



## Ruimtelijke onderbouwing bouwvlak Maritiem Vliegkamp de Kooy

Versie 3.0

Datum 17 november 2020

Status Definitief



## Colofon

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Versie         | 3.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Contactpersoon | CJ van Amersfoort                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                | M 06 53937751                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                | kees.amersfoort@rijksoverheid.nl<br>Rijksvastgoedbedrijf<br>Directie Vastgoedbeheer<br>Realisatie West / Noord Holland<br>Nieuweweg 3a<br>Postbus 16169<br>2500 BD Den Haag                                                                                                                                                                                                                                    |
| Bijlagen       | RO_Fig5_Entree en wachtgebouw_T0 (1:500)<br>RO_Fig6_Nwe sit incl bouwvlak_T01 (1:1000)<br>RO_Bijlage 1_OM_Architectuurboek<br>RO_Bijlage 2_Water_HHNK_avr<br>RO_Bijlage 3_Bodem_Antea_rapport<br>RO_Bijlage 4_OD_NHN_advies<br>RO_Bijlage 5_VR-NHN_advies<br>RO_Bijlage 6_Natuur_vdGoes_rap 2018<br>RO_Bijlage 7_Natuur_vdGoes_rap 2020<br>RO_Bijlage 8_Stikstof_Aerius 2020<br>RO_Bijlage 9_ILS_CLSK_Defensie |
| Auteurs        | W.A. Bovenberg<br>C.J. van Amersfoort                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## Inhoudsopgave

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding .....</b>                                               | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding.....                                                     | 4         |
| 1.2 Ligging van het projectgebied.....                                  | 4         |
| 1.3 Vigerend bestemmingsplan.....                                       | 6         |
| 1.4 Leeswijzer.....                                                     | 8         |
| <b>2. Beschrijving huidige situatie en de beoogde ontwikkeling.....</b> | <b>9</b>  |
| 2.1 Huidige situatie.....                                               | 9         |
| 2.2 Beoogde ontwikkeling.....                                           | 9         |
| 2.3 Toegangspoort en wachtgebouw.....                                   | 16        |
| 2.4 Landschappelijke inpassing nieuwe entree.....                       | 16        |
| 2.5 Overige overwegingen.....                                           | 17        |
| <b>3. Beleid en Omgevingsaspecten.....</b>                              | <b>18</b> |
| <b>4. Uitvoerbaarheid.....</b>                                          | <b>26</b> |

## Bijlagen

## 1. Inleiding

### 1.1. Aanleiding

Dit rapport is opgesteld ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing en toelichting op de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen van een wachtgebouw met toegangspoort buiten het bouwvlak op het grondgebied van het Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK). Het huidige bouwvlak is vastgelegd in het vigerende Bestemmingsplan Luchthaven 2013 van de gemeente Den Helder.

De aanleiding voor deze aanvraag is het voornemen van Defensie, respectievelijk het Defensie Helikopter Commando (DHC) van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) om de hoofdentree (afslag, toegangspoort en wachtgebouw) van het MVKK van de huidige locatie aan de parallelweg van de N250 te verplaatsen naar de zuidzijde van De Kooy. De beoogde nieuwe hoofdentree krijgt een aansluiting op de Luchthavenweg welke aan de zuidkant van het gehele Luchthavengebied is gelegen. Via de Luchthavenweg ontstaat er aan de zuidkant van het gebied een verbinding met de N99 en via de N99 met de Rijkswegen N250 (richting Alkmaar) en N9 (richting Den Oever / Afsluitdijk en A7).

Op het terrein van het MVKK vindt aansluiting op de bestaande wegenstructuur plaats.

De ontwikkeling van de nieuwe hoofdentree past binnen de bestemming maatschappelijk-militaire luchthaven van het gebied. De toegangspoort met wachtgebouw betreffen echter een gebouw waarvoor volgens de bouwregels van het bestemmingsplan geldt dat deze binnen het bouwvlak moeten vallen.

In het Omgevingsloket is de vergunning aanvraag aangemerkt als een aanvraag betreffende "het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (art. 2.1, lid 1, onder c, van de Wabo)".

Het onderhavige rapport omvat de ruimtelijke onderbouwing voor het in afwijking van het bestemmingsplan bouwen buiten het bouwvlak. In dat kader worden alle relevante omgevingsaspecten met betrekking tot de beoogde ontwikkeling beschouwd. Middels deze onderbouwing wordt de uitvoerbaarheid van het voornemen aangetoond en wordt tevens aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

### 1.2. Ligging van het projectgebied

De ligging van het civiele en militaire deel van de Luchthaven, respectievelijk Den Helder Airport CV (DHA) en Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK) binnen de gemeente Den Helder is weergegeven in Figuren 1a en 1b. In de Figuren 3 en 4 staat het betreffende projectgebied in detail aangegeven.

In Figuur 1a. staat het gehele plangebied van het Bestemmingplan Luchthaven 2013 in de luchtfoto van de gemeente Den Helder geprojecteerd.

Figuur 1b bevat een luchtfoto van het luchthavengebied en brengt de omgeving van de luchthaven in beeld.



Figuur 1a. Situering van het plangebied

*Nadere beschrijving (zie voor details Figuren 3 en 4 onder 2.1 en 2.2)*

Aan de noordzijde van het projectgebied ligt een voor het verkeer afgesloten deel van de voormalige Luchthaven weg, het bebouwde en het overig deel van het MVKK. Ten noordoosten bevindt zich de huidige entree vanaf de parallelweg van de N250. Verder noordelijk ligt de wijk De Schooten van Den Helder. Aan de oostzijde liggen de Rijksweg N250, het Noord-Hollands kanaal en het industriegebied Oostoever, waarop o.a. de industriële gasbehandelingsinstallatie (GBI) van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) en de RWZI van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) gevestigd zijn.

Ten zuiden wordt het gebied begrensd door de huidige Luchthavenweg en bevindt zich een agrarisch perceel met woning en bedrijfsbebouwing (Rijksweg 24, de "Uitvlucht" met o.a. een caravanstalling). Verder zuidelijk van dit gebied bestaan plannen om een zonnepark te ontwikkelen. Hiervoor is een omgevingsvergunning verleend.

Aan de westzijde ligt het parkeerterrein van DHA, de toegangsweg naar DHA en de overige bebouwing van het civiele deel van de luchthaven.

Het MVKK is ca. 103 ha in omvang. Op het terrein staan diverse gebouwen w.o. kantoren, les- en sportgebouwen, legeringsgebouw, bedrijfsrestaurant, opslag, werkplaatsen en hangaars.

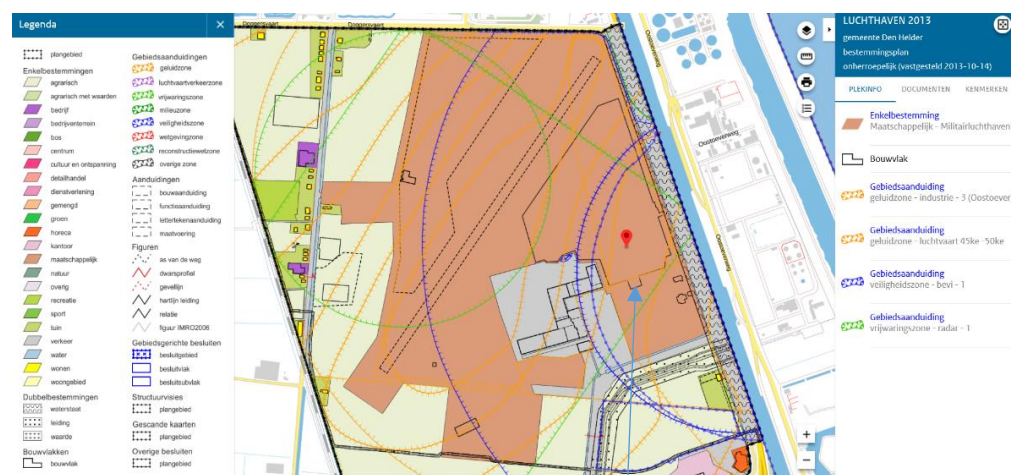
Het totaal bebouwd oppervlak bedraagt ca 36.000 m<sup>2</sup>.



Figuur 1b. Luchtfoto van het luchthavengebied en omgeving

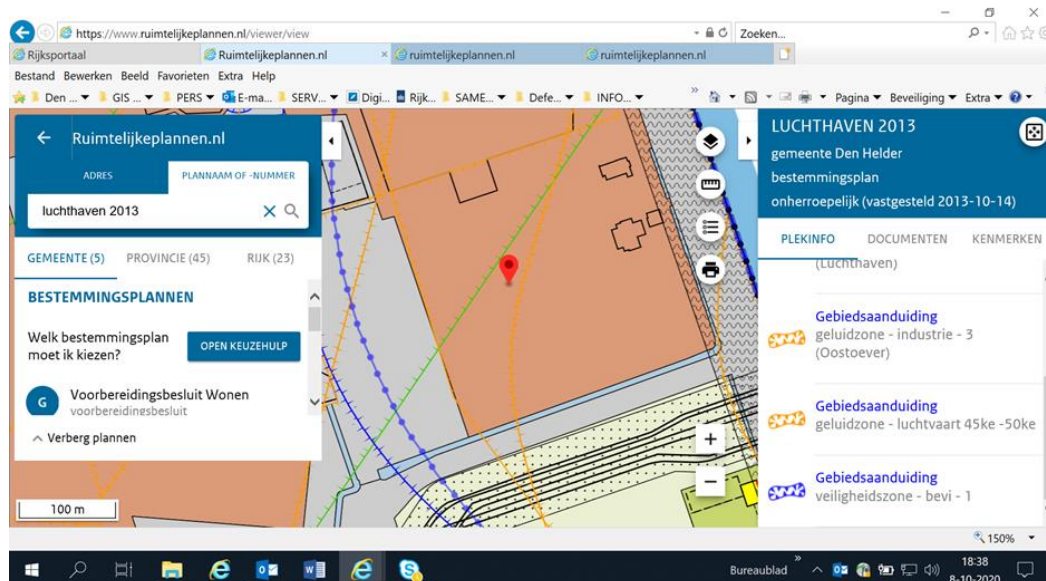
### 1.3. Vigerend Bestemmingsplan

Het grondgebied van MVKK valt binnen het Bestemmingsplan Luchthaven 2013 van de gemeente Den Helder dat is vastgesteld op 14-10-2013. In figuur 2a is een uitsnede van het bestemmingsplan opgenomen (bron: Ruimtelijke plannen.nl). In Figuur 2b is ingezoomd op het projectgebied waar het wachtgebouw en de toegangsweg gerealiseerd gaan worden.



“Gereserveerd” bouwvlak d.d. 2013

Figuur 2a. Uitsnede bestemmingsplan Luchthaven 2013, bestemmingen en bouwvlak



Figuur 2b. Projectgebied wachtgebouw en toegangsweg; uitsnede bestemmingsplan Luchthaven 2013, bestemmingen en bouwvlak

De gronden van het MVKK hebben de bestemming maatschappelijk-militaire luchthaven. Op de plankaart is de contour van het huidige bouwvlak van het MVKK zichtbaar en staat een "gereserveerd" bouwvlak d.d. 2013 aangegeven. Deze relatief kleine "uitstulping" betrof de zoeklocatie voor een nieuwe toegangspoort met wachtgebouw. Dit beperkte vlak is destijds opgenomen op basis van de globale plannen voor het realiseren van een nieuwe hoofdentree voor het MVKK. Op het moment van opstellen en vaststellen van het bestemmingsplan Luchthaven 2013 waren deze plannen echter nog onvoldoende concreet om nader beschreven en aangegeven te kunnen worden (zie ook de Toelichting van het Bestemmingsplan hoofdstuk 3.2 (Verkeer en Parkeren)).

Het gebied ten zuiden van het aangegeven bouwvlak tot aan de Luchthavenweg betreft de projectlocatie voor de nieuwe hoofdentree en heeft als onderdeel van het MVKK eveneens de bestemming maatschappelijk-militaire luchthaven.

Voor de gronden van de projectlocatie gelden verder de gebiedsaanduidingen 'geluidzone- industrie-2 (Luchthaven)', 'geluidzone-industrie-3 (Oostoever)', 'geluidzone-luchtvaart 40kE-45kE en 45kE-50kE', 'veiligheidszone-bevi-1' en 'vrijwaringszone-radar-1'.

Zoals in de Regels van het Bestemmingsplan staat opgenomen zijn de gronden met deze bestemming bestemd voor o.a. (art. 7.1):

- Militaire doeleinden
- Verkeersdoeleinden ten behoeve van het luchtvaartverkeer

Met o.a. daarbij behorende:

- Gebouwen
- Wegen
- Paden

- Parkeervoorzieningen
- Groenvoorzieningen
- Water
- Terreinen
- Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Verder geldt (art. 7.2.1) dat gebouwen alleen binnen een bouw- en/of functie aanduidingsvlak mogen worden gebouwd.

Voor de volledige set van regels wordt verwezen naar het Bestemmingsplan Luchthaven 2013, Regels, Artikel 7.

Overige gegevens:

|                             |                                    |
|-----------------------------|------------------------------------|
| Bouwvlak                    | : 180.000 m <sup>2</sup>           |
| Bebouwingspercentage Bplan  | : 80 % (= 144.000 m <sup>2</sup> ) |
| Huidige BBO binnen bouwvlak | : 35.850 m <sup>2</sup> BBO        |
| Resterend BBO               | : 108.000 m <sup>2</sup> BBO       |
| Max. Bouwhoogte             | : 15 m                             |

#### *Strijdigheid bestemmingsplan*

Het ontwikkelen van een nieuwe entree (toegangsweg, parkeren, toegangspoort en wachtgebouw) past binnen de huidige bestemming maatschappelijk-militaire luchthaven van het beoogde gebied. Het benodigde bouwvlak voor realisatie van de toegangspoort met wachtgebouw valt echter buiten het vastgestelde bouwvlak voor dit gebied. Derhalve betreft de aanvraag voor het kunnen realiseren van de toegangspoort en wachtgebouw formeel een aanvraag: "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening".

### **1.4. Leeswijzer**

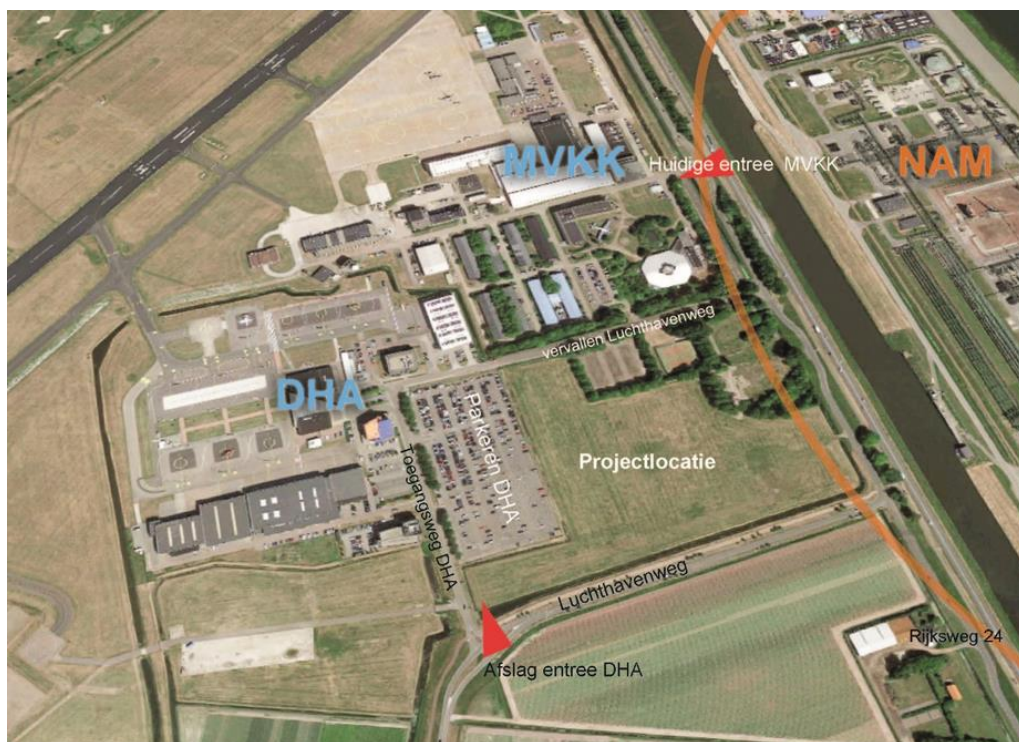
In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing worden de huidige situatie en de beoogde ontwikkeling beschreven. In dit hoofdstuk staan tevens opgenomen een overzicht van de voorgaande ontwikkelingen, het gevoerde overleg en de afwegingen die tot de uiteindelijke keuze hebben geleid voor het nieuwe entreegebied. Voorts wordt de landschappelijke inpassing beschreven.

In hoofdstuk 3 worden de diverse relevante omgevingsaspecten besproken. In hoofdstuk 4 wordt tenslotte ingegaan op de maatschappelijke- en economische uitvoerbaarheid.

## 2. Beschrijving huidige situatie en de beoogde ontwikkeling

### 2.1. Huidige situatie

Figuur 3 toont een luchtfoto van de huidige situatie van het projectgebied en de directe omgeving.



Figuur 3. Luchtfoto huidige situatie van de projectlocatie en de directe omgeving.

Het projectgebied is gelegen aan de zuidzijde van het MVKK en betreft momenteel een onbebouwd terrein, grotendeels grasland. Aan de noordzijde bevindt zich de inmiddels afgesloten voormalige Luchthavenweg en tevens een met puin verhard terreindeel dat incidenteel als opstel- en parkeerplaats wordt gebruikt. In de noordwesthoek bevond zich een boerderij, de Annahoeve, die nog enige tijd in gebruik is geweest bij DHC maar inmiddels is gesloopt. Dit terrein wordt door struiken en bomen omzoomd en valt buiten de projectlocatie. Het half verharde terreindeel valt deels binnen het beoogde bouwvlak. Aan de westzijde bevindt zich het parkeerterrein van DHA.

### 2.2. Beoogde ontwikkeling

De plannen om de hoofdentree van het militaire deel van de luchthaven naar de zuidkant te verplaatsen, dateren uit de periode 2000 – 2010 toen er sprake was van een gestage uitbreiding van met name de civiele-, maar ook

van militaire luchtvaartactiviteiten en een verdergaande groei hiervan voorzien werd.

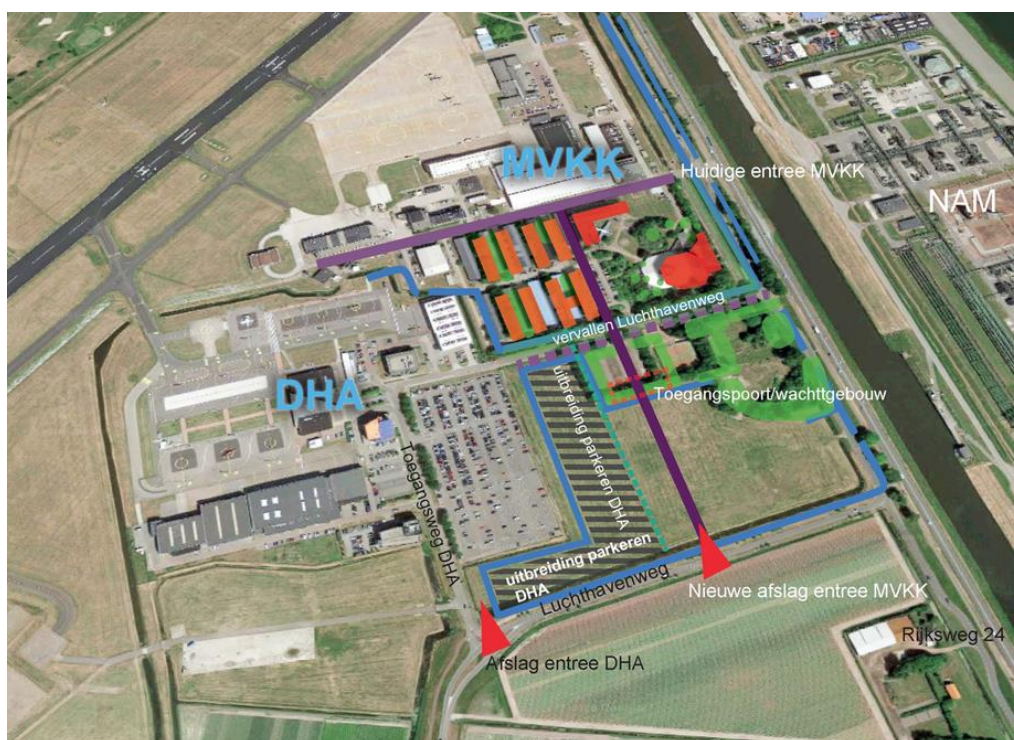
De hoofdredenen voor de verplaatsing waren en zijn:

- a. Verkeersveiligheid voor personeel, bezoekers en leveranciers van MVKK en voor het lokaal doorgaand verkeer op de parallelweg.  
*(Conform het beleid van CLSK (Commando Luchtstrijdkrachten) dienen bezoekende personen en voertuigen buiten het bewaakte terrein te worden gecontroleerd. In de huidige situatie is het terrein tussen de afslag van de Rijksweg en het bewaakte terrein zodanig beperkt van omvang dat strikt uitvoeren van het beleid kan leiden tot opstoppen op de parallelweg en derhalve tot verkeersonveilige situaties).*  
Er ontstaat tevens een meer logische, snellere en veiliger verkeersafwikkeling naar de N99 en N250;
- b. Op norm brengen van het kantoor/verblijf van de Defensie Bewaking en Beveiligingsorganisatie (DBBO).  
*(De kwaliteit van het huidige verblijf van DBBO is onvoldoende en biedt geen mogelijkheden meer om invulling te geven aan de functionele behoeften. Bovendien betreft het al vele jaren een tijdelijke huisvesting in afwachting van een definitief wachtgebouw);*
- c. Een duidelijke herkenbare entree, "gezicht / identiteit" voor het beveiligde militaire deel van de Luchthaven;
- d. Algehele omgevingsveiligheid (externe veiligheid) voor personeel en bezoekers i.v.m. veiligheidsrisico's verbonden aan de nabijheid van de Bevi-inrichting NAM op industriegebied Oostoever. De nieuwe entree ligt beduidend verder weg van de NAM locatie. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid is dit een positieve ontwikkeling.

#### *Ruimtelijke locatiekeuze entreegebied*

Een uitgebreid voortraject van overleg tussen alle betrokken partijen in de periode 2012 – 2017 en een gezamenlijke opdracht voor het opstellen van een structuurontwerp en inrichtingsplan heeft uiteindelijk geleid tot de (ruimtelijke) locatiekeuze voor het nieuwe entreegebied. Deze is globaal aangegeven in figuur 4. (Ter verdere toelichting staat dit voortraject meer uitgebreid beschreven onder "Voorgaande gebiedsontwikkelingen" aan het einde van deze paragraaf).

Bij de ruimtelijke keuze is volledig rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen aan de zuidzijde van de luchthaven en in het bijzonder met een mogelijke uitbreiding van het bestaande parkeerterrein van DHA.



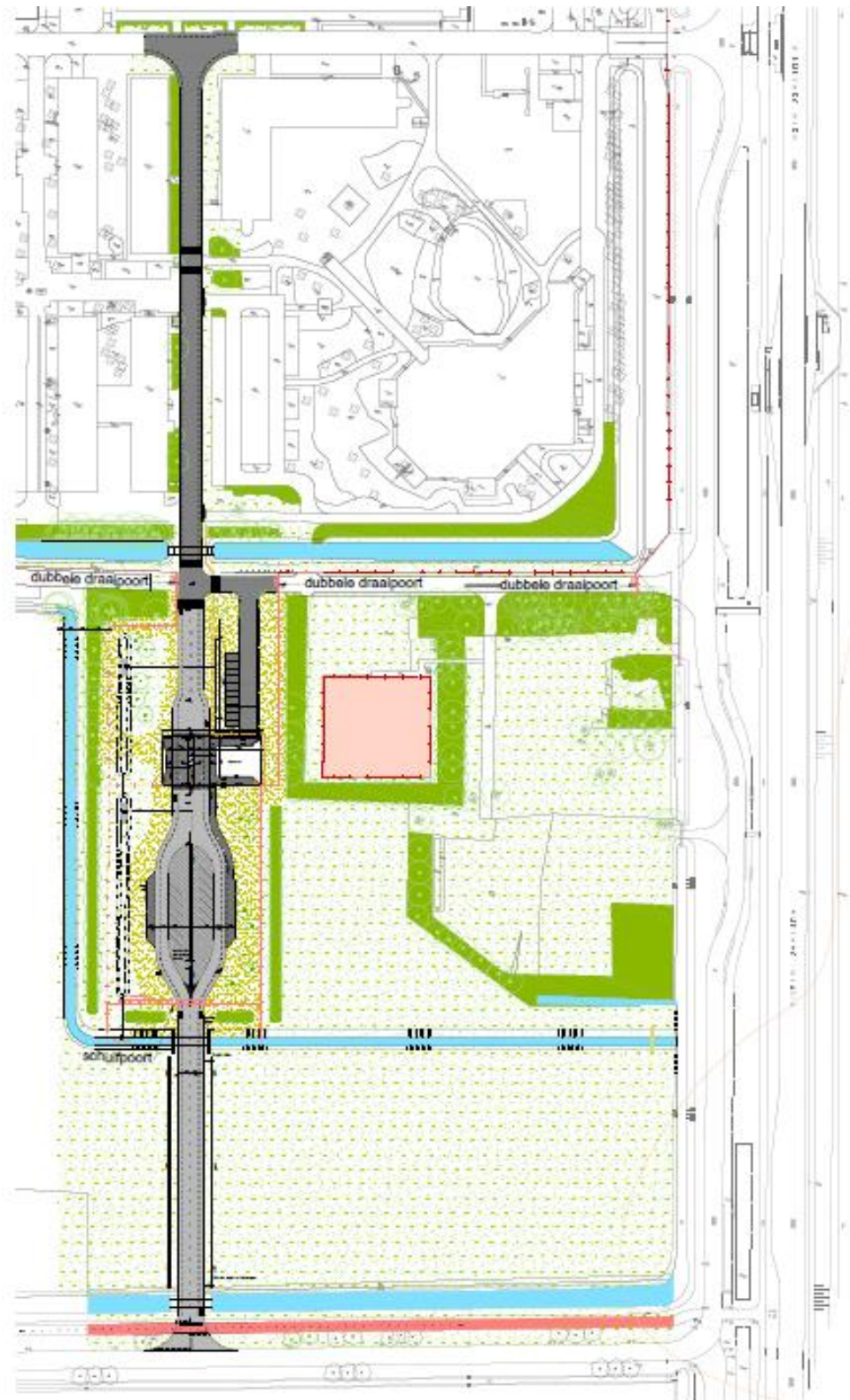
Figuur 4. Beoogde ruimtelijke ontwikkeling geprojecteerd op de luchtfoto van het projectgebied in de huidige situatie

### *Ontwerp entreegebied*

In de periode 2012 – 2017 zijn de plannen voor het verplaatsen van de huidige hoofdentree naar de zuidkant verder uitgewerkt in goed overleg tussen enerzijds het Rijksvastgoedbedrijf en Defensie (Afdeling Vastgoed van de Hoofddirectie Beleid en de hoofdgebruiker het Defensie Helikopter Commando) en anderzijds de gemeente Den Helder en Den Helder Airport CV.

Het uitgewerkte ontwerp van de nieuwe entree binnen het gebied staat in detail opgenomen in figuur 5.

In de bijlage is figuur 5 tevens als uitzoombaar pdf-bestand opgenomen. De originele tekening is op schaal 1:500.



Figuur 5. Plantekening nieuwe entree MVKK vanaf de Luchthavenweg

Globaal kunnen de volgende onderdelen onderscheiden worden: de afslag van de Luchthavenweg, de toegangsweg naar de toegangspoort, het voorterrein met (kortdurende) parkeergelegenheid en keerlus, de toegangspoort met slagbomen en het wachtgebouw voor verblijf van het beveiligingspersoneel (kantoor en verblijf), de aansluiting op de bestaande wegenstructuur van het MVKK.

## Toelichting

### *Ontsluiting en parkeren*

De nieuwe toegangsweg bestaat uit 2 rijstroken voor voertuigen met aansluitend een ingaande- en uitgaande fietsstrook. Nabij het wachtgebouw kunnen bezoekers en leveranciers parkeren op het plein (10 parkeervakken, met meer ruimte beschikbaar indien nodig), vrachtwagens kunnen parkeren in de parkeerstrook langs de in- en uitgaande rijbanen (+ fietsstrook).

Mocht een voertuig toch niet op het MVKK terrein hoeven te zijn, dan is er gelegenheid om weer terug te rijden (keerlus). Men hoeft daarvoor niet door de slagbomen (dit geldt ook voor vrachtwagens).

Het wachtpersoneel kan parkeren achter het wachtgebouw. Hiervoor zijn 10 parkeerplaatsen opgenomen in het ontwerp.

Bezoekers kunnen hun toegang in het wachtgebouw regelen. Daarna rijden zij, net als personeel met een toegangspas richting de slagbomen en de wacht, om hun bezoekerspas aan te bieden. Er is 1 ingaande rijstrook en 1 uitgaande rijstrook.

De uitgaande slagboom zal middels lussen in de verharding automatisch opengaan.

Het huidige parkeerterrein voor evenementen komt als zodanig te vervallen, op deze locatie komt het wachtgebouw. Wel zal het mogelijk blijven om bij evenementen het terrein van de voormalige Anna Hoeve te gebruiken als parkeerterrein (zie figuur 7).

### *Hekwerken, poorten en slagbomen*

Het entreegebied, met daarin het wachtgebouw, wordt voorzien van beveiligingshekwerk, poorten en slagbomen. Deze staan op de ontwerptekening aangegeven. In het ontwerp is meegenomen dat de oude Luchthavenweg niet meer openbaar toegankelijk is. Aan het begin van deze weg aan de parallelweg zal een poort geplaatst worden. Omdat met de nieuwe inrichting en de nieuwe toegangsweg een doorsteek gemaakt wordt naar het huidige MVKK terrein, zal ook aan de westzijde van de doorsteek een poort geplaatst worden op de oude Luchthavenweg, om de doorgang naar het terrein van Den Helder Airport af te sluiten.

### *Watergangen*

De omgeving kent verschillende watergangen. Om de nieuwe hoofdtoegang, bijbehorende functionaliteiten en de doorsteek naar het MVKK terrein te kunnen realiseren, worden watergangen op een aantal plaatsen aangepast. De inrit naar het weiland aan de parallelweg van de Rijksweg N250 (ter hoogte van de reeds gesloopte stolpboerderij "Mijn Huize") wordt verwijderd en de ringsloot wordt doorgetrokken (duiker wordt verwijderd). Over het verleggen, overkluizen en aanleggen van de waterlopen heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands

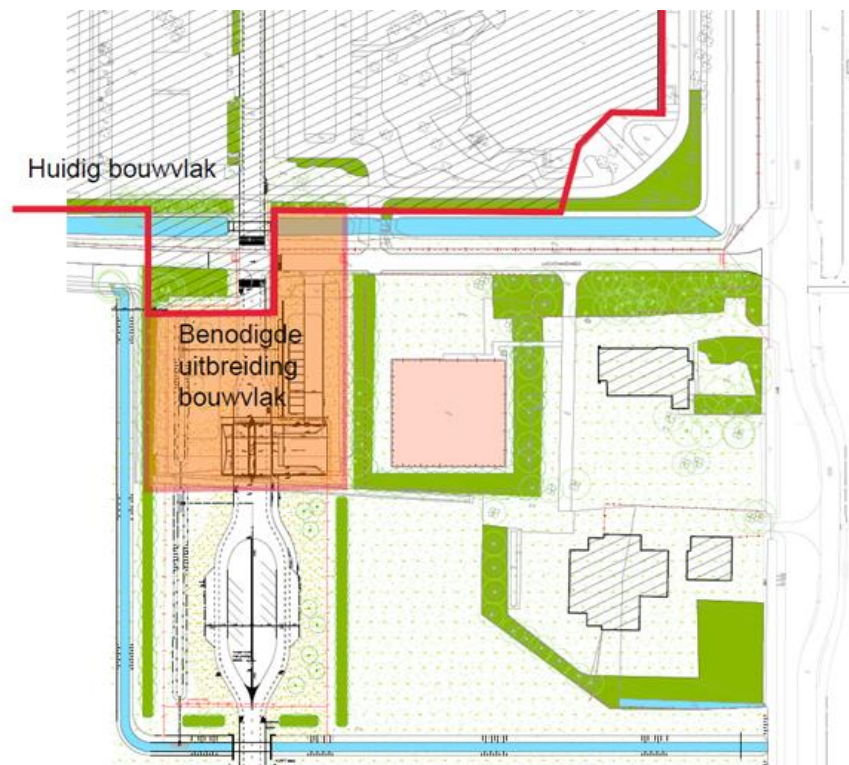
Noorderkwartier, evenals over de afvoer van hemelwater van het dak van de hoofdingang en wachtgebouw en de verhardingen. Ten behoeve van de diverse aanpassingen loopt inmiddels separaat een procedure voor het verkrijgen van een watervergunning van het HHNK.

### *Bouwvlak*

Gevolg van de keuzes die in het overleg- en ontwerptraject zijn gemaakt, is dat de destijds voorziene locatie voor de toegangspoort met wachtgebouw iets verder naar het zuiden is verschoven. Daardoor komt deze buiten het bouwvlak te liggen, zoals dat in het bestemmingsplan 2013 was "gereserveerd" (zie figuur 2). Dit gegeven vormt de aanleiding voor de onderhavige aanvraag Omgevingsvergunning voor "het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening".

Feitelijk betreft het een aanvraag voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan: "het bouwen van een bouwwerk buiten het bouwvlak".

In figuur 6 is het bouwoppervlak waarbinnen het wachtgebouw met toegangspoort gerealiseerd gaat worden meer in detail aangegeven. In de bijlage is figuur 6 tevens als uitzoombaar pdf-bestand opgenomen. De originele tekening is op schaal 1:1000. Het betreft een bouwvlak van ca. 4.800 m<sup>2</sup>. Dit is 2,7 % van het huidige totale bouwvlak (180.000 m<sup>2</sup>) van MVKK. Binnen dit bouwvlak zal de toegangspoort met wachtgebouw, totaal BBO 396 m<sup>2</sup> opgericht worden.



Figuur 6. Bouwvlak voor toegangspoort en wachtgebouw

### *Nadere toelichting op de voorgaande gebiedsontwikkelingen*

De plannen voor het verplaatsen van de hoofdentree van MVKK van de oostkant naar de zuidkant van het luchthaven terrein ontstonden in de periode van grondruil in het betreffende gebied (2000 – 2010). Reeds in 2005 werd een eerste principeverzoek ingediend bij de gemeente Den Helder voor deze verplaatsing. *[In de aangegeven periode is er een commissie Grondruil actief geweest waarin de gemeente Den Helder, DHA en Defensie/DHC vertegenwoordigd waren en hebben er aan de zuidkant van het luchtvaartterrein diverse grondruilingen en herstructureringen plaatsgevonden. Dit resulteerde uiteindelijk in de huidige eigendomsverhoudingen]*

In het bestemmingsplan Luchthaven 2013 staat vermeld dat in het zuidelijk gebied toekomstige uitbreidingen van DHA zouden kunnen plaats vinden. Omstreeks 2006 is het parkeerterrein van DHA aangelegd en in 2010 is dit nog verder uitgebreid. Als resultaat van de grondruilingen kon omstreeks 2009 ook de huidige Luchthavenweg aan de zuidzijde van het luchthavengebied doorgetrokken worden en ontstond er een nieuwe aansluiting op de parallelweg van de N250 (zie figuur 3).

De huidige toegangsweg naar DHA en het parkeerterrein sluiten op deze Luchthavenweg aan. De "oude" Luchthavenweg die direct ten zuiden van de bebouwing van MVKK liep, is inmiddels afgesloten voor verkeer naar DHA. Deze weg die geheel op defensiegrond ligt, bleef (en blijft) als calamiteiten uitgang gehandhaafd.

Bovenstaande voorgeschiedenis staat in meer uitgebreide vorm beschreven in de Toelichting van het Bestemmingsplan hoofdstuk 2.4, "Gemeentelijk beleid", waarin tevens verwezen wordt naar diverse vastgestelde beleidsstukken, waaronder de structuurvisie Den Helder 2025, de Gebiedsvisie Heldair (19 oktober 2010) en het Plan van aanpak: Overheid bevordert doorgroei Den Helder Airport (22 maart 2012). In hoofdstuk 4 van de Toelichting worden de toenmalige situatie (anno 2013) en de toekomstige ontwikkelingen beschreven en de (gedeeltelijke) verwerking daarvan in het bestemmingsplan. Ook de planvorming van Defensie voor het verplaatsen van de hoofdentree staat genoemd in het bestemmingsplan LH 2013 en komt tevens aan de orde in de bovenvermelde nota's.

### *Projectlocatie entree*

Om diverse redenen (o.a periode van grote bezuinigingen op de Defensie begroting en heroriëntatie op de krijgsmacht) is destijds de verdere uitwerking van de plannen voor het verplaatsen van de entree uitgesteld, maar na 2012 is deze weer ter hand genomen.

In de periode 2012 – 2017 heeft er intensief overleg (ambtelijk en bestuurlijk) plaatsgevonden over de mogelijkheden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling in het zuidelijk gebied. De hierbij betrokken partijen waren DHA CV, gemeente Den Helder, Defensie/DHC, RVB (DVD), provincie Noord-Holland en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

De direct belanghebbende partijen hebben gezamenlijk een opdracht verstrekt aan het bureau Arcadis en Benthem & Crouwel om op basis van het eerder door partijen vastgestelde "Programmaplan Luchthaven Den Helder" een gebiedsvisie op te stellen en een nadere uitwerking daarvan te maken in een structuurontwerp en inrichtingsplan.

Als vervolg op deze eerste opdracht is nog een aanvullend gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar verschillende ontwerpvarianten voor de locatie van de entree/toegang voor MVKK. In het kader van deze ruimtelijke onderbouwing wordt verder naar de rapportages hiervan verwezen: (1) Structuurontwerp en inrichtingsplan Den Helder Airport, februari 2016 def v6; Arcadis en Benthem & Crouwel Architects; (2) Vergelijkend onderzoek ontsluitingsroute Den Helder Airport, november 2015 versie 2 def, Arcadis.

### 2.3. Toegangspoort en wachtgebouw

Voor een nadere beschrijving van het ontwerp van de toegangspoort en wachtgebouw wordt verwezen naar het Architectuurboek in de bijlage.

### 2.4. Landschappelijke inpassing nieuwe entree

In figuur 7 staat een impressie van de entree in meer detail en de inpassing ervan in het bestaande gebied weergegeven (inpassing geprojecteerd in bestaand gebied).

De nieuwe hoofdentree van Maritiem Vliegkamp De Kooy krijgt een eigen aansluiting op de openbare Luchthavenweg. De toegangsweg vanaf de aftakking van de Luchthavenweg naar de hoofdpoot bestaat uit twee rijstroken en twee aangrenzende fietsstroken.



Figuur 7. Impressie inpassing entree in bestaand gebied

De toegangspoort met het wachtgebouw is gepositioneerd op de overgang van open grasland naar een wat meer besloten gebied, in de vorm van houtsingels (voornamelijk elzenbeplanting). Deze landschappelijke karakteristieken zijn bij de inpassing van het geheel gebruikt om door te zetten in het ontwerp. Zo blijft men het open weiland bij het langsrijden en bij het betreden van het terrein ervaren.

Bij het oprijden van het terrein worden twee watergangen gepasseerd. De eerste al direct bij de aansluiting op de Luchthavenweg. Op het moment dat de tweede sloot gepasseerd wordt, komt men voor het gevoel echt het terrein binnen en ervaart men een groene kamer. Deze groene kamer wordt

vormgegeven door de deels bestaande elzenbeplanting, welke verder wordt aangevuld en doorgetrokken. Binnen deze ruimte worden groepjes bomen toegevoegd (knotwilgen). Verder bestaat het groen hier uit bloemrijk grasland en gazon (met vlakken bloembollen). Ondiepe wadi's zijn als stroken ingepast, om hemelwater in op te vangen, alvorens het naar de sloot wordt afgevoerd. Binnen de groene kamer is ook het parkeren voor bezoekers ingericht.

Het wachtgebouw met de overkapping ligt in het midden van de groene kamer. Men rijdt als het ware onder een poort door, bij het passeren van de wacht. De verharding onder de luifel krijgt een andere afwerking dan het asfalt in de rijbaan en ligt ook op een plateau. Zo wordt de ervaring van het door de poort rijden nog sterker.

Na de slagboom gaat men dan verder het terrein op. Vervolgens worden de voormalige Luchthavenweg en de parallelgelegen watergang gekruist. Op dat punt wordt een plateau aangebracht. De bestaande doorgaande weg wordt breder gemaakt, conform de huidige hoofdweg. De weg hier zal worden voorzien van suggestiestroken (markering). Door de verbreding wordt ook de aansluiting op de huidige hoofdweg aangepast (vergroting bochtstralen).

## **2.5. Overige overwegingen**

Aanvullend op de verschillende overwegingen om de hoofdentree te verplaatsen naar de zuidzijde van het luchthavengebied die al onder 2.1 en 2.2 staan aangegeven kan nog het volgende vermeld worden.

Aanvankelijk is in het kader van het onderzoek naar de gebiedsontwikkeling van Den Helder Airport (rapport Arcadis, structuurontwerp en inrichtingsplan Den Helder Airport feb 2016) door Defensie, Rijksvastgoedbedrijf, DHA en de gemeente Den Helder nog gezocht naar mogelijkheden om een rondweg aan de zuidzijde van het MVKK te realiseren. In overleg met de betrokken partijen en op basis van de onderzoeken van Arcadis is uiteindelijk gekozen voor de huidige configuratie, waarbij (ruimtelijk) rekening gehouden is met de toekomstige verdere gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van de luchthaven, met name met een mogelijke uitbreiding van het bestaande parkeerterrein van DHA. Tevens kan hier nog ruimte gevonden worden voor benodigde waterberging (compensatie). Aan de oostzijde van het entreegebied blijven op het eigen terrein van MVKK nog parkeermogelijkheden bestaan bij incidentele grote evenementen.

Het voorliggende ontwerp van de toegangsweg en het wachtgebouw is uitgebreid behandeld in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Den Helder. De door de Cie gegeven adviezen zijn verwerkt in het ontwerp.

### 3. Beleid en Omgevingsaspecten

#### **Beleid**

Zoals in hoofdstuk 1 en 2 is aangegeven past de ontwikkeling van de nieuwe hoofdentree aan de zuidzijde van de luchthaven binnen de bestemming van het gebied, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Luchthaven 2013: "maatschappelijk-militaire luchthaven". Voorts is het verplaatsen van de entree reeds benoemd in het bestemmingsplan. Hierboven is toegelicht wat de oorzaak is van het "in afwijking van het bestemmingsplan bouwen buiten het bouwvlak". Het realiseren van het gebouw als zodanig is niet strijdig met de bestemming.

Voor een uitvoerige toelichting en verantwoording met betrekking tot het vigerende rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid, tot de diverse bestaande bestemmingen in het gehele luchthavengebied en tot de relevante omgevingsaspecten wordt korthedshalve verwezen naar het vigerende bestemmingsplan.

Aanvullend wordt in hoofdstuk 2 en met name onder "nadere toelichting op de voorgaande gebiedsontwikkelingen" nog specifiek gerefereerd aan diverse vastgestelde gemeentelijke beleidsstukken en aan de rapportages van Arcadis en Benthem & Crouwel (d.d. 2016 structuurontwerp en inrichtingsplan).

#### **Conclusie beleid**

De algemene conclusie met betrekking tot vigerende beleid is dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het beleid op zowel rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau. Ten aanzien van beleid is het project uitvoerbaar.

#### **Omgevingsaspecten**

Hieronder worden alleen de aspecten die relevant zijn voor de ruimtelijke onderbouwing van de beoogde ontwikkeling en het in afwijking van het bestemmingsplan bouwen buiten het bouwvlak in beschouwing genomen.

##### *Water(huishouding)*

Om de gevolgen voor de waterhuishouding van de beoogde ontwikkeling in het projectgebied te bepalen is in 2018 een watertoets door het HHNK uitgevoerd.

Op basis van de toets zijn een aantal adviezen en aanwijzingen ten aanzien van de inrichting van het watersysteem verstrekt, alsmede een toelichting op de van toepassing zijnde beleidsregels. Ten gevolge van de toename van verhardingen en bebouwing, demping en aanleg van een drietal duikers zijn compenserende maatregelen vereist.

In het tweede kwartaal 2020 is een aanvraag watervergunning voor 3 dammen, beschoeiing en het graven van een waterloop in het projectgebied ingediend bij het HHNK (dossier nr. HHNK/20003655). Naar aanleiding van de reactie van HHNK op de aanvraag zijn op 7 oktober 2020 aanvullende gegevens ingediend. De aanvraag is momenteel in behandeling bij HHNK. Ter informatie zijn in de bijlage een uitdraai van de oorspronkelijke

aanvraag, een overzichtstekening, de aanvullingen en de reactie van het HHNK opgenomen (bijlage: RO\_Bijlage 2\_Water\_HHNK\_avr).

De compensatie wordt gerealiseerd door verbreding van de bestaande - en aanleg van een nieuwe watergang ten westen en zuiden van de parkeervoorziening. Deze zal ruim voldoende waterbergende capaciteit hebben.

Voor nadere informatie betreffende de stand van zaken met betrekking tot de toetsing van de ingediende aanvraag inclusief aanvullingen en het verlenen van de watervergunning wordt naar het HHNK verwezen.

De aanvraag van de watervergunning verloopt separaat van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning.

Aan de voorschriften van de nog te verlenen vergunning zal worden voldaan.

Het aspect water zal daarmee naar verwachting geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *Bodem*

In het kader van de noodzakelijke grondwerkzaamheden ten behoeve van de bouw- en aanlegactiviteiten en het graven van de watergang is begin 2020 door Antea Group een nader bodemonderzoek op de projectlocatie uitgevoerd. Het onderzoeksrapport zal als bijlage bij de aanvraag van de omgevingsvergunning activiteit bouwen bijgevoegd worden (Aanvullend bodemonderzoek op MVK De Kooy in Den Helder (14B46), projectnr.0458905.100, 27 mei 2020).

Uit het onderzoek blijkt dat op 3 specifiek locaties binnen het totale gebied sprake is van de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Het betreft verontreiniging met PAK's en op 1 locatie met zink. De totale omvang wordt geschat op ca. 90 -150 m3 grond. Wanneer op deze specifieke locaties grondverzet nodig is, zal een bodemsanering uitgevoerd worden. Hiervoor is binnen het project budget gereserveerd. Indien van toepassing zullen separaat een saneringsplan en/of een BUS-melding ingediend worden.

Uit het onderzoek blijkt voorts dat er op de onderzochte deellocaties in het projectgebied geen tot maximaal licht verhoogde gehalten aan PFOA en /of PFOS in de grond zijn gemeten.

Voor de details van het uitgevoerde bodemonderzoek wordt verwezen naar het onderzoeksrapport dat ter informatie in de bijlage is opgenomen (RO\_Bijlage 3\_Bodem\_Antea\_rapport). De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord heeft in haar advies d.d. 24 aug 2020 aangegeven akkoord te zijn met de toelichting op het aspect bodem.

Met inachtneming van de conclusies en aanbevelingen uit het rapport van het nader bodemonderzoek van Antea wordt geconcludeerd dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *Archeologie*

Voor het bestemmingsplan Luchthaven 2013 is het geactualiseerde beleidskader Archeologie uit 2017 van toepassing, dat onderdeel is van de beleidsnota Cultureel Erfgoed, 'oog voor het verleden, visie op de toekomst', vastgesteld op 23 oktober 2017.

Het projectgebied ligt binnen het deelgebied DH4-6a op de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart 2017 van het beleidskader. Voor dit gebied geldt de aanduiding "archeologische waarde". In het beleidskader is aangegeven dat bij ingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> of 50 cm of dieper beneden maaiveld, er archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd conform het vastgesteld beleid.

Voor het project realiseren wachtgebouw met toegangspoort en toegangsweg gelden de volgende uitgangspunten.

Het bouwterrein zal, voordat er gestart wordt met de bouw, ca 0,5 meter worden opgehoogd.

Vervolgens zullen er in het verhoogde maaiveld (mv) sleuven met een diepte van 0,6 meter worden gegraven ten behoeve van de fundatie van het wachtgebouw en de poort. In het bouwgebied zullen 40 funderingspalen tot een diepte van 15 m-mv geslagen worden.

De fundatie van de weg zal op het verhoogde maaiveld aangelegd worden. De fundatie van de weg zal niet dieper liggen dan 0,5 m onder het verhoogde maaiveld.

Het oppervlak van het wachtgebouw (zonder luifel) is 176 m<sup>2</sup> (16 m x 11 m).

Het gebouw met de poort (luifel) beslaat een oppervlak van 396 m<sup>2</sup> (36 m x 11 m).

Uit het bovenstaande blijkt dat de grenswaarde van 500 m<sup>2</sup> en diepte van 0,5 m-mv voor de bouwwerkzaamheden niet wordt overschreden. Op grond van het beleidskader is derhalve voor dit project geen archeologisch onderzoek nodig.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *Geluid en luchtkwaliteit*

De verplaatsing van de hoofdentree leidt niet tot meer verkeersbewegingen in het gebied. De verkeersroute waarover afwikkeling van verkeer van en naar MVKK plaatsvindt zal wel wijzigen, dit wordt onder het aspect (verkeer)veiligheid nader besproken. De geluidbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen in de directe nabijheid, zoals de woning aan Rijksweg 24 en de bedrijfsbebouwing ten zuiden daarvan, zal afnemen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling die een wijziging van de verkeersafwikkeling met zich meebrengt. De belangrijkste bron van verkeerslawaaï blijft onveranderd het verkeer op de N250.

Omdat het aantal verkeersbewegingen niet wijzigt, zal de verplaatsing van de entree geen nadelig effect op de luchtkwaliteit in het gebied hebben. Het plan leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en kan in die zin als 'niet in betekende mate' worden beschouwd.

De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord heeft in haar advies d.d. 24 aug 2020 aangegeven akkoord te zijn met de toelichting op de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Dit advies is als bijlage toegevoegd (bijlage RO\_Bijlage 4\_OD\_NHN\_advies). Geconstateerd kan worden dat de ontwikkeling geen negatief effect op het bestaande woon- en leefklimaat heeft.

De aspecten geluid en luchtkwaliteit vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *Externe veiligheid*

De voorgenomen ontwikkeling houdt naast het aanleggen van de nieuwe toegangsweg (aftakking van de Luchthavenweg) de verplaatsing van het wachtgebouw met de toegangspoort in. Het dienstdoende beveiligingspersoneel verblijft in het wachtgebouw en bezoekers en leveranciers melden zich hier. In het kader van dit project gaat het om een verplaatsing van een beperkt kwetsbaar object binnen het gebied met de gebiedsaanduiding bevi-1, oftewel binnen de 10-6 risicocontour van de bevi-inrichting GBI NAM op het nabijgelegen bedrijfsterrein Oostoever. Zoals uit figuur 3 en 4 blijkt, ligt de nieuwe locatie van het wachtgebouw met poort verder weg van de risicobron GBI NAM. Dit betekent derhalve een zekere mate van verbetering van de veiligheidssituatie voor het dienstdoende beveiligingspersoneel en overig passerend personeel en bezoekers van MVKK. De verplaatsing heeft geen gevolgen voor de berekening van het groepsrisico binnen het gebied met de aanduidingen bevi-1 en bevi-2.

#### Advies Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

In het advies van de Omgevingsdienst NHN (bijlage RO\_Bijlage 4\_OD\_NHN\_advies) wordt aangegeven dat het plangebied is gelegen (a) binnen 200 m van de N250 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en (b) binnen het invloedsgebied (en gedeeltelijk binnen de 100 % letaliteitscontour) van buisleidingen. Op grond hiervan dienen de gevolgen voor het groepsrisico te worden berekend of te worden bepaald en (beperkt) te moeten verantwoord. Voorts wordt opgemerkt dat het plan voorziet in het realiseren van een beperkt kwetsbaar object binnen de contour van het plaatsgebonden risico van 10-6 per jaar van een Bevi-inrichting waarmee niet voldaan wordt aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Naar aanleiding van dit advies wordt opgemerkt dat het in het kader van dit project gaat om een *verplaatsing* van het bestaande wachtgebouw en de toegangspoort binnen de aangegeven gebieden. Het betreft in die zin niet het realiseren van nieuwe "*activiteiten*" of van een "*nieuw beperkt kwetsbaar object*" en evenmin van een wijziging of uitbreiding (toename van aantallen personen) van de bestaande "*activiteiten*" in het gebied als geheel. Per saldo verandert op "macro niveau" de situatie niet. De voorgenomen verplaatsing binnen de aangegeven gebieden heeft derhalve geen gevolgen voor de berekening en de verantwoording van het groepsrisico. Zoals hierboven aangegeven, alsmede in het hieronder vermelde advies van de Veiligheidsregio, leidt de nieuwe situatie op "micro" niveau tot een relatieve verbetering van de veiligheidssituatie.

#### Advies Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

Het advies van de Veiligheidsregio (VR) NHN is als bijlage toegevoegd (bijlage RO\_Bijlage 5\_VR-NHN\_advies).

Op basis van de beoordeling van de veranderingen van de locatie in relatie tot de verschillende risicobronnen concludeert de VR samenvattend dat de externe veiligheid relatief verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Aangegeven wordt dat een verdere verbetering mogelijk is door optimalisatie van het bouwplan van het wachtgebouw.

Voorts wordt door de VR aangegeven de bestrijdbaarheid van de rampenscenario's conform het Rampbestrijdingsplan minimaal gelijk te houden door het nemen van technische- en organisatorische maatregelen en deze te borgen in het calamiteitenplan van MVKK.

Tevens wordt geadviseerd om ten behoeve van voldoende bluswater bij voorkeur een geboorde put te plaatsen.

Naar aanleiding van het advies van de VR wordt opgemerkt dat het advies m.b.t. bestrijden van rampscenario's wordt overgenomen Voorts dat ten aanzien van bluswater gewaarborgd zal worden dat aan de aangegeven behoeften van de brandweer voldaan wordt. De adviezen m.b.t. verdere verbetering van de veiligheid worden waar mogelijk betrokken bij de uitwerking en realisatie van het project.

#### Conclusie externe veiligheid

Op basis van het bovenstaande is de conclusie dat vanuit het oogpunt van externe veiligheid er geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het project.

#### *Verkeer en parkeren*

De verplaatsing van de hoofdentree naar de zuidkant van MVKK en de directe aansluiting op de Luchthavenweg zal leiden tot een afname van het verkeer op de parallelweg. Ter plaatse van de huidige oostelijke ingang zullen geen filevorming en/of opstoppen meer optreden als gevolg van drukte bij de toegangscontrole en vanwege de beperkte parkeermogelijkheden op het terrein vóór de slagboom.

Dit betekent dat er een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid op de parallelweg zal ontstaan, zowel voor personeel als bezoekers en leveranciers van MVKK, als voor lokaal bestemmingsverkeer. De bereikbaarheid van de militaire luchthaven en de doorstroming van het inkomend verkeer worden aanzienlijk verbeterd in de nieuwe situatie. Op het eigen voorterrein van MVKK zijn voldoende opstel- en parkeermogelijkheden voor bezoekers en leveranciers.

Over de aansluiting van de entree op de Luchthaven weg heeft gedurende het gehele ontwerpproces uitgebreid afstemming plaatsgevonden met de gemeente Den Helder en wordt voldaan aan de aangegeven voorwaarden.

#### *Ecologie*

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zijn in het projectgebied ecologische onderzoeken uitgevoerd (een ecologische quickscan in 2018 en een vervolgonderzoek in 2020) om de eventuele (negatieve) gevolgen van het plan voor a) de beschermde biotopen (flora en fauna) en b) de nabij gelegen beschermde gebieden in beeld te brengen.

De betreffende onderzoeksrapporten die zijn opgesteld door Van der Goes en Groot Ecologisch onderzoeks- en adviesbureau, zijn als bijlagen toegevoegd. (RO\_Bijlage 6\_- en RO\_7\_Natuur\_vdGoesGroot\_rapport 2018 resp. 2020).

In het rapport 2018 wordt aangegeven welke wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming en gebiedsbescherming van toepassing is op het projectgebied. Met betrekking tot *mogelijk* voorkomende beschermde soorten Wet natuurbescherming (Wnb) in het plangebied wordt gesteld dat het alleen om 'vrijgestelde' soorten kan gaan. Ontheffingen zijn in dat geval niet nodig.

Uit het onderzoek 2018 bleek dat er met name in het noordoostelijk deel van het plangebied waar bosschages aanwezig zijn, bepaalde beschermde soorten kunnen voorkomen. Wanneer op deze locaties werkzaamheden uitgevoerd worden, dient nader onderzoek plaats te vinden. In het kader van dit project worden op dit terreindeel echter geen werkzaamheden uitgevoerd. Derhalve is daar geen vervolgonderzoek noodzakelijk en is er geen ontheffing Wnb nodig voor de Gewone dwergvleermuis en voor eventueel voorkomende kleine marterachtigen.

In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van Ransuil en van in bomen broedende vogels. Indien deze nesten in gebruik zouden zijn, is ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Bij het vervolgonderzoek dat in de periode januari – juni 2020 is uitgevoerd, werden echter geen broedverdachte roofvogels of uilen aangetroffen op de vastgestelde nesten. Gezien deze uitkomst is het niet nodig om een ontheffingsaanvraag in te dienen met passende mitigerende en compenserende maatregelen.

In de rapportage zijn voorts een aantal aanbevelingen opgenomen en worden een aantal richtlijnen met betrekking tot de algemeen geldende zorgplicht aangegeven. In het kader van het project zal aan de van toepassing zijnde regelgeving en zorgplicht worden voldaan.

Voor de details van de uitgevoerde onderzoeken en resultaten wordt verwezen naar de rapportages die in de bijlage zijn opgenomen.

Deze rapportages zullen tevens bij de aanvraag van de omgevingsvergunning activiteit bouwen gevoegd worden.

Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat het project, met inachtneming van de aanbevelingen en richtlijnen, geen negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van natuurlijke habitats en soorten. Voorts zijn er geen ontheffingen Wnb nodig.

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde ecologische onderzoeken wordt geconcludeerd dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *Gebiedsbescherming*

In de rapportage van het ecologisch onderzoek van Van der Goes en Groot is opgenomen welke wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming van toepassing is op het projectgebied. Met betrekking tot de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden wordt het volgende opgemerkt.

Het plangebied ligt op minder dan drie kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, de Waddenzee. Verder weg ligt in het westen het gebied Duinen Den Helder- Callantsoog.

Gezien de afstand en de aard van de uit te voeren werkzaamheden alsmede afscherming door bosschages en bebouwing, worden geen directe negatieve

gevolgen verwacht van de plannen op de aspecten als licht, geluid e.d. Aangegeven wordt dat voor deze aspecten geen nadere toetsingen uitgevoerd hoeven te worden. Met betrekking tot andere relevante beschermende regelgeving als Natuurnetwerk Nederland, weidevogelgebieden en houtopstanden wordt geconcludeerd dat er geen nadere toetsingen uitgevoerd hoeven te worden. Voor nadere details wordt naar de betreffende rapportage in de bijlage verwezen (bijlage RO\_Bijlage 6\_Natuur\_vdGoesGroot\_rapport 2018).

### *Stikstofemissie Natura 2000 gebied*

Bij de aanlegwerkzaamheden zal stikstof uitgestoten worden. Ten behoeve van de bepaling van deze stikstofemissie en de hierdoor veroorzaakte extra depositie van stikstof op gevoelige habitattypen in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden, is een berekening uitgevoerd met het Aerius rekenmodel (AERIUS Calculator versie 2020, d.d.15 oktober 2020).

Uit de berekeningen blijkt dat er bij gebruik van Stage IV materieel (bouwjaar na 2014), een lichte depositie plaats zal vinden van 0,03 mol/ha/jaar. De berekening is toegevoegd als bijlage (RO\_Bijlage 8\_Stikstof\_Aerius2020).

Volgens de beleidslijn als opgenomen in de beleidsnotitie 'Vergunningverlening' van de minister van Landbouw d.d. 13 maart 2020 met kenmerk 20046790, hoeft bij deposities *kleiner dan of gelijk* aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal twee jaar op een overbelast stikstofgevoelige habitat, geen vergunning te worden aangevraagd. De redenering in de beleidsnotitie is, dat er bij de inzet van het in de berekening aangegeven materieel in de aanlegfase, sprake is van een minieme lokale en tijdelijke depositieverhoging welke geen significant negatief effect kan hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van stikstofgevoelige habitats in het betreffende Natura 2000 gebied.

Op basis van de resultaten van de berekeningen en het aangegeven beleid wordt geconcludeerd dat het aspect stikstofemissie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *Hoogtebeperkingen ILS*

Het beoogde wachtgebouw met de toegangspoort ligt binnen het gebied met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-radar-1'. Voor bouwwerken binnen dit gebied geldt een bouwhoogtebeperking in verband met de werking van de Instrument Landing System (ILS) navigatieapparatuur. In het projectgebied loopt de bouwhoogtebeperking op van 0,54 m tot 20,54 m +NAP.

Bouwwerken moeten getoetst worden op mogelijke verstoring van de ILS. Het ministerie van Defensie (behandelend onderdeel is CLSK) beoordeeld de toetstingsresultaten en geeft op basis hiervan een advies aan het bevoegde gezag.

CLSK heeft aangegeven dat het beoogde bouwwerk, met een hoogte van ca. 7,5 m, onder de maximale bouwhoogtecontour blijft en bovendien in de "schaduw" van andere gebouwen valt. Tevens ligt het buiten de directe ILS-

paden. Hierdoor zal geen verstoring van de ILS optreden. Het advies van het ministerie van Defensie, c.q. CLSK, is als bijlage toegevoegd (RO\_Bijlage 9\_ILS\_CLSK\_Defensie).

De hoogte van het bouwwerk in relatie tot mogelijke ILS-verstoring vormt gezien het bovenstaande geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

### *M.e.r.-beoordeling*

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Om vast te stellen of voor het onderhavige project eventueel een m.e.r.-plicht geldt, dient getoetst te worden aan het Besluit milieueffectrapportage.

Door Infomil is een zogenaamde 'mer-scan' ontwikkeld (zie [www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/mer-scan/](http://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/mer-scan/)) als hulpmiddel om te bepalen of bij een project en/of plan rekening gehouden moet worden met verplichtingen op het gebied van milieueffectrapportage. Deze 'mer-scan' is toegepast op het onderhavige project.

Als ingang voor de mer-scan is uitgegaan van het 'instrument': omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan en als 'rubriek': ruimtelijke ordening en landinrichting. De in het kader van dit project aan te merken activiteiten komen vervolgens niet voor op de lijst met verschillende activiteiten die onder deze rubriek vermeld staan. Er is geen sprake van een 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject. De conclusie uit de scan was: 'er ontstaan geen verplichtingen op grond van de regelgeving op het gebied van milieueffectrapportage'.

Naast het uitvoeren van deze scan is tevens nagegaan of in bijlage D van het Besluit m.e.r. mogelijk nog andere van toepassing zijnde of vergelijkbare activiteiten staan opgenomen. De activiteit(en) die onderscheiden kunnen worden binnen het onderhavige project, zoals het aanleggen van een lokale toegangsweg, het bouwen van een relatief kleinschalig (wacht)gebouw en het lokaal ver- en/of aanleggen van relatief kleinschalige waterlopen komen echter als zodanig niet voor op deze D-lijst van activiteiten.

Op basis van deze bevindingen wordt geconcludeerd dat er voor het onderhavige project geen verplichtingen ontstaan op grond van de regelgeving op het gebied van milieueffectrapportage.

### *Overige omgevingsaspecten en gebruiksmogelijkheden aangrenzende gronden*

De verplaatsing van de hoofdentree van MVKK geeft geen aanleiding tot nadere beschouwingen met betrekking tot de overige omgevingsaspecten zoals die in het vigerende bestemmingsplan Luchthaven 2013 staan opgenomen. De bestemming van de gronden binnen het projectgebied wijzigt immers niet. De overige aspecten zijn getoetst bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

De beoogde ontwikkeling vindt plaats binnen het grondgebied dat eigendom is van Defensie en levert geen beperkingen op voor de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Bij de ontwikkeling in het zuidelijk luchthavengebied wordt rekening gehouden met mogelijk toekomstige uitbreidingen van de activiteiten van DHA. Tevens blijft de mogelijkheid bestaan om bij evenementen op het terrein van MVKK ten oosten van de nieuwe entree te kunnen parkeren.

### ***Conclusie omgevingsaspecten***

Op basis van de beschouwing in dit hoofdstuk wordt geconcludeerd dat de diverse relevante omgevingsaspecten geen belemmering vormen het project: verplaatsing van de hoofdentree en de daarmee gepaard gaande ontwikkeling van het entreegebied aan de zuidzijde van het luchthavengebied.

De ontwikkeling past binnen de bestemming van de gronden binnen het gebied. Met betrekking tot een aantal specifieke omgevingsaspecten is overleg gevoerd met de betreffende bevoegde gezagen en zullen separaat vergunningen aangevraagd worden of meldingen worden gedaan. Aan van toepassing zijnde voorschriften wordt of zal worden voldaan.

## **4. Uitvoerbaarheid**

### ***Maatschappelijke uitvoerbaarheid***

In de voorgaande hoofdstukken is op verschillende plaatsen al ingegaan op de visie, ambities en de inmiddels gerealiseerde ontwikkelingen rondom het luchthavengebied en het overleg wat daarover tussen alle belanghebbenden en betrokken partijen is gevoerd. Ook in het bestemmingsplan Luchthaven 2013 worden diverse beleidstukken behandeld die door de gemeenteraad van Den Helder zijn besproken en ter inzage voor eenieder hebben gelegen en zijn vastgesteld.

Onder verwijzing naar deze stukken en met de onderhavige ruimtelijke onderbouwing mag aangenomen worden dat er een breed draagvlak is voor de diverse ontwikkelingen in het zuidelijke deel van het luchthavengebied, waaronder de verplaatsing van de entree van MVKK en de inpassing daarvan in dit gebied. De beoogde ontwikkeling is in lijn met het vastgestelde gemeentelijk- en provinciaal beleid inzake de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven.

Voor de omgevingsvergunning aanvraag geldt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uitgebreide procedure). In deze procedure bestaat voor belanghebbenden de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen en het instellen van beroep.

### *Economische uitvoerbaarheid*

De kosten van het project worden geheel gedragen door de initiatiefnemer. De vaststelling van een exploitatieplan bij de omgevingsvergunning is dan ook niet nodig.

### Conclusie uitvoerbaarheid en omgevingsvergunning

Middels de onderhavige rapportage is aangetoond dat er geen belemmeringen zijn voor het "bouwen buiten het bouwvlak in afwijking van het bestemmingsplan", c.q., het initiatief of project "ontwikkeling van een nieuwe hoofdentree voor MVKK".

Het verlenen van een omgevingsvergunning is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

## BIJLAGEN

- RO\_Om\_Architectuurboek
- RO\_Sit\_Fig 5\_Entree en wachtgebouw (1:500) \_T0
- RO\_Sit\_Fig 6\_Overzicht nieuwe situatie incl. bouwvlak (1:1000)  
\_T01
- RO\_Bijlage 2\_Water\_HHNK\_avr
- RO\_Bijlage 3\_Bodem\_Antea\_rapport
- RO\_Bijlage 4\_OD\_NHN\_advies
- RO\_Bijlage 5\_VR-NHN\_advies
- RO\_Bijlage 6\_Natuur\_vdGoesGroot\_rapport 2018
- RO\_Bijlage 7\_Natuur\_vdGoesGroot\_rapport 2020
- RO\_Bijlage 8\_Stikstof\_Aerius 2020
- RO\_Bijlage 9\_ILS\_CLSK\_Defensie