
- Landelijk gebied 1980 (rood);
- Landelijk gebied 1980 eerste herziening (blauw);
- Kortevliet 1985 (groen).



Bij de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan vervallen automatisch de vorige bestemmingsplannen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt allereerst ingegaan op de historische ontwikkeling van het gebied en de huidige situatie. Daarna worden de wensen en ambities voor het gebied beschreven. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 een samenvatting van het actuele beleidskader dat relevant is voor het plangebied. Hierbij wordt ingegaan op het beleid van het rijk, de provincie en de gemeente. In hoofdstuk 4 worden de relevante omgevingsaspecten behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 een toelichting gegeven op de bij het plan behorende regels. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en de inspraak en het overleg met andere overheden.

2. Beleidskader

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het, voor dit bestemmingsplan relevante, vigerende beleid op de verschillende bestuursniveaus uiteengezet. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- rijksbeleid;
- provinciaal beleid;
- gemeentelijk beleid.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door de Tweede Kamer vastgesteld met daarbij de Algemene maatregel van bestuur (AMvB) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de AMvB Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij het inwerkingtreden van de SVIR en het Barro zijn de Nota Ruimte, de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid en de Nota Mobiliteit vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaagwegen;
- b. Project Mainport ontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de AMvB Ruimte minder regels dan eerst de bedoeling was. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de AMvB Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Voor dit bestemmingsplan is voornamelijk het nationaal belang 'Defensie' van toepassing. De locaties voor militaire activiteiten ten behoeve van de krijgsmacht vormen een nationale verantwoordelijkheid. Het directe en indirecte militaire ruimtegebruik is divers en omvat een vlootbasis, kazernes, militaire luchthavens, logistieke inrichtingen, oefen- en schietterreinen op land en op zee, laagvliegroutes, zend- en ontvangstinstallaties, helikopterlaagvlieggebieden en munitieopslagplaatsen. Het rijk wil voldoende ruimte bieden voor deze activiteiten voor gereedstelling en instandhouding. Deze activiteiten hebben daarbij soms beperkende gevolgen voor andere ruimtelijke functies en zij dienen dan ook zorgvuldig te worden ingepast. Militaire activiteiten moeten waar nodig worden afgestemd op andere nationale belangen zoals de ecologische hoofdstructuur, energienetwerken of nationale economische zwaartepunten. Rondom sommige locaties zijn beperkingenzones aangewezen. Het gaat dan bijvoorbeeld om externe veiligheidscontouren, geluidscontouren, gebieden met bouwhoogtebeperkingen en onveilige zones op zee.

In dit bestemmingsplan gaat het om de civiel/militaire luchthaven de Kooy, waarbij vanuit het economische (regionale) belang ook civiel medegebruik mogelijk is gemaakt. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bebouwing of nieuwe activiteiten mogelijk die de instandhouding dan wel ontwikkeling van de luchthaven (op zowel militair als civiel gebied) beperkt. Bij deze locatie is wel sprake van een beperkende factor vanwege de naastgelegen gasbehandelingsinstallatie van de NAM, met de daarbij behorende externe veiligheidscontouren. Hier wordt in paragraaf 3.5 nader op ingegaan.

Naast het bovengenoemd onderwerp dient ook rekening te worden gehouden met de onderwerpen 'Waddenzee en waddengebied' en 'Buisleidingen' van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen'.

Waddenzee en waddengebied



Ten aanzien van 'Waddenzee en waddengebied' is artikel 2.5.6 Barro van toepassing opdat het plangebied ligt binnen het waddengebied.

Daarin is geregeld dat op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het waddengebied, dat nieuw gebruik of nieuwe bebouwing dan wel een wijziging van bestaand gebruik of bestaande bebouwing mogelijk maakt en daardoor afzonderlijk of in combinatie met ander gebruik of andere bebouwing significante gevolgen kan hebben voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten als bedoeld in artikel 2.5.2, de artikelen 2.5.4, 2.5.5 en 2.5.12 van het Barro van toepassing zijn.

Artikel 2.5.2 geeft aan dat als landschappelijke kwaliteiten van de Waddenzee aangemerkt worden de rust, weidsheid, open horizon en natuurlijkheid met inbegrip van de duisternis.

Significante gevolgen voor de landschappelijke kwaliteiten zijn uitgesloten, omdat het bestemmingsplangebied van de Waddenzee is afgeschermd door het bedrijventerrein Oostoever, het geen afwijkende maximale bouwhoogten toelaat en niet in bijzondere functies voorziet die een effect zouden kunnen hebben op de rust, weidsheid, open horizon en natuurlijkheid met inbegrip van de duisternis.

Artikel 2.5.2 geeft bovendien aan dat als cultuurhistorische kwaliteiten van de Waddenzee aangemerkt worden:

1. de in de bodem aanwezige archeologische waarden, en
2. de overige voor het gebied kenmerkende cultuurhistorische structuren en elementen, bestaande uit:
 - a. historische scheepswrakken;
 - b. verdrongen en onder geslibde nederzettingen en ontginningssporen, waaronder de dam Ameland-Holwerd;
 - c. zeedijken en de daaraan verbonden historische sluisen, waaronder het ensemble Afsluitdijk;
 - d. landaanwinningswerken;
 - e. systeem van stuifdijken;
 - f. systeem van historische vaar- en uitwateringsgeulen, en
 - g. kapen.

Artikel 2.5.12. (bebouwing in het waddengebied) geeft de volgende aanvullende bepalingen:

1. Onverminderd wat opeen andere plek in dit besluit is bepaald voor wat betreft bebouwing, stelt een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het waddengebied, dat het oprichten van nieuwe bebouwing mogelijk maakt:
 - a. in het stedelijk gebied: regels die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten aansluiten bij de hoogte van de bestaande bebouwing, en
 - b. buiten het stedelijk gebied: regels die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten evenals de aard of de functie van nieuwe bebouwing passen bij de aard van het omliggende landschap.
2. Een bestemmingsplan voor zover het betrekking heeft op haven gerelateerde en stedelijke bebouwing in Den Helder, Harlingen, Delfzijl en de Eemshaven kan afwijken van het eerste lid, aanhef, en onder a, met dien verstande dat de nieuwe bebouwing blijft binnen de verticale bebouwingscontour.

Omdat het plangebied van bestemmingsplan 'Luchthaven 2013' betrekking heeft op gronden die niet zijn aangewezen als 'Waddenzee' zijn significante gevolgen voor de cultuurhistorische kwaliteiten uitgesloten. Een noodzaak tot het uitvoeren van een beoordeling van de gevolgen voor de kwaliteiten op grond van artikel 2.5.4 van het Barro en een verbod zoals opgenomen in artikel 2.5.5 van het Barro zijn daarom niet aan de orde. Ten aanzien van het gestelde in artikel 2.5.12 kan gesteld worden dat

het bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing toelaat die afwijkt van elders binnen het plangebied voorkomende bouwhoogten.

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)

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

Ingevolge de aanwijzing van militaire luchthaventerrein 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.), bouwbeperkingen (art 2.6.2.7.)



kaart bijlage 3.10 Rarro Luchthaven de Kooy

Daarnaast lopen er binnen het plangebied een aantal belemmeringszones die betrekking hebben op het militaire (mede)gebruik van die gronden. Daar waar van toepassing zal het betreffende Barro artikel worden voorzien van commentaar.

Op grond van artikel 2.6.4 eerste lid van de Barro dienen militaire terreinen bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op die terreinen de bestemming «Maatschappelijk – militaire luchthaven» te krijgen en mogen er geen bestemmingen worden opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van dat terrein.

In het onderhavige bestemmingsplan is aan deze eisen voldaan. Het aangewezen gebied is voorzien van de bestemming 'Maatschappelijk – militaire luchthaven'. Binnen deze bestemming is een

bouwwlak getrokken. Binnen dit bouwwlak zijn de bestaande militaire gebouwen gelegen. De reden waarom is gekozen voor een bouwwlak komt voort uit het feit dat een groot deel van de bebouwing is gelegen binnen de 10-6 risico contour voor individueel risico van de gasbehandelingsstation op Oostoever.

Het tweede lid van dit artikel geeft aan dat bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan ter zake van gronden gelegen in het beperkingengebied van een militair luchthaventerrein de op grond van de Luchtvaartwet en de Wet geluidshinder vastgestelde geluidszones inacht moeten worden genomen.

Deze zones zijn als gebiedsaanduidingen op de verbeelding opgenomen en voorzien van passende regels.

In artikel 2.6.4, vierde lid van het Barro is geregeld dat de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond in een obstakelbeheersgebied in overeenstemming moet zijn met artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens.

Daarin is het volgende geregeld:

1. De maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond, die op 25 juni 2004 niet in het obstakelbeheersgebied aanwezig waren is, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, in overeenstemming met de zoals blijkt uit een in de Staatscourant bekend gemaakte mededeling van Onze Minister van kracht zijnde versie van de NATO Standardization Agreement nr. 3759 betreffende NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach and departure Procedures – AATCP-1(B).
2. De maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond, die op 1 november 2006 niet in het obstakelbeheersgebied aanwezig waren, is, in verband met de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, in overeenstemming met de volgens een in de Staatscourant bekend gemaakte mededeling van Onze Minister van kracht zijnde versie van de ICAO EUR DOC 015.
3. Het beeld van de op de luchthaven aanwezige radar mag niet worden verstoord als gevolg van de hoogte van objecten in, op of boven de grond.

Zoals ook uit paragraaf 3.9 van deze plantoelichting blijkt is het voorliggende bestemmingsplan niet in strijd met deze bepalingen.

Munitieopslagplaats

In artikel 2.6.5. is geregeld hoe een militaire munitieopslagplaats bestemd dient te worden, alsook de daarbij behorende veiligheidszones (A-zone, B-zone en C-zone, waarbij de A-zone de kleinste afstand tot de munitieopslagplaats heeft en de C-zone de grootste afstand).

Het hele terrein welke is bestemd als Maatschappelijk – militaire luchthaven is aangegeven als munitieopslagplaats. Alle A-, B-, en C-zones lopen binnen dit gebied. Met uitzondering van een gebiedje ten zuiden van de verkeerstoren waar een deel van de A- en B-zone is gelegen buiten de militaire luchthaven.



Ook lopen over een deel van N-250 en de parallel rijksweg zoneringen behorende bij de munitieopslag op 't Kuitje (welke zelf niet is gevestigd binnen het plangebied) waardoor artikel 2.6.7 Barro van toepassing is.



Artikel 2.6.7. geeft met betrekking tot bestemmingsplannen aan dat:

1. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden, gelegen binnen de veiligheidszoning van een militaire munitieopslagplaats of een civiele inrichting voor activiteiten met explosieven wordt de gebiedsaanduiding van de veiligheidszones opgenomen.
2. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van de A-zone worden:
 - a. geen bestemmingen opgenomen die het oprichten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen mogelijk maken, of de aanleg van autowegen, autosnelwegen, spoorwegen of druk bevaaren waterwegen, parkeerterreinen of recreatieve voorzieningen toestaan, en
 - b. geen agrarische bestemmingen opgenomen die niet kunnen worden gerealiseerd zonder een meer dan incidentele aanwezigheid van enkele personen.
3. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen begrenzing van de B-zone worden geen bestemmingen opgenomen die het oprichten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen toestaan.
4. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van de C-zone worden geen bestemmingen opgenomen die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken met vlies- of gordijngewel constructies of grote glasoppervlakten en waarbinnen zich doorgaans een groot aantal personen bevindt.
5. . Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Defensie, kan regels stellen voor de beoordeling van de veiligheidssituatie en het risico van voorgenomen activiteiten in de veiligheidszones.

In de planregels en op de bij het plan behorende verbeelding zijn de bovengenoemde artikelen overgenomen en verwerkt.

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

(1) Binnen het plangebied is ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging een zend- en ontvanginstallatie aanwezig welke in beheer is bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LV NL). Voorts is op de luchthaven een Instrument Landing Systeem (ILS) aanwezig welke in beheer is bij Defensie.

Op de aanwezige zend- en ontvanginstallatie is art. 2.6.8. van het Barro van toepassing.

(2) Het Plangebied is gelegen binnen het radarverstoringsgebied van de aangewezen radarstations Wier en Leeuwarden. Dientengevolge geldt in het plangebied een toetsingshoogte van 89m +NAP.

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.

Voor nieuwe ontwikkelingen binnen het gebied is lid 4 tm 7 van artikel 2.6.9 Barro van toepassing. Hierin wordt gesteld dat:

4^e lid: Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden als bedoeld in het tweede lid, waarbij wordt overwogen het oprichten van bouwwerken mogelijk te maken die de maximale hoogte, bedoeld in het derde lid, overschrijden, een beoordeling wordt gemaakt van de mate waarin het radarbeeld door die bouwwerken wordt verstoord.

5^e lid: -Hierbij kan onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Defensie, regels stellen met betrekking tot de wijze waarop de gevolgen, bedoeld in het vierde lid, bij die beoordeling worden bepaald en beschreven. Die regels kunnen mede betreffen de wijze van de totstandkoming van de beoordeling.

6^e lid: -Onze Minister van Defensie beoordeelt de toereikendheid van de beoordeling, bedoeld in het vierde lid, en de aanvaardbaarheid van de daarin beschreven gevolgen voor de werking van de radar.

7^e lid: -De regels, bedoeld in het derde tot en met zesde lid, zijn niet van toepassing op bouwwerken:

- a. die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit al in het radarverstoringsgebied, bedoeld in het derde lid, onder a, aanwezig waren;
- b. waarvoor de bouwvergunning vóór dat tijdstip is verleend, of waarvan de bouw in het op dat tijdstip geldende bestemmingsplan is toegestaan.

Het bestemmingsplan betreft een conserverend plan. 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.

2.2.2 Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035

Het doel van deze Structuurvisie is om ruimte vrij te houden in Nederland voor de aanleg van toekomstige buisleidingen van nationaal en internationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen.

De Structuurvisie Buisleidingen is een nadere uitwerking van het nationale belang zoals is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die de Rijksoverheid heeft uitgebracht in het kader van de actualisatie decentralisatie van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid¹. Daarin is bepaald dat het netwerk aan buisleidingen essentieel voor de energievoorziening en voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen is. Buisleidingstransport blijft de komende decennia een wezenlijke rol vervullen in de Europese gas- en grondstoffenmarkt. De vraag naar buisleidingstransport en daarmee de vraag naar nieuwe leidingen en leidingverbindingen zal nog toenemen. Het Rijk kiest in verband met het vergroten van de concurrentiekracht voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. Borgen van ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. De nationale belangen die het Rijk in die Structuurvisie vastlegt, worden gerealiseerd via het in voorbereiding zijnde aanvulling op het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hieraan zal te gelegener tijd een hoofdstuk voor het vrijwaren van de buisleidingenstroken worden toegevoegd.

Met de Structuurvisie Buisleidingen wil het Rijk verdere duidelijkheid verschaffen aan zowel het bedrijfsleven dat daarmee kan rekenen op goede verbindingen voor buisleidingstransport, als aan provincies en gemeenten die hierop hun ruimtelijke plannen kunnen afstemmen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen die in de laatste decennia hebben plaatsgevonden (grotere ruimtedruk) en die in de toekomst zullen voortgaan, zal in deze Structuurvisie vooral de borging van het beleid in de plannen van andere overheden en in het leidingenbeheer bij leidingexploitanten een zwaarder accent hebben.



Ook binnen het plangebied is een (bestaand) landelijk buisleidingen tracé gelegen. Dit tracé is op de verbeelding opgenomen en voorzien van een dubbelbestemming en bijbehorende regels.

Ten aanzien van de gevolgen van dit tracé op de omgeving verwijzen wij naar hoofdstuk 3 externe veiligheid van deze toelichting.

2.2.3 Nota “Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw”

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw wil het Rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten.

Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit de trits vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is die trits schoonhouden, scheiden en zuiveren. Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water, relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen in het bijzonder in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

2.2.4 Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 – 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

2.2.5 Natura 2000

De Europese Unie heeft zich ten doel gesteld uiterlijk in 2010 de achteruitgang van de biodiversiteit een halt toe te roepen. Zij doet dit onder meer door het realiseren van een netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. De belangrijke Europese instrumenten om de doelstelling van Natura 2000 te realiseren zijn de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen bepalen dat de lidstaten speciale gebieden aanwijzen, die geschikt zijn om het duurzaam voortbestaan van de meest bedreigde soorten en habitattypen te verzekeren. In en rondom de Natura 2000-gebieden zal rekening gehouden moeten worden met de voorwaarden voor het voortbestaan van die soorten en habitattypen.

De bescherming van de 2000-gebieden loopt langs drie sporen: aanwijzing, beheerplan en vergunning. Dit is vastgelegd in de Natuurbeschermingswet 1998. In deze wet is Natura 2000 in de Nederlandse regelgeving verankerd.

Voor beschermde Natura 2000-gebieden geldt dat er door projecten en handelingen geen verslechtering van de kwaliteit van de Habitats of een verstorend effect op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen mag optreden. De Natuurbeschermingswet kent een externe werking: zowel projecten en handelingen in als buiten een Natura 2000-gebied kunnen vergunningsplichtig zijn. Voor elk plan, project of handeling die mogelijke significante gevolgen heeft voor een Natura 2000-gebied moet een passende beoordeling worden gemaakt. Er is sprake van ‘significante gevolgen’ wanneer:

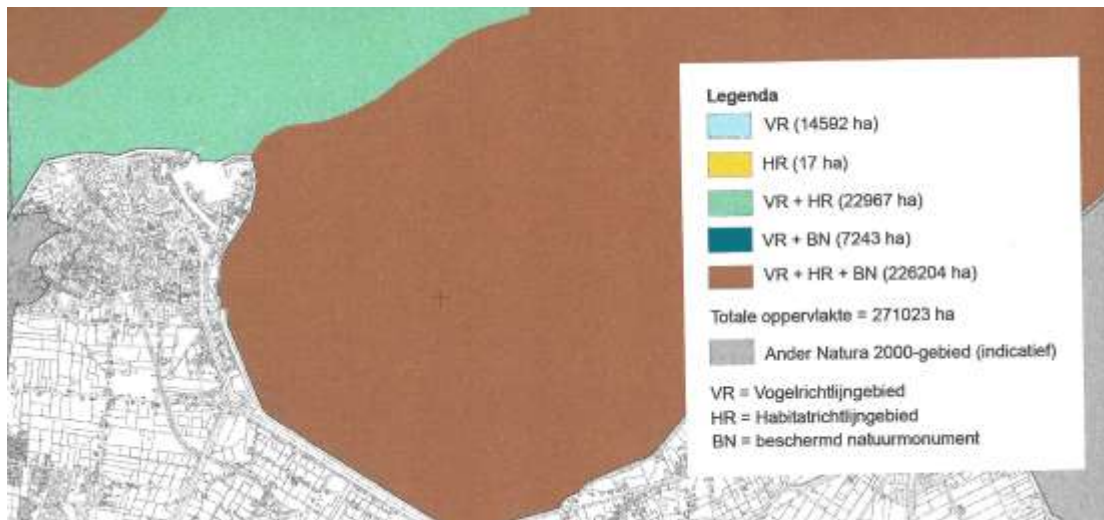
'Een plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een gebied, moet worden beschouwd als een plan of project dat significante gevolgen kan hebben voor het gebied, wanneer het de instandhoudingsdoelstellingen daarvan in gevaar dreigt te brengen'. Ingrepen met mogelijke (negatief) significante gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen van het beschermde gebied zijn niet toegestaan, tenzij een vergunning kan worden verkregen. Aan het verlenen van een vergunning zijn voorwaarden verbonden, deze zijn vastgelegd in artikel 19d (en volgende) Nb-wet.

Het bestemmingsplan Luchthaven 2012 is gelegen op een afstand van 440 meter van de grens van het aangewezen Natura 2000 gebied 'Waddenzee'. De Natura 2000-gebieden betreffen Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied en de Beschermd Natuurmonument. Zowel op formeel aangewezen gebieden als op bij de Europese Commissie aangemelde gebieden zijn rechtsgevolgen van toepassing op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (art. 19d e.v.) of de Habitatrichtlijn (artikel 6, directe werking of richtlijnconforme toepassing).

Aanwijzingsbesluit Natura 2000

Op 26 februari 2009 heeft minister Verburg zeven gebieden in de Wadden definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Het gaat om de volgende gebieden: Waddenzee, Duinen en Lage Land Texel, Duinen Vlieland, Duinen Terschelling, Duinen Schiermonnikoog, Duinen Ameland en Noordzeekustzone.

De begrenzing van de aanwijzing Waddenzee is hieronder weergegeven.



Beheerplan Natura 2000 Waddengebied

Voor alle Natura 2000-gebieden moeten beheerplannen opgesteld worden. In een beheerplan wordt vastgelegd hoe en wanneer de natuurdoelen voor een gebied gehaald worden (behoud- of verbeterdoelen). Activiteiten in en rondom Natura 2000-gebieden (visserij, landbouw, recreatie, waterbeheer of zelfs het huidige natuurbeheer) die mogelijk negatieve effecten op de natuur(doelen) hebben, worden in het beheerplan hieraan getoetst. Zo mogelijk wordt dit gebruik vervolgens geregeld

in het beheerplan. De provincie of het rijk is in principe verantwoordelijk voor het opstellen van beheerplannen. Het Rijk (LNV, V&W of Defensie) stelt beheerplannen op voor Natura 2000-gebieden die worden beheerd door het Rijk (of onder verantwoordelijkheid vallen van het Rijk). Hierbij horen ook de Waddenzee. Een beheerplan moet worden vastgesteld binnen drie jaar nadat een gebied als Natura 2000-gebied is aangewezen. Het wordt voor maximaal zes jaar vastgesteld, daarna volgt een nieuw plan. Beheerplannen worden opgesteld in nauw overleg met eigenaren, gebruikers en andere betrokken overheden, in het bijzonder gemeenten, waterschappen en provincies.

Het beheerplan Natura 2000 Waddengebied gaat over de zeven Natura 2000-gebieden: Noordzeekustzone, Waddenzee, Texel, Vlieland, Ameland, Terschelling en Schiermonnikoog. De bevoegde instanties, de ministeries van LNV (Dienst Landelijk Gebied), V&W (Rijkswaterstaat) en Defensie en de provincies Friesland, Groningen en Noord- Holland, zorgen samen voor één beheerplan. Voordeel is dat met één plan beter ingespeeld kan worden op de ecologische samenhang tussen de gebieden. Bovendien kan gelijktijdig worden gecommuniceerd over de gebieden. Elk deelgebied krijgt een duidelijk herkenbare plaats binnen het beheerplan.

De natuurdoelen uit de Aanwijzingsbesluiten zijn de basis voor het beheerplan. Het beheerplan legt vast wat we in het gebied wel en wat we er niet moeten doen om de natuur te behouden. Of hoe we de natuur juist kunnen verbeteren. Verder staan in het beheerplan de middelen en maatregelen hoe dit te bereiken. Er zijn relaties met andere plannen, zoals de Kader Richtlijn Water en de PKB Derde Nota Waddenzee.

Externe werking

Plannen, projecten of handelingen buiten het PKB-gebied, waarvan op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat zij afzonderlijk of in combinatie met andere plannen, projecten of handelingen significante gevolgen hebben voor de, op grond van deze PKB, te beschermen en te behouden waarden en kenmerken van de Waddenzee, dienen aan de hoofddoelstelling van deze PKB te worden getoetst.

Het bestemmingsplan Luchthaven 2013 betreft een conserverend plan waarbij de bebouwingsbepalingen uit de vorige bestemmingsplannen zijn overgenomen. Hierbij dient wel vermeld te worden dat in het nieuwe plan bouwhoogten zijn beperkt om niet in strijd te zijn met hoogtebeperkingen ten gevolge van elektronische apparatuur die relatie houden met de luchthaven. Dit plan is in die zin beperkend ten opzichte van het vorige plan. De mogelijke gevolgen op het PKB-gebied zullen daarom juist beperkt worden. Hierdoor hoeft geen nadere toetsing plaats te vinden.

2.2.6 Crisis- en herstelwet (Chw)

Voor het bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Gronden hiervoor kunnen gevonden worden in 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 Lvw 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.

Een van de gevolgen van het vallen onder de Chw is het feit dat voor die plannen een beperking van het beroepsrecht geldt. (art 1.4 Chw)

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Inleiding

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Kortweg gezegd komt de stelselwijziging voor de provincies erop neer dat het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen zijn komen te vervallen.

Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

2.3.2 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de bijbehorende Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is dit naar regels vertaald. Het betreft regels over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

De PRVS is onderverdeeld naar een aantal hoofdstukken:

- Regels voor bestaand bebouwd gebied;
- Regels voor landelijk gebied;
- De groene ruimte;
- De blauwe ruimte;
- Energie.

Op de bij de structuurvisie en PRVS behorende kaart staat aangegeven welke thema's waar van toepassing zijn.

Voor het plangebied zijn de volgende thema's aan de orde:

- Bestaand bebouwd gebied (BBG);
 - Vastgesteld of bestaand bedrijventerrein;
 - Fijnmazige waterberging;
- Landelijk gebied;
- Regionale waterkering;
- Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie;

Bestaand bebouwd Gebied (art 9 tm 11 PRVS)



Het plangebied is deels gelegen binnen bestaand bebouwd gebied (roze). De verordening geeft aan dat gemeenten bij de ruimtelijke invulling van gebieden binnen bestaand bebouwd gebied een grote mate van beleidsvrijheid hebben. Zoals al eerder aangegeven heeft de ruimteverdeling binnen het plangebied al plaatsgevonden.

Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de provinciale kaart van het BBG deels strijdig is met de uitgangspunten welke zijn vastgelegd in het Rijksbeleid. De Barro geeft aan dat voor gebieden die behorende tot een militaire luchthaven geen belemmeringen in het plan mogen worden op genomen. De provincie Noord-Holland heeft echter niet alle gronden die zijn aangewezen als militaire luchthaven opgenomen als BBG. Op grond van de regels in dit bestemmingsplan zal dit niet leiden tot strijdigheid met beide AMvB 's echter voor toekomstige ontwikkelingen vanuit defensie kan dit een probleem opleveren.

Het civiele deel van de luchthaven is op de verbeelding van de provinciale structuurvisie opgenomen als bestaand bedrijventerrein. Dit gedeelte is conserverend opgenomen en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen.

Wel zijn de bestaande bedrijven en bedrijfsactiviteiten zoals het oude plan deze al mogelijk maakte overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Het betreft hier bedrijven die gerelateerd zijn aan de luchthaven of de luchtvaart.

Landelijk Gebied (art 4 PRVS)



Het gedeelte van het plangebied welke niet tot het BBG behoort, is aangewezen als landelijk gebied (groen). Het bestemmingsplan is conserverend opgesteld en voorziet binnen deze gebieden mede als

gevolg van de nabijheid van de luchthaven met zijn belemmeringszones niet in nieuwe ontwikkelingen. Dit gebied is ook aangewezen als Landbouwgebied voor grootschalige landbouw en Bollenconcentratiegebied.

De opmerking dat voor sommige percelen het provinciaal beleid het Rijksbeleid niet volgt geldt ook hier.

Regionale waterkering (art 30 PRVS)

Het Hoogheemraadschap is de beheerder van deze regionale waterkering. In de regels zijn de gronden middels die deel uitmaken van de regionale waterkering voorzien van een dubbelbestemming. Deze dubbelbestemming regelt de bescherming van deze waterkering.

Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie (art 33 PRVS)

Gesteld wordt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, warmte- en koudeopslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa.

Het bestemmingsplan betreft een conserverend bestemmingsplan waarbij in paragraaf 3.12 wordt aangegeven hoe met duurzaamheid voornieuw bouw dient te worden omgegaan.

Het bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met de PRVS.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Den Helder 2025 (2012)

In de Strategische Visie 2020 is de Structuurvisie als één van de overkoepelende beleidskaders aangekondigd. De Structuurvisie Den Helder 2025 vertaalt de Strategische Visie in een ruimtelijk beleidskader. Met de Structuurvisie wordt beoogd om sturing te geven aan en samenhang aan te brengen in de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen Den Helder in de periode tot 2025. Ruimtelijke ingrepen en voorwaarden die nodig zijn om de strategische doelen te bereiken worden benoemd. De Structuurvisie geeft daarmee de hoofdlijnen van het toekomstig ruimtelijk beleid voor de gemeente Den Helder aan.



Het plangebied is grofweg op te delen in twee gebieden, het vliegveld (Den Helder Airport) en de agrarische percelen.

Den Helder Airport

Den Helder Airport vormt een belangrijke bestaansvoorwaarde voor de offshore industrie en de groei van de haven in de toekomst. Daarnaast maakt het gebruik voor civiele doeleinden inmiddels een onlosmakelijk deel uit van de luchthaven. Met een werkgelegenheid van 700 á 800 mensen behoort de luchthaven inmiddels tot de belangrijkste werklocaties van de stad.

Al jaren werkt Den Helder samen met Defensie en Den Helder Airport bij de ontwikkeling van de luchthaven. Met Defensie is afgesproken dat deze de luchthaven nog zeker tien jaar zal exploiteren en beheren, zodat de toekomst voor de middellange termijn is veiliggesteld. In de visie van de bij de luchthaven betrokken partners biedt Helder kansen op groei voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid. Deze groei zal de gemeente, binnen de geldende veiligheids- en milieueisen zo goed mogelijk faciliteren. Op deze wijze kan de continuïteit ook voor de langere termijn worden versterkt. Om deze groei te kunnen (blijven) faciliteren heeft Den Helder ruimte nodig. Deze ruimte moet gevonden worden in een gebied vol complexe planologische belemmeringen en uiteenlopende belangen. Op de plankaart structuurvisie is het gebied tussen vliegveld en Kooypunt als agrarisch

gebied/open landschap aangegeven. In dit gebied wordt aan Den Helder Airport de ruimte geboden om te groeien. Daar waar veiligheidscontouren het toelaten mag de luchthaven bouwen, waarbij het uitgangspunt is dat er een open zichtrelatie in stand blijft.

2.4.2 Strategische Visie 2020

De strategische visie 2020 is op 21 mei 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Den Helder wil haar positie in de regio hernemen door er voor te zorgen dat inwoners en bedrijven graag in Den Helder blijven en nieuwe inwoners en bedrijven zich in Den Helder willen vestigen. Het is noodzakelijk dat er weer vitaliteit de stad wordt binnengebracht. Om dit te realiseren is het van groot belang om de woningproductie, onder andere in het stadshart, al op de korte termijn te vergroten voor het midden en hogere segment om de balans op de woningmarkt terug te brengen. Om te voorkomen dat de geplande woningbouw in Julianadorp een beweging naar het zuiden op gang brengt, moet het stadshart van Den Helder weer aantrekkelijk worden met een goed voorzieningenniveau met kwaliteit en diversiteit. Tegelijkertijd moet de economie een flinke impuls krijgen en de werkeloosheid teruggedrongen worden. De sterke kanten van Den Helder als de zee, strand en duinen, rust en ruimte en het waardevolle (maritiem) cultuur historisch erfgoed worden gekoesterd. Om de stad goed bereikbaar te houden, moet de (hoofd)infrastructuur passen bij de geplande woningbouwproductie en bij de economische ontwikkeling. Om dit te bereiken zijn zes doelen opgesteld:

1. Den Helder ontwikkelt een duurzame economie met de offshore, de haven, kennis & technologie (inclusief onderwijs), duurzame (wind)energie, toerisme & recreatie en zorg wellness als belangrijkste dragers.
2. Sociale zwakte wordt tegengegaan door inwoners maatschappelijk betrokken te krijgen en mee te laten doen aan de samenleving, enerzijds door mensen aan het werk te krijgen door aanbieden van opleidingen op diverse niveaus inclusief HBO en voldoende aanbod van banen, anderzijds door mensen maatschappelijk te activeren met andere activiteiten dan werk.
3. Den Helder biedt een grote variëteit aan ruim opgezette, groene, woonmilieus die tegemoet komt aan de vraag van de (potentiële) inwoners. Er is speciale aandacht voor bijzondere woonlocaties en het creëren van mogelijkheden tot wonen aan of op het water.
4. Toerisme en recreatie worden geprofessionaliseerd, gebaseerd op enerzijds de rust, ruimte en natuur in Den Helder en anderzijds op het in de gemeente aanwezige (maritiem) cultuurhistorisch erfgoed. De kwaliteitsslag beoogt hogere bestedingen in deze economische pijler.
5. Den Helder krijgt een levendig en veilig stadshart (inclusief Willemsoord) door te zorgen voor concentratie van stedelijke functies in het stadshart, een aantrekkelijk winkelcentrum met diversiteit en kwaliteit, goede en sociaal veilige horeca, kunst, cultuur en evenementen en een goed voorzieningenniveau.
6. De infrastructuur van Den Helder is afgestemd op de functie van centrumgemeente en past bij de geplande woningbouwproductie en is passend bij de economische ontwikkeling.

In het rapport van de commissie Deetmans-Mans, opgesteld naar aanleiding van een onderzoek naar de krimp van Den Helder en de kop van Noord-Holland, wordt deze prioriteit nog eens onderstreept en de ontwikkeling van de offshore sector als belangrijkste economische pijler van de regio bestempeld. Zoals hiervoor al uiteengezet, vormt de luchthaven een belangrijke schakel in de dienstverlening voor de offshore sector.

Het bestemmingsplan Luchthaven 2013 is een overwegend conserverend plan. Hierbij is alleen aangesloten bij het rijksbeleid tot het aanwijzen van bepaalde nieuwe gebieden ten behoeve van de militaire luchtvaart. Daarnaast biedt het plan de mogelijkheid om een aantal ontwikkelingen te ontwikkelen binnen de bestaande kaders. Een grootschalige uitbreiding van de Luchthaven wordt pas voorzien als de minister de Luchthaven voorziet van een aparte AMvB waarin ook nieuwe geluids- en veiligheidscontouren zijn opgenomen. Deze wordt pas eind 2014 verwacht, en zal worden gevolgd door een nieuw bestemmingsplan voor de luchthaven.

2.4.3 Gebiedsvisie Heldair (19 oktober 2010)

Het doel van deze nota is een visie te formuleren op de ontwikkelingsrichting van Heldair. Defensie en Den Helder hebben de nodige wensen en ambities voor ontwikkeling in het Heldair gebied (zie ook paragraaf 2.2). En behalve deze twee partijen hebben ook andere partijen die actief zijn in het gebied ambities die de economische weerbaarheid van Den Helder kunnen versterken. De luchthaven brengt echter ook veiligheidseisen en –richtlijnen met zich mee die invloed hebben op het wel of niet kunnen realiseren van de ambities die partijen hebben. Daarnaast bevindt zich in de nabije omgeving van Heldair een gasbehandelingsinstallatie van de NAM, die ook veiligheidseisen en –richtlijnen met zich meebrengt. In de nota zijn 3 ontwikkelingsscenario's geschetst, die variëren in de afweging tussen veiligheidsrisico's en economische ontwikkeling.

Het college heeft besloten dat scenario 3 genaamd "door ontwikkelen" onder randvoorwaarden de voorkeur geniet. Dit betekent het volgende:

- Waar mogelijk worden ambities buiten de risicocontouren gerealiseerd;
- Ambities die direct gebonden zijn aan de luchthaven, zouden wel in het gebied toegestaan moeten worden, voor zover deze het karakter hebben van 'beperkt risico'.
- De wensen van niet luchthaven gebonden partijen kunnen niet gehonoreerd worden. Deze activiteiten zijn niet locatie gebonden en er zijn binnen Den Helder alternatieven voorhanden.

De wensen en ambities van Defensie kunnen bij deze keuze volledig worden gerealiseerd. Voor de ambities van Den Helder Airport en de luchthaven gebonden bedrijven geldt dit eveneens in belangrijke mate: de luchthaven kan uitbreiden als de kansen zich voordoen. Aan de wens om een hotel te ontwikkelen kan bij deze keuze niet tegemoet gekomen worden, omdat deze activiteit het predicaat 'kwetsbaar' heeft meegekregen en niet strikt locatie gebonden is. Ook gewenste kantoorontwikkelingen van niet luchthaven gebonden partijen kunnen niet gehonoreerd worden.

2.4.4 Plan van aanpak: Overheid bevordert doorgroei Den Helder Airport (22 maart 2012)

In het plan van aanpak is scenario 3 uit de gebiedsvisie Heldair verder uitgewerkt. Het is van belang dat de verschillende overheden en Den Helder Airport een gezamenlijk beeld hebben van de ontwikkeling van de luchthaven. Hierdoor wordt bereikt dat de plannen en acties op elkaar worden afgestemd en elkaar versterken.

Alle partijen zien grote kansen in het door ontwikkelen van de luchthaven tot één van de belangrijkste motoren van de economie in de kop van Noord-Holland. Doel is om in 10 à 15 jaar een verdubbeling van de directe civiele werkgelegenheid op en om de luchthaven te realiseren tot circa 1.000 werkzame personen. In kwalitatieve zin is het doel om een verdere integratie van de luchthaven te bewerkstelligen door de synergie van de gezamenlijke luchthaven verder te benutten op het gebied van faciliteiten, personeel, gebouwen en terreinen.

Met het vaststellen van het plan van aanpak door het college van Den Helder en Gedeputeerde Staten van de provincie is afgesproken dat de overheden elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid maximaal bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen. Dit komt op het volgende neer:

Voor gemeente/regio: luchthaven opnemen in havenstrategie, ruimte bieden voor ontwikkeling, grondposities benutten, bewaken realisatie doelen (in rol aandeelhouder), bijdragen acquisitie;

Voor provincie: luchthaven opnemen in provinciale/regionale economische strategie, ruimte bieden voor ontwikkeling, bijdrage acquisitie (eventueel via het ontwikkelingsbedrijf), financiering uit te werken in kader van overeenkomst Defensie.

Van het rijk (Defensie) wordt hierbij gevraagd om het ontwikkelingsperspectief te betrekken in de tweejaarlijkse evaluatie van het medegebruik overeenkomst en actief te zoeken naar mogelijkheden van medegebruik van grondposities, onroerend goed en installaties.

Dit bestemmingsplan reserveert ruimte, rechtstreeks dan wel via een wijzigingsbevoegdheid, voor de ontwikkeling van de luchthaven, waarmee voldaan wordt aan de gemaakte afspraken.

2.4.5 Waterplan

Voor dit bestemmingsplan is het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zoals omschreven in de nota's Waterbeheersplan 3, Beheersplan Waterkeringen 2006-2010, de keur 2006, en de beleidsregels Keurontheffingen 2007 van belang.

In het in februari 2005 opgestelde Waterplan Den Helder 'Waterbreed' geven de gemeente en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier invulling aan de Vierde Nota Waterhuishouding en de Nota Ruimte. Het Waterplan helpt bij het inzichtelijk maken van de gemeentelijke wateropgave, die nodig is om overlast en watertekort op te lossen en bij de optimalisatie van het eigen watersysteem.

Het Waterplan neemt het provinciale Waterhuishoudingsplan (WHP II), het waterbeheersplan van de waterschappen (WBP II) en de gemeentelijke bestemmingsplannen als vertrekpunt. Het Waterplan is

het gemeentelijke waterbeleid en bevat de kaders voor het opstellen van waterparagrafen in bestemmingsplannen.

Het doel van het Waterplan 'Waterbreed' is het realiseren van een veilig, ecologisch gezond watersysteem met een hoge belevingswaarde. In dit plan staan voor de jaren 2005–2015 gerichte maatregelen waarmee dit kan worden bereikt. Water speelt een belangrijke rol in de gemeente Den Helder. De duinen, de binnenduinrand, de poldergebieden, de stad en de ligging aan zee maken Den Helder een interessant gebied waar water een belangrijk onderdeel is van de ruimtelijke inrichting. Het scheiden van het watersysteem is één van de kernopgaven om een duurzaam watersysteem te bereiken: het watersysteem van het plangebied is een gebied welke deel uitmaakt van de polder het Koegras.

Polder het Koegras

Het watersysteem van Polder het Koegras wordt losgekoppeld van het stedelijk gebied van Den Helder, Julianadorp en de binnenduinrand om de invloed van agrarisch water op deze gebieden stop te zetten. Dit heeft op de waterhuishouding van de polder negatieve noch positieve effecten. De watervoorziening is gegarandeerd door het inlaten van boezemwater vanuit het Noordhollands Kanaal. Er wordt dus geen duinwater meer ingelaten naar het agrarische gebied. De twee bestaande verbindingen met het Noordhollands Kanaal bij de Schoolweg en de Doggersvaart blijven.

Na de maatregelen staan de hoofdwatgangen in de polder met afsluitbare verbindingen in verbinding met het Noordhollands Kanaal. Het waterpeil in deze watgangen is hetzelfde als het boezem peil, dat maximaal NAP 0 m bedraagt. Het maaiveld van de polder is NAP +0,2 à +0,4 m, zodat er geen gevaar voor inundatie is. Door de aanwezige onderbemalingen op perceelsniveau wordt een voldoende drooglegging voor de landbouw gewaarborgd. De capaciteit van de onderbemalingen is wel een punt van aandacht omdat deze in veel gevallen groter is dan toegestaan.

Streefbeeld

Aan de kwaliteit van het water dat door de agrariërs wordt gebruikt hoeft weinig te gebeuren. Ook blijft de inrichting van het watersysteem primair gericht op de agrarische functie. Er is geen aanvullende bergingsbehoefte in de polder. Wel is de betrokkenheid van de agrariërs bij het watersysteem en de waterkwaliteit vergroot. In overeenstemming met de beleidsvoornemens die zijn genoemd in het WBP II van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn afspraken gemaakt en is regelgeving opgesteld voor emissies van meststoffen en pesticiden om de kwaliteit visserijwater te bereiken en te behouden. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van natuurvriendelijke materialen.

De basisinspanningsmaatregelen in de polder moeten worden afgestemd op het watersysteem. Alle percelen in het buitengebied moeten worden aangesloten op de riolering of worden voorzien van Individuele Behandeling Afvalwater (IBA). In kwetsbaar en zeer kwetsbaar gebied moet een emissiereductie van respectievelijk 90% en 100% van ongezuiverde lozingen worden gerealiseerd (BRP '03-'07). Dit kan door aansluiting op het drukriool of door plaatsing van een IBA.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de waterparagraaf hoofdstuk 3.7 van deze toelichting.

2.4.4. Parkeervisie Den Helder Hoofdlijnen van het parkeerbeleid

De parkeervisie heeft betrekking op de stad Den Helder. Het centrale thema binnen de parkeervisie is het parkeren in het centrum en omliggende wijken.

De parkeerproblematiek in de wijken van Den Helder buiten het centrum en in het landelijk gebied is over het algemeen niet van dien aard dat zware parkeer regulerende maatregelen zoals betaald parkeren of vergunning-parkeren noodzakelijk zijn. In de Nota Bouwen en Parkeren zijn de uitgangspunten voor het parkeren in de Den Helder en daarmee het plangebied verder uitgekristalliseerd.

2.4.5. Nota Bouwen en parkeren 2011-2016

De Nota Bouwen en Parkeren is vastgesteld op 26 april 2011. Hierin zijn de parkeernormen voor de periode 2011-2016 opgenomen. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in de zone 'rest bebouwde kom'. Als basis voor vast te stellen parkeernormen is gebruik gemaakt van de door het CROW uitgegeven richtlijnen die in publicatie nummer 182 (3e uitgave) zijn vastgelegd. Hierin zijn de kencijfers opgenomen die functioneren als een hulpmiddel bij het bepalen van de parkeervraag van een bepaalde voorziening. De parkeerkencijfers zijn gerelateerd aan een aantal factoren:

1. stedelijkheidsgraad: Het CBS heeft de stedelijkheidsgraad van Den Helder vastgesteld op 'sterk stedelijk';
2. locatie van de voorziening in de gemeente: De Luchthaven ligt in de zone 'rest bebouwde kom';
3. type/soort voorziening: In publicatie nummer 182 zijn alle soorten voorzieningen gegroepeerd tot 54 typering. De door het CROW gemaakte type indeling wordt in de Nota vrijwel geheel overgenomen. Uitzondering daarop vormen de woningen, waarvoor meer concrete criteria zijn geformuleerd;
4. rekeneenheid voor het aantal benodigde parkeerplaatsen: bij woningen wordt gekeken naar het aantal woningen dat wordt gerealiseerd, bij winkels en bedrijven wordt gemeten aan de hand van het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo).

Uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Het streven is zoveel mogelijk dubbel gebruik van parkeerplaatsen. In principe worden in bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. Bouwplannen die passen binnen het bestemmingsplan moeten voldoen aan deze parkeernormen. De parkeernormen zijn dan ook in dit bestemmingsplan opgenomen. Van de normen kan worden afgeweken indien op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Eerst als het om aantoonbare redenen niet mogelijk is om zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, zou bekeken kunnen worden of vrijstelling van de parkeernorm onder voorwaarden aanvaardbaar is.

Ondanks dat de ruimtelijke dynamiek in het plangebied (zeer) laag is, dienen bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen de uitgangspunten uit de Nota Bouwen en Parkeren (en de verwerking daarvan in de regels van dit plan) gehanteerd te worden. Gesteld wordt dat het parkeren uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

2.4.6 Nota cultuurhistorische waarden

Met de nota Cultuurhistorische Waarden Den Helder wil de gemeente bijdragen aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in Den Helder. Dit wordt bereikt door cultuurhistorisch erfgoed te beschermen, te onderhouden en te ontwikkelen. De doelstellingen van de nota zijn:

1. Cultuurhistorische waarden in Den Helder inventariseren en documenteren
2. cultuurhistorische waarden behouden, ontwikkelen of versterken
3. bewustwording over cultuurhistorie vergroten.

Bij nieuwe planvorming dient in een zo vroeg mogelijk stadium door inschakeling van de monumentencommissie aandacht te zijn voor de cultuurhistorische aspecten. Bescherming als stadsgezicht moet uitgewerkt worden in een gedetailleerd bestemmingsplan waardoor nadere eisen worden gesteld aan (ver)bouwplannen van zich in het gebied bevindende panden en objecten. Het welstandbeleid en/of Beeldkwaliteitsplan vullen de nadere eisen in.

Het zorgvuldig omgaan met de cultuurhistorie uit zich ook in het voorkomen van aantasting door sloop of herbesteding van historisch waardevolle gebouwen of terreinen.

De nota cultuurhistorische waarden is verwerkt in hoofdstuk 3.10 van deze toelichting.

2.4.7 Kadernota cultuur

In de kadernota cultuur Den Helder: Horen, zien en ... beleven van september 2007 staat het cultuurbeleid beschreven. De gemeente wil de volgende maatschappelijk effecten bereiken:

1. Participatie: Een optimale participatie aan kunst en cultuur, zowel actief: het zelf beoefenen, als passief: het kennis nemen en bezoeken van activiteiten.
2. Zichtbaarheid: Den Helder maakt zijn kunst en cultuur zichtbaar en hoorbaar.
3. Aantrekkingskracht: Den Helder vergroot zijn aantrekkelijkheid als woon- en werkstad en toeristenstad met voorzieningen op het gebied van kunst en cultuur.

Binnen het plangebied zijn geen culturele gebouwen aanwezig.

Op onregelmatige basis (minder dan 1 maal per jaar) houdt de luchthaven een opendag met vliegshow. Omdat dit geen structurele dagen zijn kan hierover in het bestemmingsplan niets worden opgenomen.

Direct buiten het plangebied is ten noorden van het vliegveld een parkeerterrein aanwezig welke veelvuldig voor het spotten van vliegtuigen en helicopters wordt gebruikt. Deze locatie valt echter buiten de plangrenzen.

3. Omgevingsaspecten

Uit de bestaande omgevingsituatie kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden voortkomen voor dit bestemmingsplan. In de volgende paragrafen komen de relevante omgevingsaspecten aan bod.

3.1 Geluid

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat de gemeente bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan de grenswaarden voor omgevingslawaai uit de Wgh in acht moet nemen. Een akoestisch onderzoek geeft inzicht in de geluidbelasting van (nieuwe) woningen en andere geluid-gevoelige gebouwen voor onderwijs of gezondheidszorg.

Voor dit plangebied is naast industrielawaai, weg- en railverkeerslawaai, ook luchtvaartlawaai als gevolg van Wet luchtvaart (voorheen Luchtvaartwet) op woningen relevant.

Industrielawaai

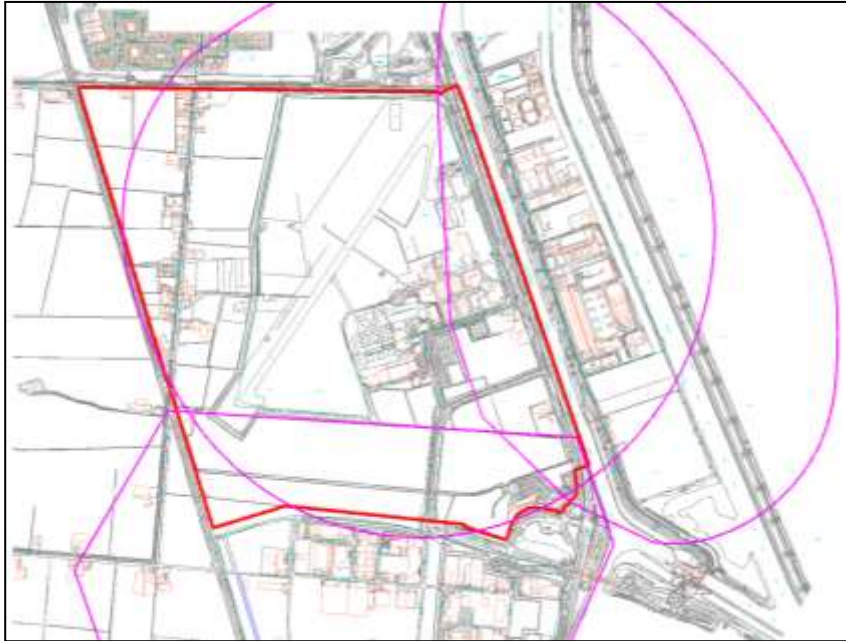
In het plangebied liggen (gedeeltelijk) de geluidzones van drie gezoneerde industrieterreinen: Oostoever, Kooypunt en De Kooy.

Gezoneerd industrieterrein Oostoever bevindt zich oostelijk van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit Oostoever van 22 juni 1990 (KB 90.014980), en is sindsdien niet gewijzigd.

Gezoneerd industrieterrein Kooypunt bevindt zich ten zuiden van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit Kooypunt van 22 juni 1990 (KB 90.014982).

Vanwege ontwikkeling van het industrieterrein (fase 3), worden in 2013 het gezoneerde terrein en de zone naar het zuiden uitgebreid. Dit wordt vastgelegd met de herziening van het vigerende bestemmingsplan Kooypunt 2004. Het deel van de zone door bestemmingsplan Heldair blijft ongewijzigd.

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.



Voor de bestaande geluidgevoelige woningen binnen de geluidzones Oostoever en Kooypunt zijn in het verleden hogere waarden industrielawaai opgelegd.

Nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen vinden in dit bestemmingsplan niet plaats, toetsing aan de geluidnormen is daarom niet van toepassing. Eventuele uitbreidingen aan bestaande geluidgevoelige bestemmingen worden niet als nieuwe situaties beschouwd.

Wegverkeerslawaai

De belangrijkste doorgaande wegen van invloed op de woningen in het plangebied zijn: Kortevliet, Doggersvaart (gedeeltelijk), Rijksweg N250 (gedeeltelijk), Parallelweg N250 (gedeeltelijk), Luchthavenweg (gedeeltelijk nieuw vanaf 2009).

Uit berekeningen blijkt dat voor de bestaande geluidgevoelige bebouwing (woningen) de geluidsniveaus vanwege langrijdend verkeer liggen tussen de 48 (de voorkeursgrenswaarde Wgh) en 58 dB Lden. Voor deze woningen heeft de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde geen gevolgen.

Gezien het karakter van de doorgaande wegen zijn dit gebruikelijke waarden. De toekomstige verkeerssituatie zal niet ingrijpend veranderen.

Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt tevens binnen de wettelijke geluidzone van het spoor. Bij bestaande situaties heeft bij zogenaamde conserverende bestemmingsplannen geen toetsing aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden plaats te vinden.

Luchtvaart geluid

Marine Vliegveld De Kooy bevindt zich binnen het plangebied. De luchtgebonden geluidszonering, 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.



Het akoestisch rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

3.2 Verkeer en Parkeren

Toegankelijkheid

De luchthaven wordt op dit moment vanaf twee locaties ontsloten.

De ontsluiting van Den Helder Airport gebeurt vanaf een aftakking van de Luchthavenweg. De toegang van passagiers vindt plaats via de terminal, parkeren kan plaatsvinden op de parkeerterreinen voor de luchthaven. Hiertoe zijn deze parkeerterreinen de afgelopen jaren uitgebreid. Het bestemmingsplan laat verdere uitbreiding toe binnen de bestemming Verkeer - Verblijf. De hangars zijn door middel van een aparte aftakking van de toegangsweg bereikbaar.

Het marine vliegveld De Kooy is op dit moment bereikbaar via de oost poort welke uitkomt op de parallelle Rijksweg. Na toegangscntrole kan het bevoegd personeel het terrein oprijden, en kan er geparkeerd worden. Het terrein heeft voldoende parkeergelegenheid om te parkeren. Het ministerie van Defensie studeert thans maar mogelijkheden om de toegangspoort te verplaatsen naar het zuiden en deze ook aan te takken aan de Luchthavenweg. De plannen hiertoe zijn echter nog niet concreet.

In de Nota Bouwen en Parkeren zijn de parkeernormen voor het parkeren in Den Helder neergelegd. Deze nota is herzien in 2011. De uitgangspunten van de nota komen op het volgende neer:

- Voor alle nieuwbouwprojecten geldt dat het parkeren plaatsvindt op eigen terrein. Dit is tevens in de bouwverordening vastgelegd. Bij aantoonbare reden is ontheffing van deze eis mogelijk;
- Bij de parkeernormen is aangesloten bij het ASVV van het CROW;

Bij nieuwbouw en herbouw moet worden voldaan aan de parkeernormen uit de Nota Bouwen en Parkeren. De normen zijn als bijlage B bij de regels van het bestemmingsplan opgenomen. De ontheffing is opgenomen in de algemene afwijkingsregels.

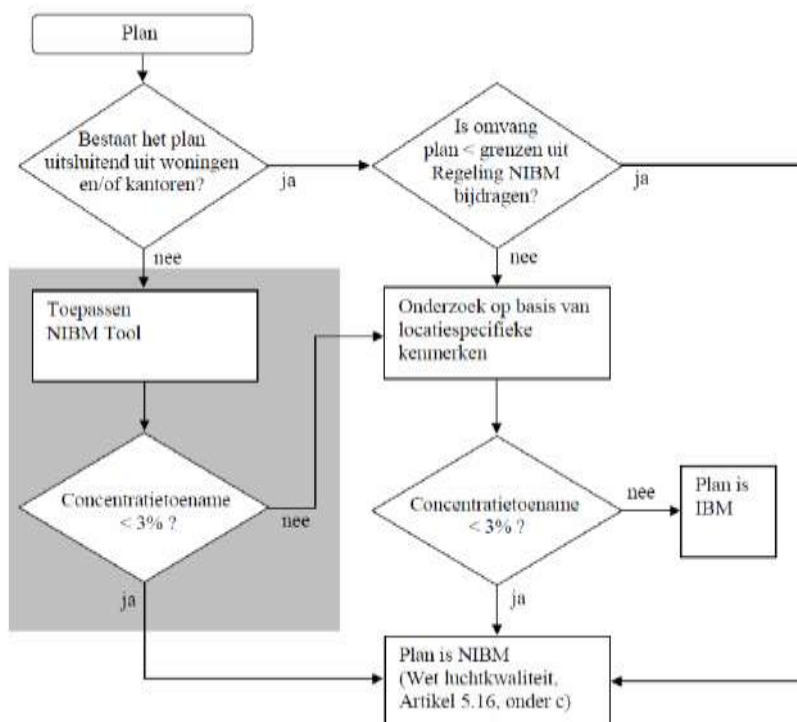
3.3 Luchtkwaliteit

De eisen voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn sinds november 2007 vastgelegd in de Wet milieubeheer. Deze wet heeft tot doel het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging, onder andere als gevolg van het verkeer. De wet kent grenswaarden en voor enkele stoffen ook plandrempels.

Indien het vaststellen van bestemmingsplannen gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, dan dient aannemelijk te worden gemaakt dat:

- Het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- De luchtkwaliteit per saldo verbetert als gevolg van het bestemmingsplan of tenminste gelijk blijft;
- Het bestemmingsplan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Op grond van de Wet milieubeheer worden projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging niet meer individueel getoetst. Uitgangspunt is daarbij de onderstaande tabel.



Binnen de plangrenzen kunnen gebouwen worden gerealiseerd ten behoeve van militaire doeleinden en/of luchthaven gerelateerde civiele bedrijven en overheidsdiensten.

Omdat het mogelijk is dat tegen de verwachtingen in een groei zal plaatsvinden van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van nieuwe uitbreidingen een wordt rekening gehouden met een toename van 350 verkeersbewegingen waarvan 20% voor transportbewegingen. Bij toepassing van de NIBM tool leidt dit tot de conclusie dat deze toename NIBM is en dat er geen extra onderzoek benodigd is.

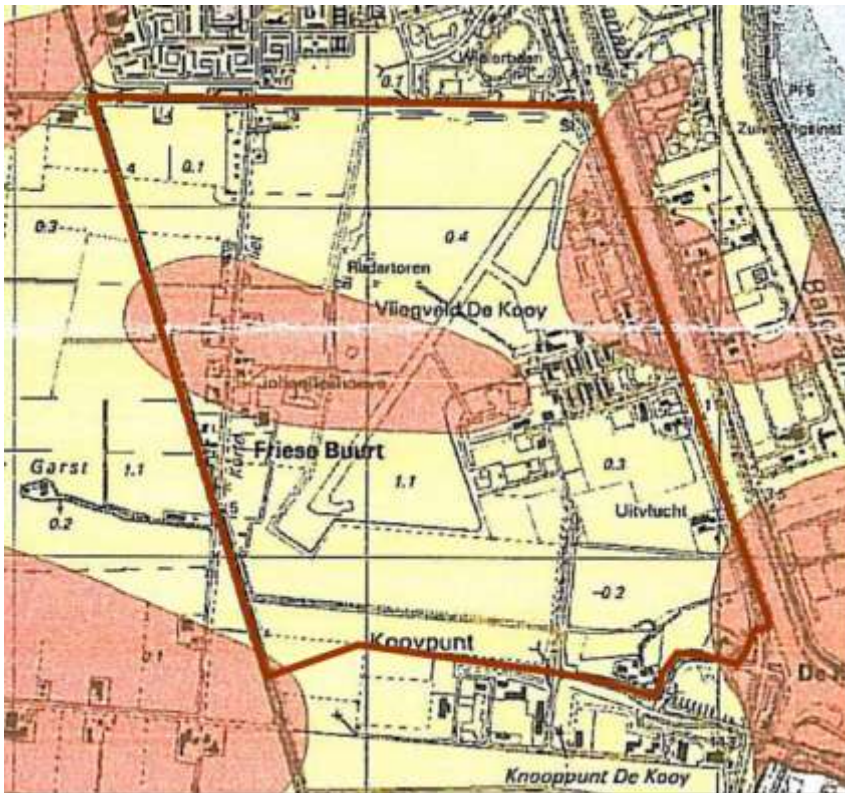
Ook de beperking van de mogelijke toepassing van NIBM welke bij besluit van 7 juni 2012 (staatsblad 2012 nr.259) aan het besluit NIBM is hier niet van toepassing. De aanpassing maakt het bij ministeriële regeling (Regeling NIBM) mogelijk om bepaalde gebieden en bepaalde broncategorieën aan te wijzen waarbinnen geen gebruik meer kan worden gemaakt van de NIBM-grond. Dit heeft ten aanzien van het plangebied niet plaatsgevonden.

Op grond van het bepaalde in de Wet milieubeheer hoeft daarom geen nader onderzoek naar de luchtkwaliteit te worden uitgevoerd.

3.4 Bodemkwaliteit

Bodemopbouw

TNO-NITG heeft op 6 november 2000 een “slechte gronden- kaart” van Den Helder gemaakt. Deze kaart is van belang in verband met de bepaling van de draagkracht van de bodem binnen het gebied. Op basis van deze kaart kan worden gesteld dat het onderhavige plangebied bestaat uit zandgrond (“goede” grond, geel op onderstaande afbeelding) en slappe klei/veengrond (“slechte” grond, oranje op de afbeelding).



Voor een indicatie van het globale grondwaterniveau is gebruik gemaakt van informatie uit het Integraal waterbeheersplan Marinevliegveld De Kooy uit 2008. De maaiveldhoogte is circa 0,6m +NAP. Het terrein is sterk gedraineerd om de draagkracht van de bodem te verbeteren. Deze intensieve drainage leidt tot een gemiddelde grondwaterstand van 90 cm onder maaiveld.

Het freatisch grondwater bevindt zich op globaal 1.2m –mv (circa 0,6m –NAP). Lokaal is sprake van een oostelijke grondwaterstroming.

Het gebied maakt geen deel uit van een grondwaterbeschermingsgebied.

Bodemkwaliteit

De Gemeente Den Helder beschikt over een nota bodembeheer en een bodemkwaliteitskaart, vastgesteld in 2012. De bodemkwaliteitskaart geeft de gemiddelde kwaliteit aan van de bodem in Den Helder. In de nota bodembeheer regelt de gemeente Den Helder hoe binnen de gebiedsgrenzen

grond en bagger verantwoord mag worden hergebruikt. De nota neemt daarbij de door de rijksoverheid vastgestelde regels over (generiek beleid). De gemeente gaat in de nota echter nog een stap verder door óók gebiedsspecifiek beleid vast te stellen.

Voor de zones waarin het plangebied ligt is gebiedsspecifiek beleid vastgesteld. De stofgroep PCB (polychloorbifenylen) vormt in Den Helder een knelpunt bij het grondverzet. PCB's zijn bijna niet te meten en met de huidige toetsingsregels vallen Pcb's dan al snel in de klasse "Industrie".

Daarom is bepaald dat een partij grond en de bodemkwaliteitszone als schoon beoordeeld voor de stofgroep PCB als het gemeten gehalte PCB lager is dan de detectiegrens en/of het (gemiddelde) gehalte lager is dan twee maal de achtergrondwaarde (AW2000). Twee maal de AW2000 is nog steeds een veilige marge waarbij geen humane of ecologische risico's te verwachten zijn.

Voor de zone Kooypunt en vliegveld de Kooy is bovendien bepaald dat grond van buiten de zone, maar van binnen de gemeentegrenzen, kan worden hergebruikt tot maximaal de kwaliteitsklasse "industrie". Hiermee wordt een lokale verslechtering van de bodem toegestaan. Omdat de grond van elders in de gemeente afkomstig is vindt daar lokaal een verbetering plaats.

Grond van buiten Den Helder moet voldoen aan de bestaande bodemkwaliteit (Landbouw/natuur).

Het toestaan van een verslechtering van de bodem in de zone Kooypunt en vliegveld de Kooy heeft als consequentie dat grond afkomstig uit deze zone alleen kan worden hergebruikt in Den Helder indien er een partijkeuring is uitgevoerd.

De laatste decennia zijn veel bodemonderzoeken uitgevoerd in het plangebied. Over het algemeen blijkt de bodem niet tot licht verontreinigd te zijn met zware metalen, PAK, minerale olie en Pcb's. Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met zware metalen, vluchtige aromaten en minerale olie. Hier en daar worden EOX en fenol-index licht verhoogd aangetroffen.

Als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten zijn hier en daar in het plangebied bodemverontreinigingen ontstaan. In veel gevallen is de verontreiniging dusdanig klein van omvang dat geen nadere actie nodig is of pas als ontwikkelingen op het verontreinigde terrein plaats gaan vinden. In een aantal gevallen is een bodemsanering noodzakelijk.

Aan de Rijksweg, nummer 26, heeft een boerderij met erf gestaan bij de afslag N99 naar de N9. Bij de toegang tot de boerderij zijn zware metalen en asbest in verhoogde concentraties in de grond aangetroffen. De provincie Noord-Holland heeft de situatie als ernstig, maar niet urgent, beschikt. Er zal een sanering plaatsvinden als het gebied eventueel in de toekomst tot ontwikkeling zal worden gebracht.

Ook op het terrein van de militaire vlieghaven zijn locaties met sterke verontreinigingen aangetroffen. Hoewel een gedeelte daarvan inmiddels is gesaneerd, zijn er nog steeds verontreinigingen aanwezig waar een vervolgactie moet plaatsvinden.

Het perceel Rijksweg 21 is eigendom van defensie. De bodem is/was dusdanig verontreinigd dat de provincie de situatie in 1997 als ernstig en urgent heeft beschikt. De laatste informatie dateert van 1997, waarbij de provincie heeft aangegeven dat een saneringsevaluatie moet worden opgesteld. Of, en in hoeverre, bodemsanering heeft plaatsgevonden is niet bekend.

De mogelijkheid bestaat dat zich binnen het plangebied nog ondergrondse brandstoftanks bevinden.

Onder het asfalt van het parkeerterrein van Den Helder Airport en het gedeelte van de Luchthavenweg tussen de Rijksweg en de afslag naar het vliegveld is een laag immobilisaat aangebracht. Immobilisaat bestaat uit sterk verontreinigde grond die door middel van bindmiddelen een dusdanige (veilige) constructie krijgt dat hergebruik mogelijk is.

Provinciaal beschermde gebieden

De provincie Noord-Holland heeft in het provinciale Milieubeleidsplan aangegeven dat bijzondere milieu- en bodemkwaliteiten in grondwater- en bodembeschermingsgebieden beschermd moeten worden. Deze gebieden zijn door de provincie op kaart aangegeven. Het plangebied maakt geen deel uit van een dergelijk gebied.

Het beschermen van aardkundige waarden is ook een van de speerpunten van het provinciale landschaps- en bodembeschermingsbeleid. In 2004 zijn in totaal 17 gebieden aangewezen als aardkundig monument voor de provinciale aardkundige monumentenlijst. Het plangebied komt niet op deze lijst voor.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 Inleiding

De laatste jaren is de aandacht voor externe veiligheid toegenomen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Het Bevi heeft als doel om zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. De Bevi maakt onderscheid tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Gemeenten moeten de normen uit het besluit naleven bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico:

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is. In een nieuwe situatie bedraagt de norm voor kwetsbare objecten (zoals woningen), de kans van 1 op 1 miljoen. Dit wordt aangegeven met een zogenaamde 10^{-6} contour. Nieuwe kwetsbare objecten zijn binnen deze contour niet toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijven waarin weinig personen aanwezig zijn) geldt de 10^{-6} contour als richtwaarde.

Groepsrisico:

Het groepsrisico is een maat om de kans weer te geven dat een incident met een groep dodelijke slachtoffers ontstaat. Het gebied waarbinnen het groepsrisico dient te worden beschouwd is het invloedsgebied. Aan het groepsrisico zijn geen normen verbonden. Wel noemt het Bevi een oriënterende waarde, deze dient als ijkpunt. Een toename van het groepsrisico dient verantwoord te worden. Het gaat daarbij uiteindelijk om een bestuurlijke afweging van de risico's tegen de maatschappelijke baten en kosten van een (risicovolle) activiteit.

In het plangebied zijn geen civiele inrichtingen aanwezig waarin risicovolle activiteiten plaatsvinden. Wel is net buiten het plangebied de Gasbehandelingsinstallatie van de NAM gelegen. De veiligheidscontouren welke bij de inrichting horen lopen binnen de plangrenzen.

3.5.2 Gasbehandelingsstation Oostever

Ten oosten van het plangebied is het gasbehandelingsstation (Gbi) van de N.A.M gelegen. Rondom het gasbehandelingsstation ligt een zonering i.v.m. explosiegevaar. Ten gevolgen 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 geen (beperkt) kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Binnen de PR = 10-6 zone zijn 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 beperkt kwetsbaar gebruik is toegestaan (dit om opwaardering tot kwetsbare objecten tegen te gaan). Binnen de veiligheidszone – Bevi 2 kunnen (beperkt) kwetsbare objecten worden opgericht mits hiervoor een verantwoording wordt opgesteld die om advies is voorgelegd aan de veiligheidsregio.

De grondslag van de veiligheidszone is gelegen in het besluit van 7 januari 1997 van het ministerie van Economische Zaken waarin zij als bevoegd gezag een revisie op de milieuvergunning verlenen aan de gasbehandelingsinstallatie Den Helder (Gbi).

Onderdeel van de revisie betreft is een Extern veiligheidsrapport welke op grond van de Wet milieubeheer in 1996 was opgesteld. In dit extern veiligheidsrapport bevatte een berekening van het individueel en groepsrisico. Waarbij de ligging van het individueel risico werd vastgelegd zie kaart hieronder.



In 2001 is vooruitlopen op het opnemen van het nieuwe Besluit Risico's Zware Ingevallen 1999 (BRZO 1999) in het nieuwe Mijnbouwbesluit, in overleg met Staatstoezicht op de Mijnen besloten bij de herziening van het Extern Veiligheidsrapport (EVR) een veiligheidsrapport op te stellen conform de eisen van de BRZO '99, waarmee zou worden voldaan aan de toen toekomstige eisen van het Mijnbouwbesluit.

In het kader van deze EVR heeft een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) plaatsgevonden voor de Gbi Den Helder. Deze QRA is als bijlagen 5 bij de toelichting opgenomen.

In 2003 is er een nader rapport opgesteld "Nadere beschouwing externe veiligheid GBI Den Helder" in verband met de knelpunten die waren ontstaan naar aanleiding van de QRA en de EVR van 2001.

Dit rapport is als bijlagen 6 bij de toelichting opgenomen.

Feit is echter wel dat beide hierboven genoemde rapporten geen onderdeel uitmaken de laatstelijk op 7 januari 1997 verleende milieuvergunning van de Gbi Den Helder.

Hierdoor zou de veiligheidscontour behorende bij de milieuvergunning uit 1997 overgenomen dienen te worden in het thans voorliggende bestemmingsplan Luchthaven 2013.

De in het voorontwerp en ontwerp bestemmingsplan opgenomen zones zijn echter gebaseerd op de QRA van 2003. Het opnemen van de contouren vanuit dit latere rapporten heeft echter geen wettelijke grondslag aangezien deze rapporten nimmer zijn verankerd in enig besluit danwel vergunning.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is daarom de veiligheidscontouren aangepast en vastgelegd conform de bij de milieuvergunning van 7 januari 1997 behorende externe veiligheidsrapport.

Deze contouren worden ook door de NAM en het ministerie van Economische Zaken zelf gehanteerd bij het aanbieden van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer: Inrichting Den van 19 mei 2009. Bij het overnemen van de veiligheidscontouren uit de milieuvergunning van 1997 voorziet dit bestemmingsplan niet in nieuwe veiligheidscontouren die leiden tot een ruimtelijk negatiever effect. Hierdoor biedt het bestemmingsplan geen nieuwe ruimtelijke grondslag voor het toekennen van verzoeken om planschade, waardoor de financiële uitvoerbaarheid van het plan in het geding zou kunnen komen. Ten aanzien van de regelgeving is wel aansluiting gezocht bij de regels die vanuit de Bevi gelden voor de betreffende risicogebieden.

3.5.3 Civiele- en marine luchthaven

Een groot deel van het plangebied wordt gebruikt als militaire en civiele luchthaven, waarbij de Barro de gronden aanwijst als militaire luchthaven. De militaire luchthaven is een defensie-inrichting.

Daarnaast is vindt er op de militaire-luchthaven (kleinschalige)opslag van munitie plaats. Buiten het plangebied maar binnen de invloedssfeer van dit plan is het munitiedepot op de marine haven gevestigd. Hierover wordt in de volgende paragraaf ingegaan.

Ten aanzien van de civiele- en marine luchthaven zijn er geen veiligheidszonerings bekend. Verwacht wordt dat een ministeriële AMvB medio 2014 bekend worden gemaakt.

Voor het overige activiteiten op het terrein zijn er geen ruimtelijke gevolgen.

Op grond van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor defensie-inrichtingen een voorkeursafstand van 100 meter. Dit zal verder worden behandeld in hoofdstuk 3.6 Bedrijven en milieuzoneringen.

3.5.4 Munitieopslag

Op korte afstand van het plangebied is op de marinehaven een munitiedepot gelegen welke plaatselijk bekend is als 't Kuitje. In de omgeving en ook binnen het plangebied van deze opslag gelden beperkingen voor het gebruik van gronden en gebouwen.

Een tweede opslag van munitie vindt plaats op de militaire luchthaven. De veiligheidszone rondom deze opslag is van beperkte omvang en staat op d verbeelding aangegeven.

Het beleid voor de externe veiligheid rond munitiecomplexen is vastgelegd in artikel 2.6.7 van de Barro. Dit artikel omvat:

- welke veiligheidszones van toepassing zijn rond munitieopslagen
- beoogt de veiligheidssituatie rond munitieopslagen te bevorderen door opname van de veiligheidszones met hun beperkingen in bestemmingsplannen
- geeft normen voor historische strijdigheden binnen de veiligheidszones
- formuleert het uitgangspunt dat bestaande risiconiveaus minimaal moeten worden gehandhaafd en dus niet mogen verslechteren.

In de nota wordt gewerkt met A-, B- en C-veiligheidszones:

- de A-zone ligt direct om het complex: geen bebouwing, openbare wegen, spoorwegen of druk bevaren waterwegen, geen parkeerterreinen, geen recreatie, beperkt agrarisch grondgebruik
- de B-zone (circa 1,5 maal de A-zone): geen bebouwing waarin zich regelmatig personen bevinden, geen aanleg van drukke verkeerswegen wel wegen met beperkt verkeer en extensieve dagrecreatie
- de C-zone (circa 2 maal de B-zone): geen gebouwen met vlies- of gordijngewelconstructies en gebouwen met grote glasoppervlakken.

De externe veiligheidscontouren vallen voor wat betreft de A-, B- en C-zone voor een deel in het plangebied. Voor een deel lopen deze zones ook over andere ruimtelijke plannen. De zones en de daaruit voortvloeiende beperkingen zijn al verwerkt in die plannen.

De externe veiligheidscontouren zijn op de verbeelding opgenomen met een gebiedsaanduiding en in de regels zijn de bijbehorende beperkingen gebruik opgenomen.

In verband met de gevolgen van deze zonering ten gevolge van het munitiedepot op 't Kuitje zijn de risicosituatie nader beoordeeld. In het schrijven (d.d. 27 februari 2002, kenmerk MG20020000460 dossier 13-20-16) van het ministerie van Defensie is door de Staatssecretaris een eindadvies gegeven betreffende de veiligheid rond het munitiecomplex 't Kuitje te Den Helder. Overleg tussen het Ministerie van VROM, de Gemeente Den Helder, de Koninklijke Marine, de Provincie Noord Holland en het Hoogheemraadschap Uitwaterende sluisen heeft geleid tot de volgende aanbevelingen om het probleempunt op te lossen. Gedurende dit overleg is naar voren gekomen dat veranderingen die leiden tot een toename van activiteiten binnen de veiligheidszones rond het munitiecomplex nooit doorgevoerd mogen worden zonder dat daarbij overleg is gevoerd met alle betrokken partijen. Een voorwaarde daarbij is dat de gevolgen voor de veiligheid in beeld gebracht zijn. Veranderingen mogen nooit leiden tot een verslechtering van de veiligheidssituatie binnen de zones.

Binnen het plangebied hoeft geen aanpassingen te worden aangebracht, zoals hierboven al is aangegeven. Er gelden alleen beperkingen ten aanzien van het realiseren van gebouwen en ten aanzien van het gebruik van de gronden binnen de A- en B- zone. Zoals aangegeven is dit gebeurd door middel van de aanvullende bestemming.

Hierdoor kan ook worden geconstateerd dat het bestemmingsplan in dit opzicht uitvoerbaar is.

3.5.5 Transport gevaarlijke stoffen Den Helder

Uit de inventarisatie 'Vervoer van gevaarlijke stoffen, noodzaak van en mogelijkheden voor routing in Den Helder' uitgevoerd door DHV BV in maart 2006, komt naar voren dat er zich geen knelpunten voordoen in Den Helder ten aanzien van externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft hier een conserverend bestemmingsplan waarin geen 'bijzondere objecten' worden mogelijk gemaakt. Om deze reden zullen er met dit bestemmingsplan zich geen knelpunten gaan voordoen ten aanzien van de route gevaarlijke stoffen. Dit geldt voor het transport van gevaarlijke stoffen over de in het plan begrepen wegen, spoorwegen en water.

3.5.6 Hogedruk transportleidingen

Aan de zuidoostkant van het plangebied en langs het spoor lopen een aantal hogedruk transportleidingen (zie tabel 1). De diameter en druk van de leidingen, die bepalend zijn voor de aan te houden afstanden tussen de bebouwing en de betreffende buisleiding, variëren.

Tabel 1: Aardgastransportleidingen

Leidingnummer	Diameter	Werkdruk (bar)	Leidingeigenaar
W-574-03	8"	40	
W-574-08	8"	40	N.V. Nederlandse Gasunie
W-574-12	8"	40	N.V. Nederlandse Gasunie
A-616-KR	48"	66	N.V. Nederlandse Gasunie
A-591-KR	42"	66	N.V. Nederlandse Gasunie
A-593	36"	66	N.V. Nederlandse Gasunie
K-13 (WN-2212)	36"	100	Wintershall Noordzee B.V.
NP-007-3	24"	100	NAM
NP-024	36"	110	NAM

Beleid buisleidingen

Het beleid ten aanzien van buisleidingen is verwoord in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Dit besluit is op 1 januari 2011 in werking getreden. Het doel van het Bevb is het formuleren van veiligheidseisen, het borgen van de planologische inpassing van buisleidingen in bestemmingsplannen en het regelen van adequaat toezicht. Het Bevb regelt op vergelijkbare wijze als in het Bevi de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Hierbij is rekening gehouden met de specifieke kenmerken van een buisleiding als transportmodaliteit. Het externe veiligheidsbeleid omvat mede de ruimtelijke doorwerking van risicobeleid in ruimtelijke plannen vanwege de veiligheidsaspecten van het bouwen in de buurt van risicovolle activiteiten.

Belemmeringenstrook

Op grond van artikel 14 van het Bevb, moet de ligging van buisleiding in het plangebied, evenals de daarbij behorende belemmeringenstrook van ten minste vijf meter (gemeten vanuit het hart van de buisleiding) in het bestemmingsplan worden vastgelegd. In het bestemmingsplan is de ligging van iedere buisleiding met een figuur –g- weergegeven. Daarnaast liggen de buisleidingen binnen een leidingstrook, die voorzien is van een dubbelbestemming die ongewenste bouw en aanlegmogelijkheden voorkomen.

Plaatsgebonden risico

Voor de aanwezige buisleidingen geldt dat geen van deze een $PR=10^{-6}$ contour heeft.

Groepsrisico

Het bestemmingsplan is een conserverend bestemmingsplan en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen binnen de invloed gebieden van de leidingstroken.

Indien toekomstige ontwikkelingen nieuwe bebouwing en gebruik toelaat, zal toename van het groepsrisico conform artikel 12 lid 1 Bevb, verantwoord moeten worden. Dit kan met het model CAROLA. Deze verantwoording hoeft echter niet uitgebreid te zijn (beperkte vorm).

Voor het plangebied heeft een risico inventarisatie plaatsgevonden met behulp van het model Carola. Dit rapport van Adviesgroep AVIV d.d. 26 januari 2011 is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd. Uit deze rapportage blijkt dat er geen gevolgen zijn ten aanzien van het groepsrisico.

Maatgevende scenario's buisleidingen

Voor de hoge druk aardgastransportleiding is het maatgevende scenario een volledige breuk van de leiding. Hierbij ontstaat een verticale jet die na ontsteking in een fakkel resulteert. Deze fakkel kan tot een hoogte van enkele tientallen meters reiken. De effectafstanden als gevolg van de warmtestraling zijn hierdoor groot.

De Gasunie heeft voor verschillende aardgastransportleidingen berekend wat de warmtestraling (gerelateerd aan de afstand) is, indien een breuk optreedt en een brandende verticale fakkel ontstaat. Voor de onderhavige buisleidingen gelden de volgende afstanden.

	4 inch	8 inch	12 inch	16 inch	24 inch	36 inch	48 inch
	Midden druk	Midden druk	Midden druk	Midden druk	Hoge druk	Hoge druk	Hoge druk
10 Kw/m ²	25	55	80	100	175	240	290
3 Kw/m ²	45	100	150	190	380	550	800
1 Kw/m ²	75	170	260	335	650	965	1230

Binnen de contour van 10 kW/m² moet rekening gehouden worden met het ontstaan van secundaire branden. Buiten de contour van 3 kW/m² is een inzet van de brandweer mogelijk met beschermende kleding en ademlucht. De inzetduur binnen deze contour is echter zeer beperkt. Voor onbeschermd hulpverleners en omstanders geldt de contour van 1 kW/m².

Bestrijdbaarheid scenario's buisleidingen

Bij een breuk moet er vanuit gegaan worden dat het gasmengsel snel ontsteekt. Hierbij zal een fakkelbrand ontstaan. Ook na het stoppen van de toevoer zal er enige tijd overheen gaan voordat de leiding leeg gebrand is. Belangrijk aandachtspunt vanuit de brandweer/rampenbestrijding is dat in geval van een lekkage van een aardgastransportleiding, met of zonder fakkel, de lekkage niet door de

brandweer te verhelpen is. Dit kan alleen door de beheerder van de leiding (Gasunie, NAM etc.) zelf worden uitgevoerd. Bij een lekkage zonder ontsteking zal terughoudend opgetreden worden door de hulpdiensten in verband met mogelijke ontsteking. Vanzelfsprekend lijdt dit tot een gespannen situatie door de noodzakelijke ondersteuning van de evacuatie. De inzet zal zich dan ook richten op de effectbestrijding. Door de hittestraling ontstaat in het plangebied een dreiging van secundaire branden. De aangestraalde objecten zullen gekoeld moeten worden.

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 enige optie om te overleven. In het gebied hierachter biedt het schuilen tegen de hittestraling de grootste overlevingskans. Binnen de 100% letaliteitzone moeten daarom geen functies bestemd voor verminderd zelfredzame personen worden toegelaten. De 1% letaliteitzone voor deze leidingen reikt tot ca. 500 meter. De aanwezigheid van voornamelijk zelfredzame personen binnen deze zone betekent dat bij een eventuele calamiteit een (gedeeltelijke) evacuatie succesvol kan verlopen. 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.

In het bestemmingsplan is door middel van het opnemen van een dubbelbestemming met een breedte van maximaal 5 meter aan weerszijden van de leidingen bereikt dat er zich in de zone geen gebouwen mogen worden opgericht.

3.5.7 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

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.

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 uit pandig) 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.

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.

3.6 Bedrijven- en milieuzoneringen

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Voor het bepalen van deze afstand wordt de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gebruikt. Deze publicatie geeft voor vele bedrijfstypen, opslagen en installaties aan welke milieuaspecten (geur, stof, geluid en/of gevaar) een rol kunnen spelen en biedt een handreiking ten aanzien van welke gemiddelde afstanden tot woonbebouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening 'passend' zijn.

3.7 Waterparagraaf

3.7.1 Inleiding

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. In de loop van de tijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen veel ruimte aan het water onttrokken. Begin deze eeuw heeft de overheid gesteld dat ruimtelijke ontwikkelingen de ruimte voor water niet verder mogen beperken. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder bij ruimtelijke plannen te borgen, zodat nieuwe ontwikkelingen niet voor wateroverlast zorgen.

Dit bestemmingsplan laat geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toe die zorgen voor extra verharding.

3.7.2 Waterbeheer (Karakterisering Polder het Koegras)

Al het water in Polder het Koegras heeft de functie agrarisch water. Het meest voorkomend grondgebruik is bollenteelt, waardoor het water relatief zwaar belast wordt met pesticiden en meststoffen. Ook zijn er nog lozingen van agrarische bedrijven op het oppervlaktewater. De afgelopen jaren is daarin veel vooruitgang geboekt door emissie beperkende maatregelen, waaronder het aanleggen van spuitvrije zones en het gebruiken van emissiebeperkende spuitkoppen.

Het polderwater staat via een keerklep ter hoogte van de Schoolvaart in verbinding met het Noordhollands Kanaal. In de winter wordt water afgevoerd vanuit de polder, en in de zomer aangevoerd. Dit heeft naast de door spoeling van het stedelijk water de functie om goede doorstroming door de polder te realiseren. De polder heeft slechts een beperkt percentage oppervlaktewater van ca. 3,5%. Ca. 1% bestaat uit onderbemalingen voor de bollenteelt. Ondanks het beperkte percentage open water is bij het opstellen van het Waterplan geconcludeerd dat de polder geen bergingstekort heeft. Dit komt doordat het maaiveld hoger ligt dan de maatgevende waterstand in het Noordhollands Kanaal.

Agrariërs hebben aangegeven dat de kwaliteit van het boezemwater voldoende is voor de functie van agrarisch water. Wel dient de polder in de zomer doorgespoeld te worden voor verbetering van de waterkwaliteit omdat een lichte invloed van zoute kwel merkbaar is. Bij voorkeur zien zij zo weinig mogelijk aanpassingen in het watersysteem.

3.7.3 Streefbeeld

Aan de kwaliteit van het water dat door de agrariërs wordt gebruikt hoeft weinig te gebeuren. Ook blijft de inrichting van het watersysteem primair gericht op de agrarische functie. Er is geen aanvullende bergingsbehoefte in de polder. Wel is de betrokkenheid van de agrariërs bij het watersysteem en de waterkwaliteit vergroot. In overeenstemming met de beleidsvoornemens die zijn genoemd in het WBP

Il van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn afspraken gemaakt en is regelgeving opgesteld voor emissies van meststoffen en pesticiden om de kwaliteit visserijwater te bereiken en te behouden. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van natuurvriendelijke materialen.

De basisinspanningsmaatregelen in de polder moeten worden afgestemd op het watersysteem. Alle percelen in het buitengebied moeten worden aangesloten op de riolering of worden voorzien van Individuele Behandeling Afvalwater (IBA). In kwetsbaar en zeer kwetsbaar gebied moet een emissiereductie van respectievelijk 90% en 100% van ongezuiverde lozingen worden gerealiseerd (BRP '03-'07). Dit kan door aansluiting op het drukriool of door plaatsing van een IBA.

3.7.4 Voorgestelde maatregelen en effecten

Maatregelen waterhuishouding

De polder wordt waterhuishoudkundig losgekoppeld van de stadsdelen en van de binnenduinrand. Voor de stadsdelen en de binnenduinrand resulteert dit in een aanzienlijke kwaliteitsverbetering. Op de waterhuishouding van Polder het Koegrass heeft dit noch negatieve noch positieve effecten. In de toekomstige situatie wordt er geen duinwater meer direct naar het agrarische gebied gevoerd. Deze hoeveelheid bedroeg in de zomerperiode ca. 1 promille van de aangevoerde hoeveelheid vanuit de boezem. De bestaande verbindingen met de boezem blijven gehandhaafd. Bij watertekorten kan er water vanuit de boezem worden ingelaten.

De hoofdwatgangen in Polder het Koegrass staan in verbinding met de boezem. Het waterpeil in deze watgangen volgt tot een max van NAP -0,30m het boezempeil. Het boezempeil kan maximaal 0 m NAP bedragen. Het maaiveld in Polder het Koegrass is 0,2 à 0,4 m + NAP. Inundaties kunnen dus niet ontstaan. Een voldoende drooglegging voor landbouwgewassen wordt gewaarborgd door de aanwezige onderbemalingen op perceelsniveau. De capaciteit van deze onderbemalingen is over het algemeen groter dan de toegestane capaciteit.

Effecten van de maatregelen

De invloed van de maatregelen voor het watersysteem van Polder het Koegrass is beperkt. Het watersysteem voldoet aan de wensen van de gebruikers en dat blijft in de toekomst zo. Door de isolering van de binnenduinrand zal de aanvoer van duin water naar de polder stop worden gezet. In de zomer is de berekening echter van dusdanige omvang dat het polderwater vrijwel geheel uit inlaatwater zal bestaan. De berekening zal eveneens voor doorspoeling zorgen.

3.7.5 Watertoets

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. In de loop van de tijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen veel ruimte aan het water onttrokken. Begin deze eeuw heeft de overheid gesteld dat ruimtelijke ontwikkelingen de ruimte voor water niet verder mogen beperken. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder bij ruimtelijke plannen te borgen, zodat nieuwe ontwikkelingen niet voor wateroverlast zorgen.

Het plangebied kent door de maaiveldhoogte, en de vrijwel open verbinding van het watersysteem met de boezem, geen wateropgave.

Bij eventuele toename van verharding zal dit leiden tot een versnelde afvoer van het hemelwater en zal het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, ongeacht of de ontwikkeling wel of niet past binnen het bestemmingsplan, compenserende maatregelen eisen in de vorm van het graven van extra oppervlaktewater om ongewenste peilstijgingen te voorkomen. Voor een verhardingstoename tussen de 800m² en de 2000m² hanteert het hoogheemraadschap per locatie een compensatiepercentage van 10%, daarboven 15%. Voor een verhardingstoename minder dan 800m² verlangt het HHRS geen compenserende maatregelen.

Voor nog niet in het plan voorziene toekomstige bebouwing wordt een openwatercompensatie voor verharding aangehouden van 15%. Deze compensatie wordt binnen het plangebied gerealiseerd. Toekomstige nieuwbouwlocaties worden als dat mogelijk is ingericht met een gescheiden rioolsysteem.

Voor de aanleg van een gescheiden rioolstelsel dient er een watervergunning te worden aangevraagd bij het hoogheemraadschap.

In het kader van de watertoets is het bovenstaande besproken met het HHRS, De reactie van het HHRS in het kader van het art 3.1.1 Bro wordt als afronding gezien van de voor dit plan benodigd overleg.

Omdat dit bestemmingsplan geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt is een uitgebreide watertoets niet noodzakelijk.

3.8 Ecologie

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van bijzondere leefgebieden van dieren en planten. De wet is gericht op de bescherming van gebieden die door de bijzondere aanwezige waarden zijn aangewezen als Natura 2000 gebied of als beschermd natuurmonument. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Hiermee is een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij projecten die gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. De Natura 2000 gebieden maken vrijwel volledig deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Daarmee is er planologisch een goede relatie tussen de EHS en de Natura 2000 gebieden.

Het plangebied ligt nabij de Waddenzee.

Flora- en Faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. In de wet zijn de Vogel- en Habitatrichtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen en het internationale CITES-verdrag voor de handel in bedreigde diersoorten. De doelstelling van de Flora- en faunawet is de bescherming en het behoud van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is: 'Nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Bij ruimtelijke ingrepen en activiteiten dient altijd rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet. Omdat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt hoeven er vanuit het aspect ecologie geen verdere onderzoeken uitgevoerd te worden.

3.9 Hoogtebeperkingen

3.9.1 Luchthaven

Het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) verwijst in artikel 2.6.4, lid 4 dat ten aanzien van de hoogtebeperkingen rondom militaire luchthavens voldaan dient te worden aan wat gesteld wordt in artikel 16 van het Besluit Militaire Luchthavens.

Het beleid welke in het Besluit Militaire Luchthavens is gesteld, sluit aan bij het in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) geformuleerde beleid over obstakelvrije vlakken rond militaire luchtvaartterreinen waaraan toelaatbare hoogtes zijn verbonden voor objecten in de nabije omgeving. De ruimtelijke gevolgen voor gebieden gelegen in de nabijheid van een militair luchtvaartterrein of een radarstation zijn:

- Bestaande objecten, die de maximaal toelaatbare hoogte overschrijden en strijdig zijn met de geldende criteria en daardoor resulteren in beperkingen op het vliegen of verstoring van apparatuur, zullen worden gerespecteerd;
- Bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken hoger dan de maximaal toelaatbare bouwhoogte en bouwplannen die de maximaal toelaatbare bouwhoogte overschrijden maar al een onherroepelijke bouwvergunning hebben verkregen, worden eveneens gerespecteerd;
- Nieuwe strijdigheden met de maximaal toelaatbare bouwhoogte kunnen echter niet worden gerespecteerd, tenzij uit een toetsing van het Ministerie van Defensie blijkt dat er geen sprake is van onaanvaardbare verstoring.

De maximaal toelaatbare hoogten worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbanen en berusten tevens op internationaal vastgelegde afspraken.

In de Ministeriële Regeling van 9 dec 2011 (Rarro) worden in artikel 2.1 o.a. de militaire luchtvaartterreinen, de daarbij behorende geluidszones, obstakelbeheergebieden, bouwbeperkingengebieden rondom zend- en ontvanginstallaties en radarstations aangewezen en nader toegelicht.

In de wijziging van het Rarro die op 1-10-2012 van kracht is geworden, worden de radarverstoringengebieden rondom de aangewezen radarstations nader aangewezen. Tevens worden hierin de bouwbeperkingen, de procedure en de inhoud beoordeling gevolgen aangegeven en uitvoerig toegelicht.

De Regeling (Rarro) en de wijziging Rarro treden in plaats van de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006.

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 zijkanen, 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.

Vanaf 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 beperken van de maximale bouwhoogten voor gebouwen en objecten binnen de plangrenzen. Hierdoor vindt geen overschrijding plaats van de toegestane maximale bouwhoogte.



Funnels belemmeringszone

- Daarnaast bestaat de zone uit de Inner Horizontal en Conical Surface (IHCS). Dit is een obstakelvrije zone voor het oprichten van bouwwerken met een hoogte van hoger dan 46 meter boven NAP rondom de gehele luchthaven (horizontaal vlak met een straal van 4 km rond de landingsdrempels). Dit vlak gaat over in een conisch vlak waarbij het oprichten van bouwwerken met een zekere hoogte niet is toegestaan. De maximale hoogte loopt op met een helling van 5% tot 145 meter over een afstand van 2 km.
- Ook geldt een obstakelvrije zone ter voorkoming dat de werking van de Instrument Landing System apparatuur (ILS) gestoord wordt. Deze zone bestaat uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend, waarin een maximale bouwhoogte van toepassing is. Afwijking van deze maximum bouwhoogte is via vrijstelling toegestaan na ontvangst van een positief advies van het Ministerie van Defensie, mits de werking van de ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed.

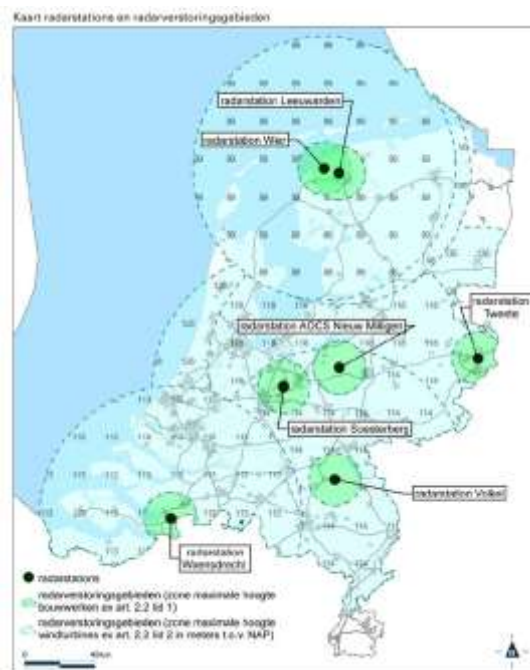
Binnen het bestemmingsplan worden geen nieuwe bouwwerken of objecten toegestaan die in strijd zijn met de ILS-hoogtebeperkingen. De overige bebouwing is conserverend bestemd en voorzien van een maximale bouwhoogte gebaseerd op de huidige bebouwing.



ILS belemeringzone 1

3.9.2 Radarverstoringgebied rondom radars

Een andere hoogtebeperking komt voort uit het Radarstation in Wier, alsmede Leeuwarden. De beperkende hoogte als gevolg hiervan voor Den Helder bedraagt 89 meter. Omdat de maximum hoogte voor nieuwe bouwwerken in het bestemmingsplan minder bedraagt dan de gestelde maximale hoogten, voldoet het bestemmingsplan aan de ministeriële regelgeving.



Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De wettelijke taak van LVNL om communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten te verlenen omvat mede het definiëren, verwerven, installeren, beheren 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 verstorende 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.

In het plangebied staat een lange afstandsradar (LAR), onderdeel van de surveillance infrastructuur van LVNL, opgesteld. Op basis van de radar informatie 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.

De opstelling van de radar zelf is opgenomen op de Verbeelding (zend-/ontvanginstallatie). Dit geldt ook voor het bijbehorende toetsingsvlak welke door middel van de gebiedsaanduiding Vrijwaringszone-radar-2 in de regels en op de verbeelding is opgenomen.

3.9.3 Conclusie

Binnen het plangebied zijn een aantal bestaande gebouwen aanwezig die een grotere hoogte hebben dan op grond van het toetsingsvlak is toegestaan. Aangezien het om bestaande bouwwerken gaat wordt ervan uitgegaan dat de betrokken gebouwen bij het verlenen van de daartoe benodigde vergunningen zijn getoetst aan de toetsingsvlakken. Deze bestaande bouwwerken zijn dan ook voorzien van een maximale bouwhoogte die overeenkomt met de bestaande hoogte.

Voor nieuwe bouwwerken binnen de beide toetsingsvlakken dient alvorens voldaan kan worden aan de hoogtebepalingen uit dit bestemmingsplan eerst een verklaring van een bezwaar overlegd te worden van de toetsende partij i.c. het ministerie van defensie en de LVNL.

3.10 Cultuurhistorie en archeologie

3.10.1 Inleiding

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Deze nieuwe wet maakt onderdeel uit van de Monumentenwet. De kern van de WAMZ is dat bij bodemverstoring, de archeologische resten intact moeten blijven. De WAMZ verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Cultuurhistorie is zeer waardevol voor zowel het heden als de toekomst. Cultuurhistorie is een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit en biedt daarmee kansen voor de verdere ontwikkeling van een gebied. Het uitgangspunt voor het omgaan met cultuurhistorie staat beschreven in de beleidsnota 'Cultuurhistorische waarden Den Helder'. De doelstelling van de nota is: 'Zorgvuldig omgaan met de in Den Helder aanwezige cultuurhistorische waarden'.

Op de informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is te zien dat binnen het plangebied geen archeologische, cultuurhistorische of aardkundige waarden voorkomen. De kaart geeft ook geen historische punten of monumenten weer.

3.10.2. Archeologie

inventarisatie

Binnen het plangebied en in de nabijheid van het plangebied zijn de afgelopen jaren het nodige archeologische bureau onderzoeken opgesteld.

Naar aanleiding van deze onderzoeken is deze paragraaf opgesteld waarin wordt gekeken of binnen en rond het plangebied archeologische en/of ondergrondse bouwhistorische waarden bekend zijn. Hiervoor zijn de volgende bronnen binnen de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE, de voormalige RACM) geraadpleegd:

- Centraal Archeologisch Archief (CAA)
- Centraal Monumenten Archief (CMA)
- Archeologisch Informatie Systeem (ARCHIS II)

Daarnaast zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland
- Beleidsnota Cultuurhistorische Waarden Den Helder
- Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie (KICH)
- gegevens van de Helderse Historische vereniging

Volgens de IKAW (Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden) van de RCE geldt voor het plangebied een lage archeologische verwachting. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van

de provincie Noord-Holland heeft het plangebied geen specifieke archeologische waarde. Deze kaarten zijn indicatief en zullen voor het opstellen van een gespecificeerd verwachtingsmodel worden genuanceerd en gepreciseerd, aangezien uit deze kaarten niet blijkt wat de aard en ouderdom is van de te verwachten archeologische resten.

Binnen het noordoostelijke deel van het plangebied ligt het archeologische attentiegebied DH4-6A "De Kooy". (donkergroen binnen het plangebied op onderstaande tekening)



Ter plaatse van het vliegveld de Kooy bevond zich tot aan de aanleg van het vliegveld een duingebied. In het begin van de 18e eeuw is daar (ten zuiden van het vliegveld) de hoeve Kwelderbeek en een eendenkooi aangelegd, waaraan het vliegveld zijn naam heeft te danken. De hoeve en de eendenkooi hebben bestaan tot in de tweede helft van de 19e eeuw. In de rest van het plangebied dient rekening gehouden te worden met archeologische waarden vanaf 50 cm beneden maaiveld aangezien het plangebied groter is dan 5.000 m².

Uit de archieven en ARCHIS II van de RCE blijkt dat binnen het plangebied geen archeologische monumenten, waarnemingen en onderzoeksmeldingen aanwezig zijn. Uit de directe omgeving (binnen een straal van 500 m) zijn twee onderzoeksmeldingen bekend. Uit de gegevens van de KICH blijkt dat binnen het plangebied geen (ondergrondse) bouwhistorische waarden aanwezig zijn.

Onderzoeksmeldingen binnen een straal van 500 m van het plangebied:

Onderzoeksmelding 24.769

In 2007 heeft Synthegra een bureauonderzoek uitgevoerd in het kader van een uitbreiding van vliegveld De Kooy. Op basis van de bevindingen werd geen vervolgonderzoek geadviseerd;

Onderzoeksmelding 49.773

In 2011 heeft Synthegra een bureauonderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Kooypunt 2012. Op basis van de bevindingen werd geen vervolgonderzoek geadviseerd;

Bodemvondsten

Indien onverwacht tijdens grondroerende werkzaamheden wordt gestuit op zaken, waarvan vermoed kan worden dat zij archeologisch van waarde zijn, dan moet de vondst volgens de Monumentenwet binnen drie dagen worden gemeld bij de burgemeester, die de minister op de hoogte brengt. In de praktijk betekent dit dat de verantwoordelijke ambtenaar bij de afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving bij de gemeente de vondst direct meldt bij het Provinciaal Depot voor Bodemvondsten te Wormer². Dit is de centrale plaats voor het melden van Noord-Hollandse vondsten. Hier is voldoende kennis aanwezig om deze vondstmelding verder af te handelen. De vondsten blijven in het geval van toeval vondsten eigendom van de vinder.

Conclusie Archeologie

Synthegra heeft een archeologisch bureauonderzoek³ uitgevoerd voor een terrein aan de Rijksweg (N9) in Den Helder. Hieronder worden de bevindingen van het onderzoek weergegeven.

Opbouw ondergrond

De diepere ondergrond van het plangebied bestaat uit dekzand (Laagpakket van Wierden van de Formatie van Boxtel). De top van het dekzand is naar verwachting nog intact en ligt op circa 6 m beneden maaiveld. Het dekzand is bedekt met (mogelijk) een laag Basisveen (Formatie van Nieuwkoop), waarop wadafzettingen liggen (Laagpakket van Wormer van de Formatie van Naaldwijk). De ondiepe ondergrond van het plangebied bestaat uit zeezand (en –klei) dat tot het Laagpakket van Walcheren van de Formatie van Naaldwijk wordt gerekend. De ondergrond in het plangebied is plaatselijk tot op aanzienlijke diepte omgezet. Binnen het plangebied komen kalkhoudende vlakvaaggronden voor.

Archeologische vindplaatsen

Binnen 6,0 m beneden maaiveld worden geen archeologische vindplaatsen verwacht. Voor de dieper gelegen pleistocene ondergrond geldt een onbekende verwachting.

Effecten

Naar verwachting zullen eventuele graafwerkzaamheden geen bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien werkzaamheden dieper dan 5,0 m beneden maaiveld uitgevoerd zullen worden bestaat de kans dat eventuele resten uit de periode laat-paleolithicum tot en met het vroegneolithicum bedreigd worden.

Conclusie archeologie

De effecten op archeologie zijn beperkt. Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied enkel vervolgonderzoek geadviseerd indien de graafwerkzaamheden dieper dan 5,0 m beneden maaiveld zullen worden uitgevoerd. In dat geval dient op de deellocatie voorafgaand aan de

² Provinciaal Depot voor Bodemvondsten Provincie Noord-Holland,
Gebouw Mercurius, Veerdijk 32, 1531 MS Wormer
voor vondstmelding: tel 075-6474514

werkzaamheden een verkennend booronderzoek uitgevoerd te worden. Indien de graafwerkzaamheden niet dieper dan 5,0 m beneden maaiveld zullen worden uitgevoerd wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd.

3.10.3. Monumenten

Binnen het plangebied zijn geen Rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig.

3.10.4 Conclusie

De cultuurhistorische waarden staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

3.11 Duurzaamheid

De gemeente streeft op basis van het in provinciaal verband afgesloten Convenant Duurzaam Bouwen in algemene zin naar woningbouw op basis van de principes van duurzaam bouwen en wonen. In dit licht zal in het ontwerp rekening worden gehouden met de situering van de woningen (zongericht verkavelen) en een efficiënte en overzichtelijke ontsluiting, in het bijzonder voor langzaam verkeer.

Bij de uitgifte van de gronden voor wonen zal worden gestreefd naar:

- beperking van het energiegebruik door zongericht bouwen en benutting van zonne-energie;
- terugdringing van uitstoot van CO₂;
- een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) die een nader te bepalen percentage lager ligt dan in het Bouwbesluit is aangegeven;
- toepassing van het Nationale DUBO-pakket bij de bouw van woningen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte zal zoveel mogelijk het Nationale Pakket Grond-, Weg- en Waterbouw worden toegepast. Gestreefd wordt naar een duurzaam waterbeheer in het gebied, gericht op het zoveel mogelijk vasthouden van gebiedseigen (hemel)water.

Daarnaast wordt in de Nota Wonen Den Helder 2010-2015 ook meer de nadruk gelegd op duurzaam bouwen. Hierbij is gekozen voor een integrale en prestatiegerichte werkwijze. Bij elk bouwproject op gebiedsniveau wordt hiervoor een voor dit doel geëigend procesinstrument ingezet, gericht op het bereiken van (milieu) maximalisatie.

Los van bovenstaande hanteert het Ministerie van Defensie de Duurzaamheidsnota 2009.

Met deze Defensie Duurzaamheidsnota 2009 wordt het beleid op milieugebied, zoals dat door het ministerie van Defensie vanaf 1993 wordt gevoerd, voortgezet. Uitgangspunt voor het duurzaamheidsbeleid van Defensie is dat aan wet- en regelgeving wordt voldaan en het Rijksbeleid wordt uitgevoerd. Hierbij geldt als belangrijke randvoorwaarde dat het primaire doel van de defensieorganisatie, namelijk operationele inzetbaarheid van de krijgsmacht gegarandeerd moet blijven.

De drie belangrijkste elementen van deze Defensie Duurzaamheidsnota 2009 zijn:

- Defensie is met 69.000 personeelsleden en veel materieel een energie-intensief bedrijf. Energiebesparing en de inkoop en productie van duurzame energie vormen dan ook een grote inspanning voor de komende jaren. Naast reductie van de CO₂-uitstoot wordt hiermee ook de afhankelijkheid van natuurlijke hulpbronnen verminderd.
- Defensie geeft jaarlijks circa 3 miljard euro uit aan materieel, infrastructuur, goederen en diensten en is daarmee binnen de overheid een van de grootste marktpartijen. Duurzame inkopen houdt in dat tijdens het verwervingsproces wordt afgewogen welke ongewenste milieueffecten en kosten in de gebruiksfase en bij afstoting kunnen worden gereduceerd of voorkómen.
- Milieumanagement is een derde speerpunt. Defensie heeft een grote uitvoeringsgerichte organisatie die gericht is op vredesoperaties en de ondersteuning daarvan. Bij de uitvoering van deze taken dienen de milieubelasting en de daaraan verbonden kosten te worden beheerst. Milieumanagement ondersteunt Defensie bij het invullen van deze verantwoordelijkheden door milieuaspecten structureel en aantoonbaar te betrekken bij de bedrijfsprocessen.

4. Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen

4.1 Historisch perspectief en huidige situatie

Het plangebied heeft van oorsprong een agrarische functie. Sinds 1918 is het Marinevliegveld De Kooy in het gebied aanwezig. Aanvankelijk bestond het vliegveld uit een beperkt aantal gebouwen en een grasveld dat als landingsbaan werd gebruikt. In de tweede wereldoorlog werd het vliegveld voor het grootste deel vernietigd. Na de oorlog besloot men tot wederopbouw van het vliegveld met hangars, magazijnen, garage, wegennet en technische werkplaatsen. Ook werd een betonnen landingsbaan aangelegd. Het vliegveld werd in 1953 weer in gebruik genomen. In de jaren daarna is het vliegveld diverse malen aangepast.

In 1980 werd een stuk grond beschikbaar gesteld voor particuliere KLM helikopters. In 1981 opende de Luchthaven Den Helder haar poorten ten behoeve van vluchten van en naar boorplatforms in de Noordzee. Vanaf dat moment was het vliegveld mede opengesteld voor civiel gebruik.

De burgerluchthaven Den Helder Airport is sinds 1981 uitgebreid met onder andere een nieuwe hangar en daarnaast hebben diverse bedrijven hun intrede genomen in de gebouwen die naast het vliegveld zijn gebouwd. Ook is ten behoeve van de cliënten van Den Helder Airport in het zuidoosten een groot parkeerterrein aangelegd.

Naast de luchthaven bestaat het plangebied uit agrarische- en woonbebouwing langs de Kortevliet, een golfbaan van Defensie en wat bedrijvigheid in de zuidoostelijke punt (o.a. de Rabobank en de McDonalds).

4.2 Wensen en ambities

Gelet op de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de energie-industrie die naar verwachting op de Noordzee zullen plaatsvinden en de verdere uitbouw van de offshore-cluster in Den Helder, is een verdere uitbreiding van het civiele gebruik wenselijk. Bedoeling is dat Den Helder Airport in 2030 is uitgegroeid tot één van de belangrijkste motoren van de economie van de Kop van Noord-Holland en de positie heeft bereikt van Europees centrum voor offshore gerelateerde luchtvaartdiensten en – bedrijvigheid.

Vanwege bezuinigingen bij Defensie was in 2011 even sprake van sluiting van de luchthaven. Maar met een financiële injectie van de provincie en het sluiten van een nieuwe tienjarige medegebruikers overeenkomst, waarbij de gebruikersvergoeding van Den Helder Airport fors stijgt, is de continuïteit van de exploitatie van de luchthaven voorlopig veiliggesteld.

De kostenstijging voor Den Helder Airport betekent dat nieuwe inkomsten gegenereerd moeten worden. Ook dit pleit voor een verder uitbreiding van het civiele gebruik van de luchthaven. In de

nieuwe medegebruikers overeenkomst is Defensie een inspanningsverplichting aangegaan om het civiele gebruik te verruimen om zodoende een groei naar 27.000-30.000 civiele vliegbewegingen mogelijk te maken (waarbij het maximale aantal vliegbewegingen van 48.500 binnen de huidige geluidscontour overigens niet wordt verhoogd).

Uiteraard is het, naast de uitbreiding van het civiele gebruik, ook van belang dat Defensie de aanwezigheid op en de exploitatie van de luchthaven zowel voor de middellange als lange termijn continueert. Defensie zorgt tot op heden nog steeds voor de meeste directe en indirecte werkgelegenheid binnen Den Helder en de regio.

Een verdere uitbreiding van het civiele gebruik gaat gepaard met een behoefte naar nieuwe hangars met kantoorruimte voor het onderhoud van helikopters, een uitbreiding van de aankomsthal, een verbetering van de verkeersontsluiting en extra parkeerruimte. Daarnaast overnacht veel offshore personeel in hotels in de wijde omgeving van de luchthaven. Doordat zij vaak vroeg moeten inchecken is het lastig om de luchthaven te bereiken. Hierdoor is er behoefte aan de realisatie van een hotel op loopafstand van de terminal.

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. Om operationele redenen en tevens ter reductie van de geluidhinder aan de noordzijde van het vliegveld worden deze oefenlocaties in het zuidelijk gebied van de luchthaven ingericht, deels op nieuw verworven gronden.

4.3 Verwerking in bestemmingsplan Luchthaven 2013

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 stelt aan militaire luchthavens.

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

Eind 2014 zal een nieuw Luchthavenbesluit van kracht worden waarin het luchthavengebied, het beperkingengebied en de luchtgebonden geluidcontouren zijn vastgelegd. Het Luchthavenbesluit is mede kaderstellend voor de toekomstige ontwikkelingen van de luchthaven. Na het van kracht worden van dit Luchthavenbesluit zullen de hierin vastgestelde regels en bepalingen in een nieuw bestemmingsplan verwerkt worden. Dit nieuwe bestemmingsplan staat om deze reden gepland om medio 2015 vastgesteld te worden door de gemeenteraad.

5. Juridische planopzet

Dit hoofdstuk geldt als (juridische) toelichting bij de regels van het bestemmingsplan. Aan bod komen de verschillende bestemmingen die in het plan zijn opgenomen.

5.1 Systematiek van de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Hoofdstuk 1. Inleidende regels

De inleidende regels bestaan uit de volgende artikelen:

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel geeft de betekenis van een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2. Bestemmingsregels

Deze artikelen bevatten de bepalingen die direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Per bestemming is de volgende opzet aangehouden, namelijk:

- *Bestemmingsomschrijving*: een omschrijving van de functies die op gronden met een specifieke bestemming zijn toegestaan.
- *Bouwregels*: regels die aangeven op welke plek gebouwd mag worden en welke afmetingen het gebouw mag c.q. moet hebben.

Naast bovengenoemde onderdelen bevatten een aantal bestemmingsplanbepalingen ook flexibiliteitsbepalingen:

- *Afwijkingen*: hierin wordt aangegeven van welke regels en onder wat voor voorwaarden van bepaalde regels in het bestemmingsplan kan worden afgeweken.
- *Wijzigingsbevoegdheid*: hierin wordt aangegeven onder welke voorwaarden gebruik kan worden gemaakt van het wijzigen van de bestemming in een andere bestemming.

Daarnaast kennen een aantal bestemmingen nog aanvullende bepalingen die het gebruik van de gronden en bouwwerken nader regelen:

- *Nadere eisen:* Hierin kunnen burgemeester en wethouders op grond van een aantal kwalitatief omschreven criteria (sociale veiligheid, straat- en bebouwingsbeeld, verkeersveiligheid, milieusituatie, gebruiksmogelijkheden aangrenzende gronden) aanvullende eisen stellen aan de bouwregels.
- *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouw zijnde, en van werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning):* Bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat het verboden is binnen een (bij het plan aan te geven) gebied bepaalde werken die geen bouwwerken zijn of bepaalde werkzaamheden uit te voeren zonder omgevingsvergunning. Dit is om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de realisering van de desbetreffende bestemming of ter handhaving en bescherming van die bestemming. Voorbeelden zijn afgraven, ophogen, verharderen etc. van gronden of het slopen van een karakteristiek gebouw. Dit wil niet zeggen dat, als voor een werk geen omgevingsvergunning noodzakelijk is, het dan is toegestaan. Het aanleggen kan dan altijd nog in strijd zijn met de algemene gebruiksbepalingen en/of een specifiek gebruiksverbod. In de regels is altijd een toetsingscriterium opgenomen aan welke waarden getoetst dient te worden bij het wel of niet verlenen van de vergunning, bijvoorbeeld landschappelijke en natuurlijke waarden van een terrein;
- *Gebruiksregels:* In dit onderdeel kan worden aangegeven welke vormen van gebruik men in ieder geval strijdig acht met de bestemming.

Hieronder volgt een beschrijving van de belangrijkste functies in het plangebied en de wijze waarop ze in de regels zijn opgenomen.

Bestemmingen

Het bestemmingsplan Luchthaven 2013 bevat de volgende bestemmingen (op alfabetische volgorde):

- *Agrarisch*
- *Bedrijf*
- *Horeca*
- *Kantoor*
- *Maatschappelijk - militaire luchthaven*
- *Recreatie*
- *Tuin*
- *Verkeer*
- *Verkeer - Luchthaven*
- *Verkeer – verblijf*
- *Water*
- *Wonen*

Het bestemmingsplan bevat verder de volgende dubbelbestemming:

- *Leiding – Leidingstrook*
- *Waterstaat - Waterkering*

Artikel 3 Agrarisch

Het gebied gelegen om de luchthaven is grotendeels bestemd als “Agrarisch”.

Binnen het agrarisch gebied bevinden zich een aantal agrarische bedrijven. Gestreefd wordt naar een groepering van bebouwing, hierbij dient de totale bebouwing per agrarisch bedrijf binnen een bouwblok te worden gebouwd. De grote van het bouwblok wordt bepaald door de ligging van het bedrijf. Hierbij geldt dat de bouwblokken ten oosten van de Kortevliet door de ligging bij de luchthaven conserverend zijn opgenomen. Het bouwblok voor Kortevliet 22 is bepaald op 1,5 Hectare conform het beleid in de rest van het landelijk gebied. Het bouwblok ter plaatse van de Kortevliet 42 wordt beperkt door zijn ligging tegen het spoor aan.

Tot slot zijn de bouwblokken behorende bij de locatie Rijksweg 24 conserverend bestemd, zowel ten aanzien van de omvang als de hoogten. Reden hiervoor is de ligging binnen de 10⁶ risicozone behorende bij NAM.

Bij elk agrarisch bedrijf is een bedrijfswoning toegestaan. De maatvoering van gebouwen is in de regels vastgelegd. De gebouwen en andere bouwwerken hebben een maximale hoogte van 10 meter. Per bedrijf zijn voor eigen gebruik kleine windmolens toegestaan met een maximale masthoogte van 7 meter en wiekdiameter van 5 meter.

Vestiging van niet-grondgebonden agrarische bedrijven, zoals intensieve veehouderijen, veredelingsbedrijven e.d. is niet toegestaan. Voor een veredelingsbedrijf is in tegenstelling tot het “normale” agrarische bedrijf de aanwezigheid van grote hoeveelheden grond niet essentieel. Een dergelijk veredelingsbedrijf kan bij wijze van spreken ook op een industrieterrein worden uitgeoefend. Dit kenmerkende verschil tussen “normale” agrarische bedrijven enerzijds en veredelingsbedrijven anderzijds kan, indien geen onderscheid gemaakt wordt tussen deze bedrijfstypen, een grote aantasting betekenen van het karakter van het landelijk gebied. Deze aantasting is veelal visueel van aard. Voorts dient gedacht te worden aan stank- en geluidhinder.

Artikel 4 Bedrijf

Aan de Kortevliet is een tweetal bouw-/aannemersbedrijven gevestigd. De bouwmogelijkheden van deze bedrijven zijn met een bouwvlak aangegeven. Ook is terplekke de aanduiding ‘bedrijfswoning’ opgenomen waar de bij het bedrijf behorende woning mag worden gerealiseerd.

Artikel 5 Horeca

De enige horeca bestemming binnen het plan is gelegen aan de Verkeerstorenweg en betreft de MC Donalds. Het bouwvlak is ruimer om de bestaande bebouwing getekend om eventuele verplaatsing van de bestaande bebouwing naar voren toe mogelijk te maken.

Artikel 6 Kantoor

Binnen het bestemmingsgebied is een klein kantorengedebied aanwezig aan de Verkeerstoren weg. Deze bestemming bevat de bestaande kantoorgebouwen ter plaatse en de bijbehorende parkeervoorzieningen.

Bebouwing is alleen mogelijk binnen de bouwvlakken.

De 4 kleine windturbines ter plaatse van de Rabobank zijn conserverend opgenomen. Deze zijn hoger (ashoogte 15 meter) dan het bestaande provinciale beleid toelaat. Nieuwe kleine windturbines mogen een maximale as-hoogte hebben van 7 meter.

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 +NAP. Het ILS heeft namelijk een verstoringsgebied met een oplopende hoogte dat begint op 0.9 m +NAP. Het grootste deel van het plangebied is gelegen in het verstoringsgebied met deze hoogte.

Bestaande gebouwen worden gerespecteerd. Nieuwe bouwplannen binnen het ILS verstoringsgebied moeten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten, conform het Barro art 2.6.4. Afwijken van de maximale bouwhoogte is mogelijk als uit een advies van het daartoe bevoegd orgaan blijkt dat de werking van de ILS niet op onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. Voorafgaand aan de vergunningverlening zal dient dan schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij de beheerder van het ILS, zijnde het Ministerie van Defensie.

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

Artikel 8 Recreatie

Het volkstuincomplex ten westen van de Kortevliet heeft de bestemming “Recreatie” gekregen. Op dit terrein is geen verenigingsgebouwen aanwezig. Het gebied mag ten behoeve van volkstuinen worden gebruikt. In de regels staat aangegeven wat voor soort bebouwing op een volkstuin mag worden opgericht, en wat de afmetingen mogen zijn van die bebouwing.

Artikel 9 Tuin

Binnen het plangebied zijn aan de Kortevliet en de Doggersvaart woningen gelegen. Het erf, behorend bij de woonhuizen, heeft de bestemming 'Tuin'. Binnen deze bestemming worden de uitbreidingsmogelijkheden geregeld, behorende bij het woonhuis.

Op de gronden met de bestemming "Tuin" die vóór de voorgevel liggen, mogen geen aanbouwen, uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen gebouwd worden. Erkers voor de voorgevellijn zijn wel toegestaan.

Op het achtererf (het deel van het perceel dat 1 meter achter de voorgevellijn van de woning is gelegen) zijn woninguitbreidingen mogelijk. Er is een regeling opgenomen voor het toegestane totale oppervlak aan aan-, uit- en bijgebouwen per woning.

Artikel 10 Verkeer

De wegen met de bestemming "Verkeer" zijn in het plangebied de Rijksweg (N-250) met de daarbij behorende parallelweg, en de Luchthavenweg (gedeeltelijk). De verkeersfunctie (met bijbehorende inrichting) is hier de primaire functie.

Artikel 11 Verkeer - Luchthaven

Binnen deze bestemming liggen de gronden en gebouwen die behoren bij de het niet militaire gedeelte van de luchthaven. Hierbinnen valt de terminal en platforms van Den Helder Airport evenals de hangars en onderhoudsruimten van civiele luchtvaartbedrijven. Daarnaast zijn er binnen de aanduiding "specifieke vorm van verkeer luchthaven gebonden", bedrijven mogelijk die gerelateerd zijn aan de luchthaven of luchtvaart.

Binnen de bestemming is aan de noordkant een gebiedsaanduiding opgenomen ten behoeve van een munitiedepot welke gelegen op het naastgelegen militair luchthaventerrein. De beperkingen die bij deze aanduiding horen komen uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Gebouwen dienen gebouwd te worden binnen een bouwvlak. De maximale hoogte binnen het bouwvlak wordt bepaald door het ILS en bedraagt 0.9 m +NAP. Het ILS heeft namelijk een verstoringsgebied met een olopende hoogte dat begint op 0.9 m +NAP. Het grootste deel van het plangebied is gelegen in het verstoringsgebied met deze hoogte.

Bestaande gebouwen worden gerespecteerd. Nieuwe bouwplannen binnen het ILS verstoringsgebied moeten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten, conform Barro art. 2.6.4. Afwijken van de maximale bouwhoogte is mogelijk als uit een advies van het daartoe bevoegd orgaan blijkt dat de werking van de ILS niet op onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. Voorafgaand aan de vergunningverlening zal dient dan schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij de beheerder van het ILS, zijnde het Ministerie van Defensie.

Artikel 12 Verkeer-Verblijf

Het betreft hier de overige openbare ruimte in het plangebied die gerekend moet worden tot de verkeersvoorzieningen die geen dominante verkeerskundige functie hebben (zoals de wegen met de bestemming “Verkeer” dat wel hebben). Het gaat om straten en pleinen, paden en bijbehorende voorzieningen, zoals groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, bruggen, etc.

Artikel 13 Water

Het water in het plangebied betreft meerdere watergangen, waarvan het water bij de realisatie van de Luchthavenweg zijn aangelegd. Dit ter verbetering van de waterkwaliteit.

Artikel 14 Wonen

Er zijn er slechts enkele woningen in het bestemmingsplangebied te vinden. In het bestemmingsplan wordt voor deze woningen een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het hoofdgebouw en de overige gebouwen op de bouwpercelen. Dit is vertaald naar twee hoofdbestemmingen, te weten de bestemming “Wonen”, waarbinnen het hoofdgebouw kan worden gebouwd en de bestemming “Tuin”, waarbinnen de overige gebouwen kunnen worden gebouwd (zie *artikel 9 Tuin*).

Binnen de bestemming “Wonen” kunnen woonhuizen worden gebouwd. De maten zijn op de plankaart aangegeven (maximale goot- en bouwhoogten en bouwvlakken). De woningen dienen met de voorgevel geplaatst te zijn op de zogenaamde voorgevelrooilijn. Deze lijn ligt op de verbeelding op de grens van de bestemming gezien vanaf de straatzijde. Voor de voorgevel van woonhuizen mag niet worden aangebouwd. Een aanbouw hier zal verstorend werken op het ruimtelijke beeld van de straat en wordt dus onwenselijk geacht. Wel is de bouw van erkers mogelijk, tot een bepaalde maat, maar dit kan slechts binnen de mogelijkheden van de bestemming “Tuin”, voor zover deze aan de voorzijde van de woonhuizen ligt.

Binnen het bestemmingsplan worden geen nieuwe woningen mogelijk gemaakt, dit als gevolg van de ligging van de KE contouren die woningbouw ongewenst maakt danwel niet mogelijk maakt (afhankelijk van de KE contour).

Voor herbouw van woningen is in de regels een parkeereis opgenomen. Deze eis is opgenomen om parkeerproblemen te voorkomen.

Aan de regels zijn gebruiksregels toegevoegd. Deze verbieden in ieder geval het gebruik van vrijstaande bijgebouwen voor bewoning. Het gebruik is niet beperkt tot wonen. Aan huis verbonden beroepen, zoals dat van advocaat, arts, etc., zijn mogelijk, mits deze nevenfuncties ondergeschikt blijven aan het hoofdgebruik, namelijk wonen. Ook qua ruimtelijke uitwerking en uitstraling dient de nevenfunctie ondergeschikt te zijn aan de woonfunctie.

Artikel 15 Leiding- Leidingstrook

De bestaande hogedruk-aardgastransportleiding en de omliggende zone zijn als dubbelbestemming opgenomen. Om de leiding te vrijwaren van bebouwing is binnen de grenzen van de dubbelbestemming geen bebouwing toegestaan. Voor diverse werken en werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de leiding is een aanlegvergunning vereist waarvoor alvorens deze verleend kan worden toestemming van de leidingbeheerder moet zijn verkregen.

Artikel 16 Waterstaat – Waterkering

Op grond van de Barro is het verplicht de beschermingszone behorende bij de waterkering op de verbeelding op te nemen. Daarbij worden aan eventuele bouwwerken binnen deze zone aanvullende regels gesteld die er toe strekken dat er geen onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden die aantasting van de secundaire waterkering kunnen veroorzaken.

Hoofdstuk 3. Algemene regels

Deze bepalingen zijn van algemene aard en gelden in principe voor alle bestemmingen

Anti dubbeltelbepaling

In dit artikel wordt geregeld hoe kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd heeft, bijvoorbeeld in het geval (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaar wisselen. De regeling is vooral van belang met het oog op woningbouw. Door verwerving van een extra (bouw)perceel of een gedeelte daarvan kunnen de gronden niet meegenomen worden in de berekening van de bouw mogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden al meegenomen zijn in de berekening van een eerdere bouwvergunning. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een bouwvergunning te verkrijgen.

Algemene gebruiksregels

Hierin worden de gebruiksregels vermeld die over alle bestemmingen in het bestemmingsplan vallen. Dit voorkomt dat deze gebruiksregels bij iedere bestemming afzonderlijk opgenomen moeten worden.

Algemene aanduidingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gesteld behorende bij de gebiedsaanduidingen op de digitale verbeelding. In dit bestemmingsplan zijn dat er vijf nl. 'Geluidszone – Industrie', Geluidszone - Luchthaven, 'Milieuzone - Geur', 'Veiligheidszone – munitie' en 'Veiligheidszone - windturbine'. Voor een deel zijn deze zones weer onderverdeeld in sub categorieën omdat aan deze subcategorieën andere wetgeving van toepassing is. Daar waar deze aanduiding strijdig is met de bestemming zijn deze aanduidingen maatgevend.

Geluidszone – industrie

De gebiedsaanduiding Geluidszone - industrie is onderverdeeld in 3 gebiedsaanduidingen. De bij iedere gebiedsaanduiding behorende industriegebied is toegevoegd achter de naam. Dit om de

oorspronkelijke bron makkelijk te kunnen achterhalen en eventueel te kunnen zien waar meerdere geluidszones elkaar overlappen.

Het betreft hier de vastgestelde Geluidszones van het industrieterrein Oostoever, industrieterrein Kooypunt en de zone van de Luchthaven.

Voor nieuwe gebouwen waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming aanwezig is liggend binnen één van de zones geldt dat de geluidsbelasting moet voldoen aan de geldende voorkeursgrenswaarde. Is dat niet het geval, dan zal een hogere grenswaarde moeten worden vastgesteld.

Geluidszone- Luchtvaart

Binnen geluidbelaste gebieden gelden beperkingen op het gebied van bebouwing- en gebruiksmogelijkheden van op te richten en al aanwezige gebouwen, in overeenstemming met de luchtvaartwet. De geluidbelaste gebieden worden uitgedrukt in Kosteneenheden, of wel KE-zones. De meeste lawaaisoorten worden uitgedrukt in dB(A), maar voor de hinder van vliegtuigen wordt een andere maat gebruikt; de zogenaamde Kosteneenheid. Deze is genoemd naar de voorzitter van de commissie die de eenheid heeft ontwikkeld. Het getal komt overeen met het percentage ernstig gehinderde. Binnen de 35 Kosteneenheidlijn geldt in principe een verbod tot het realiseren van nieuwe geluidgevoelige objecten.

Binnen deze 35 KE zone is middels ontheffing onder voorwaarden bebouwing toegestaan.

Om deze reden is binnen deze gebiedszoen een bouw en gebruiksverbod opgenomen waarvan burgemeester en wethouders van kunnen afwijking indien aan de wet voorschriften wordt voldaan. Deze is anders voor de verschillende deel zones, om deze reden is de Geluidszone-Luchthaven onder te verdelen in 5 subcategorieën die ieder een vlak weergeven waarvoor eenduidige wetgeving is.

Milieuzone-Geur

Als gevolg van het op het industriegebied Oostoever gevestigde waterzuiveringsinstallatie loopt over de uiterste noordoosthoek van het plangebied een geurzone elke is weergegeven met de gebiedsaanduiding Milieuzone - Geur;

Binnen deze zone mogen geen nieuwe geurgevoelige objecten zoals woningen gerealiseerd worden. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de zone te verwijderen/verkleiner als dit op grond van de bedrijfsvoering van de waterzuivering mogelijk wordt.

Veiligheidszone- munitie

Aan de andere kant van het Noordhollands kanaal is een munitieopslagplaats van Defensie gelegen (munitiecomplex 't Kuitje). Vanuit het ministerie van Defensie zijn in februari 2002 acceptatiecontouren vastgesteld met betrekking tot de veiligheid rondom het munitiecomplex. Deze contour is vastgesteld in 3 categorieën A tm C in het bestemmingsplan vertaald van 1 tm 3 in volgorde van afnemende zwaarte. Binnen het plangebied is hiervan alleen de C-zone gelegen. Vooral voor gebruik en

bebouwing van gronden heeft het liggen binnen de zonegrens gevolgen (zie ook hoofdstuk 3.5.2 van deze toelichting).

Voor de regels heeft dit afhankelijk van de zone gevolgen, waarbij is aangesloten bij het gestelde in de toegestane activiteiten in de Barro.

Voor gebouwen liggende binnen de C-zone zijn de gevolgen beperkter deze bebouwing en activiteiten niet mogen worden voorzien van vliet- en gordijngewel constructies evenals grote glasoppervlakten.

Daarnaast bevindt zich op de militaire luchthaven een opslag voor munitie. De bijbehorende A- en B-zone loopt over de civiele luchthaven.

Veiligheidszone- Bevi

Zoals in paragraaf 3.5.2 reeds staat aangegeven is op het industrieterrein Oostoever de Gasbehandelings- station (Gbi) van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) gelegen. Voor de activiteiten die binnen deze inrichting plaatsvinden is in 1997 een milieuvergunning verleend. Een extern veiligheidsrapport maakte onderdeel uit van deze vergunning. In dit extern veiligheidsrapport zijn de Individueel risicocontouren weergegeven die behoren bij de Gbi inrichting. Deze risicocontourlijnen zijn op de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen, waarbij aansluiting is gezocht bij de extern veiligheidsfilosofie van de Bevi.

Hierbij is onderscheid aangebracht aan het gebied waarbinnen het individueel risico van toepassing is (zone tot risicogrens 10-6 en het gebied voor groepsrisico).

Op basis van de veiligheidsfilosofie mag binnen van de zone individueel risico (gebiedsaanduiding Veiligheidszone-Bevi 1) geen kwetsbare objecten aanwezig zijn, en mogen alleen bestaande beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Buiten de beperkingen van het individueel risico zoals geldt binnen de veiligheidszone –bevi1 geldt voor een gebied tot de risicocontour 10-8 beperkingen (vervat binnen de veiligheidszone –bevi 2) de verplichting tot het verantwoorden van het groepsrisico, een uitzondering is gemaakt voor objecten welke een functionele binding hebben met de (militaire)luchthaven.

Voor beide zones geldt dat de risicozones 10-6 en 10-8 van de Gbi NAM, respectievelijk niet buiten de bevizone-1 en bevizone-2 mogen vallen.

Algemene afwijkingsregels

Het betreft een flexibiliteitsregeling die noodzakelijk is om op kleine onderdelen met een omgevingsvergunning te kunnen afwijken van de regels van het plan, bijvoorbeeld als gevolg van in de praktijk vaak voorkomende problemen met het uitmeten van terreinen en dergelijke. Een bekend gegeven is de mogelijkheid om 10% te kunnen afwijken van (hoogte)maten, percentages en afmetingen. Deze regel is toepasbaar onder bepaalde beperkingen, zoals het geen onevenredige afbreuk doen aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden of percelen.

Hoofdstuk 4. Overgangs- en slotregels

De bepalingen van de overgangs- en slotregels vormen het sluitstuk van de regels en bevatten de overgangsbepalingen en de aanroepitel van het bestemmingsplan.

Artikel 21 Overgangregels

In dit artikel is geregeld wat de juridische gevolgen zijn voor met het bestemmingsplan strijdige bouwwerken die al bestaan op het moment van tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan dan wel nadien nog kunnen worden opgericht in overeenstemming met de daarvoor geldende bepalingen van de Woningwet. Ook wordt geregeld wat de juridische gevolgen zijn van strijdig gebruik van de gronden en zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat al plaatsvond vóór de datum waarop het onderhavige bestemmingsplan onherroepelijk rechtskracht heeft verkregen.

Artikel 22 Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan: **Luchthaven 2013**.

5.2 Toepassing en handhaving van het bestemmingsplan

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan heeft geen zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt. Daarom is het belangrijk om al ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels.

Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid:

1. Voldoende kenbaarheid van het plan bij degene die het moeten naleven;
2. Voldoende draagvlak voor beleid en regeling van het plan. De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk/noodzakelijk;
3. Realistische en inzichtelijke regeling. De juridische regeling moet niet onnodig beperkend of inflexibel zijn. De bepalingen moeten bovendien goed controleerbaar zijn. De regels moeten niet meer regelen dan noodzakelijk is;
4. Actief handhavingsbeleid. Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de voorschriften worden overtreden. Indien dit wordt nagelaten, ontstaat er rechtsonzekerheid.

Hieronder wordt aangegeven hoe is omgegaan met de hierboven genoemde punten:

- Ad 1) Het bestemmingsplan is in de voorontwerpfase rondgestuurd aan de met handhaving belaste afdeling met het verzoek hierop commentaar te leveren met het oog op de latere handhaving van het bestemmingsplan.
- Ad 2) Om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren voor het bestemmingsplan is het voorontwerp bestemmingsplan op grond van de gemeentelijke inspraakprocedure ter inzage gelegd en is een inloopavond gehouden. Zo zijn, vooruitlopend op de officiële wettelijke bestemmingsplanprocedure, belanghebbenden gehoord.
- Ad 3) Met het aanbieden in de voorontwerpfase aan de met handhaving belaste afdeling evenals de ter inzage legging en inloopavond is dit getoetst.
- Ad 4) Nadat een overtreding is geconstateerd zal, behoudens spoedeisende gevallen, de overtreder worden benaderd door de met handhaving belaste afdeling, om aan de overtreding een einde te maken. Dit kan door middel van het staken en het opheffen van de strijdigheid. Indien de strijdigheid niet wordt beëindigd, zal aan het dagelijkse bestuur van de gemeente worden voorgelegd om middels bestuursdwang of door het opleggen van een dwangsom te bevorderen dat de situatie in overeenstemming wordt gebracht met het bestemmingsplan. Daartoe zal aan de overtreder een vooraanschrijving tot het opleggen van een lastgeving worden bekend gemaakt waarin is vermeld binnen welke termijn de overtreding moet worden beëindigd. Tevens staat in de waarschuwing vermeld welke actie vanwege de gemeente kan

worden verwacht indien de strijdigheid niet wordt beëindigd. De kosten van het toepassen van bestuursdwang worden verhaald op de overtreder.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Algemeen

Als gevolg van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan.

6.2 Uitvoerbaarheid

De wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten, wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan. In het voorliggende bestemmingsplan zijn voor de bestaande functies in het gebied geen ontwikkelingsmogelijkheden opgenomen.

Dit bestemmingsplan geen financiële gevolgen voor de gemeente en is daarom in economisch opzicht uitvoerbaar. Er geldt voor dit bestemmingsplan dan ook geen verplichting een exploitatieplan op te stellen.

7. Overleg en inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Luchthaven 2013 heeft vanaf 29 februari 2013 tot en met 11 april 2013 ter inzage gelegen. Het plan heeft fysiek in het gemeentehuis ter inzage gelegen en was te vinden op de gemeentelijke website. Tevens is het voorontwerp toegezonden aan meerdere overleginstanties. De inspraakprocedure op grond van de gemeentelijke inspraakverordening, welke geen juridisch onderdeel is van de bestemmingsplanprocedure, is bedoeld om in de voorbereidingsfase onvolkomenheden te signaleren.

Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn zeven inspraakreacties ontvangen. Bij het ter visieleggen van het ontwerp bestemmingsplan hebben wij de indieners van de zienswijzen op de hoogte gebracht over de beantwoording en (eventuele) verwerking van de zienswijzen. In deze brief geven wij tevens aan dat indiener in de volgende fase kan reageren op het bestemmingsplan. Ook hebben vijf overleginstanties (Ministerie van Defensie, provincie Noord-Holland, de veiligheidsregio Noord- Holland Noord, Gasunie en Luchtverkeersleiding Nederland) gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. In deze Nota van beantwoording welke als bijlage 3 aan deze toelichting is bijgevoegd) geeft het college van burgemeester en wethouders antwoord op de ontvangen reacties op het voorontwerp bestemmingsplan. De inspraak- en overlegreacties worden kort weergegeven en beantwoord. In de nota van beantwoording wordt ook aangegeven of er naar aanleiding van de reactie veranderingen worden doorgevoerd in het bestemmingsplan. De reacties en overleg reacties met andere overheden zijn als bijlage 4 bij de toelichting opgenomen. In de nota van beantwoording wordt ook aangegeven of er naar aanleiding van de reactie veranderingen worden doorgevoerd in het bestemmingsplan.

Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties wordt de fase van het voorontwerp afgesloten. De wijzigingen die uit de reacties voortkomen worden doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan, waarmee de bestemmingsplanprocedure formeel zal worden opgestart.