

Startnotitie Heldair 2020



Jeroen Noot
RWO-Beleidsontwikkeling
Versie: 1.3
Datum: 30 oktober 2008

Inleiding

In het kader van de bestuursopdracht Heldair 2020 werkt de afdeling RWO aan het opstellen van een gebiedsvisie voor de luchthaven en omgeving. Allereerst is een inventarisatie gemaakt van de activiteiten in het gebied en de ambities, knelpunten en verbeterpunten van de partijen die in het gebied actief zijn. Het gebied kent een fors aantal planologische belemmeringen die van grote invloed zijn op de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied.

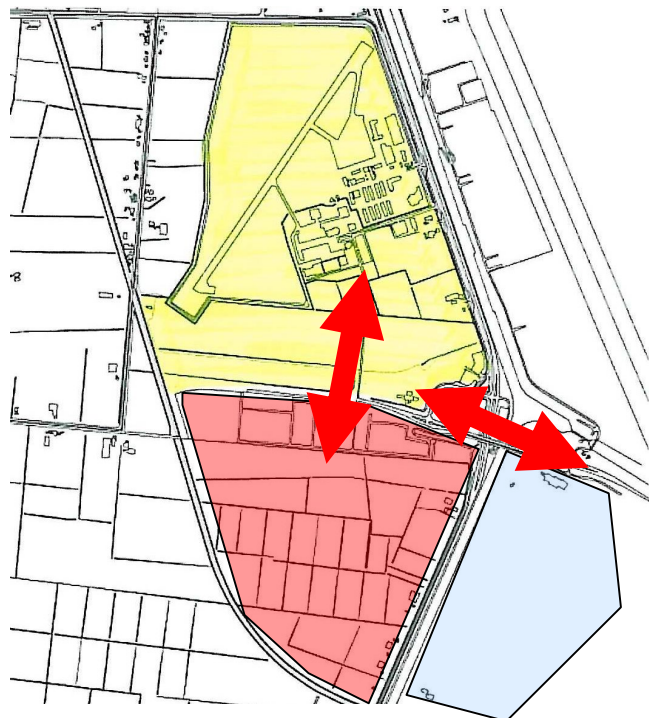
In deze startnotitie worden de ambities, knelpunten, verbeterpunten en (planologische) belemmeringen op een rij gezet. Daarnaast worden de beleidsmatige uitgangspunten en/of randvoorwaarden vanuit de gemeente Den Helder benoemd.

Vanuit het beleid, ambities en belemmeringen is een aantal keuzes gemaakt die richting geven aan de uitwerking van de visie. Hierbij stelt deze startnotitie een 5-tal scenario's voor die uitgewerkt gaan worden als basis voor de gebiedsvisie. Uit de scenario's zal uiteindelijk een keuze gemaakt worden voor de definitieve visie.

Het gebied

De gebiedsvisie voor Heldair (geel gearceerd) wordt aan het zuiden begrensd door bedrijventerrein Kooypunt (rood gearceerd), aan het oosten door de N250, aan het noorden door de Doggersvaart en aan het westen door de eigendomsgrens van Defensie/de spoorlijn (vanaf de Kop landingsbaan tot aan Kooypunt).

In een breder perspectief bekeken zijn er nauwe relaties met het bedrijventerrein Kooypunt en in de toekomst met het nog te ontwikkelen bedrijventerrein in Anna Paulowna (blauw gearceerd). Deze relaties betreffen: de ontsluiting, de ligging aan de entree van Den Helder, relaties tussen bedrijven, etc. Hoewel de gebiedsvisie zich noodzakelijker wijze beperkt tot het bovenstaand beschreven (geel gearceerde) gebied, blijft er oog voor de relaties tussen de gebieden. Gezamenlijke probleempunten kunnen daarbij in afgestemde vorm worden opgelost.



In het gebied neemt het Maritiem Vliegveld de Kooy het grootste ruimtebeslag voor haar rekening. Dit vliegveld is ingericht voor helikopter operaties met een ondersteunende functie voor de Koninklijke Marine. Naast de vluchten met helikopters vindt ook onderhoud plaats aan de toestellen. Hoewel het een helikopterbasis is, is er een start/landingsbaan ingericht die binnenkort opgeknapt zal worden. Naast de operationele onderdelen is ook de golfbaan van Defensie binnen het gebied gelokaliseerd. Defensie hanteert een strikte scheiding tussen het militaire deel en het civiele deel.

De civiele activiteiten vinden plaats vanaf (en onder verantwoordelijkheid van) Den Helder Airport, een civiele 'enclave' binnen het militaire luchthaventerrein. Voor de afhandeling van

de vluchten maakt Den Helder Airport (tegen betaling) gebruik van de faciliteiten van Defensie, waaronder start/landingsbaan, verkeersleiding en brandweer. Binnen de huidige oppervlakte van Den Helder Airport is slechts zeer beperkt en sub optimaal uitbreiding mogelijk. Den Helder Airport heeft een eigen terminal, waarin een aantal bedrijven gevestigd zijn. Op Den Helder Airport zijn een aantal kantoorgebouwen aanwezig, waar diverse bedrijven gevestigd zijn. Eén kantoorpand staat al enige tijd leeg, onduidelijk is wat hier de oorzaak van is. De bedrijven die gevestigd zijn in de kantoorruimtes op Den Helder Airport zijn in het algemeen luchthaven en/of offshore gerelateerd. Daarnaast kent Den Helder Airport een aantal hangars (al of niet met kantoorruimte) waar de helikopters en vliegtuigen gestald en onderhouden worden. Den Helder Airport vervult voornamelijk (ca. 98%) een functie in het vervoer van offshore personeel van en naar de platforms op de Noordzee, dit met helikopters. De overige 2% van de vluchten zijn divers van opbouw.

Zuidelijk van het Maritiem Vliegveld en Den Helder Airport bevindt zich een agrarisch open gebied, waar voornamelijk bollenteelt plaatsvindt. In dit gebied wordt een nieuw tracé voor de luchthavenweg aangelegd. Een deel van het open terrein is al eigendom van Defensie en zal na de aanleg van het nieuwe tracé luchthavenweg bij het (beveiligde) Defensieterrein getrokken worden. Het gebied kent een tweetal bewoners. Eén bewoner is in dienst van de Defensie.

Aan de zuidzijde van het opengebied, tegen het verkeersknooppunt Kooypunt is een beperkte kantorenlocatie gelegen, met een kantoor van de Rabobank, met DTO en een kleiner pand waar een adviesbureau (Pro Census) en een accountantsbureau (OMNYACC) gevestigd zijn. De kantoren hebben een relatie met de regio, of hebben belang bij een goede regionale bereikbaarheid. Daarnaast is er een drive-in restaurant van Mac Donalds gevestigd.

De belangrijkste ontsluiting van het gebied Heldair vindt plaats via de luchthavenweg en de parallelweg. De kruising nabij Mac Donalds wordt door de verkeersintensiteit (sluipverkeer van en naar Den Helder) en de opzet gezien als gevaarlijke kruising. Onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein laat zien dat de verkeersintensiteit op het knooppunt verder zal toenemen en er maatregelen nodig zijn om de doorstroming en veiligheid te garanderen. Het fietspaden netwerk in het gebied is op dit moment niet compleet, de bereikbaarheid per openbaar vervoer is beperkt.

De ontwikkelingen in het gebied

Het Maritiem Vliegveld de Kooy is recent overgedragen aan het Defensie Helikopter Commando. Er ligt een doelstelling het Vliegveld te optimaliseren voor de komst van de NH90 helikopter. Dit betekent dat een aantal voorzieningen verplaatst moeten worden en dat er nieuwe hangarruimtes ingericht worden. Naast de komst van de NH90 is relevant dat Defensie aan de omwonenden heeft toegezegd de geluidsoverlast te beperken door een aantal voorzieningen te verplaatsen. Defensie werkt daarnaast aan het groot onderhoud van de start-landingsbaan en is recent gestart met de bouw van een hangar voor de NH-90 helikopters.

Den Helder Airport kent de laatste jaren een sterke groei van het aantal vliegbewegingen, vrijwel uitsluitend door de sterke groei van het offshore helikopter verkeer. Doordat er meer gevlogen wordt is de druk op hangarruimte met onderhoudsmogelijkheden sterk toegenomen. Den Helder Airport heeft een bouwaanvraag uitstaan voor een stallinghangar. Naast de vraag vanuit de helikopter operators kent Den Helder Airport de vraag van een aantal kleinere bedrijven en /of particulieren naar hangarruimte. Op dit moment is er onvoldoende ruimte om aan de vraag naar hangarruimte te voldoen. De groei van de bedrijven op Den Helder Airport veroorzaakt een verhoging van de parkeerdruk in het

gebied. Buiten het langparkeerterrein van Den Helder Airport lijkt de parkeercapaciteit op plaatsen onvoldoende. Vanuit de offshore passagiers en de oliemaatschappijen is er behoefte aan een hotel in de nabijheid van Den Helder Airport. Nu moeten de passagiers 's ochtends (piektijd voor vertrek) aangevoerd worden met taxi's en bussen. De passagiers worden in hotels in de wijde omgeving (tot Alkmaar) ondergebracht.

In het open gebied tussen de luchthaven en het bedrijventerrein Kooypunt wordt door de gemeente gewerkt aan de aanleg van een nieuw oost-west tracé van de luchthavenweg. Na de voltooiing van dit tracé wordt het huidige oost-west tracé uit de openbaarheid genomen en wil Defensie een zuidelijke ontsluiting realiseren voor het Maritiem Vliegkamp de Kooy. De gemeente heeft zich voorgenomen om na aanleg van het nieuwe tracé maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid van de kruising parallelweg op het verkeersknooppunt Kooypunt te verbeteren.

Voor de kantorenlocatie nabij het verkeersknooppunt zijn bouwplannen voor een nieuw kantoorpand. Het kantoorgebouw van de Rabobank wordt uitgebreid met een nieuwe entree/serre. Een voorstel tot de ontwikkeling van een nieuw ziekenhuis in het gebied is afgewezen.

Net buiten het gebied, op bedrijventerrein Oostoever, is een Gasbehandelingsinstallatie (GBI) gevestigd. Deze installatie kent een externe veiligheidszoning vanuit het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Deze zoning strekt zich uit tot over het gebied Heldair. In 2004 is de veiligheidszoning vastgesteld in het bestemmingsplan Oostoever 2003. In 2007 is de procedure gestart om te komen tot een nieuwe milieuvergunning. Als onderdeel hiervan moet ook de risicocirkel opnieuw berekend worden, waarbij een nieuwe rekenmethode gebruikt moet worden. Dit heeft zeer waarschijnlijk gevolgen voor de omvang van de cirkel. Onduidelijk is hoe groot deze cirkel zal worden. Deze onduidelijkheid levert frustratie op bij de bedrijven en bewoner in het gebied, zij weten niet waar ze aan toe zijn. De toetsing van bouwaanvragen in het gebied door de gemeente wordt hierdoor tevens bemoeilijkt.

Ruimtelijke ambities en randvoorwaarden

Onder de in het gebied aanwezige organisaties, bedrijven en bewoner is een inventarisatie uitgevoerd naar de ambities voor de ontwikkeling van het gebied. Een aantal ambities was reeds bekend omdat hier bouwaanvragen voor zijn ingediend bij de gemeente, of doordat zij in eerdere overleggen met de gemeente zijn gemeld. De inventarisatie heeft de volgende resultaten opgeleverd:

Kantoren

Naast het Rabobank gebouw is sprake van een tweetal bouwplannen, namelijk de realisatie van een nieuw kantoorgebouw van 1390 m² BVO en de uitbreiding van het bestaande kantoorgebouw (waarin Pro-Census en Omnyacc gevestigd zijn) met een extra verdieping van 300 m² BVO. Voor deze ontwikkelingen bestaat concrete belangstelling vanuit de markt. Naast de bouwplannen voor kantoorruimte ligt er een ambitie om een aantal landbouwkavels in het gebied te ontwikkelen met zoveel als mogelijk hoogwaardige functies.

Luchthavengerelateerd (civiel)

Er ligt een urgente vraag naar hangarruimte voor helikopterstalling en onderhoud op Den Helder Airport. Absolute voorwaarde bij de ontwikkeling van hangars voor helikopteronderhoud, is de schakeling met voldoende kantoorruimte voor de administratieve werkzaamheden die bij het onderhoud komen kijken. De hangars moeten voldoende hoog zijn om ook de grootste gangbare maat helikopters (uitgangspunt is het formaat NH90) te

kunnen stallen. De positie van de hangardeuren ten opzichte van de wind is hierbij een aandachtspunt. Den Helder Airport heeft op dit moment één bouwaanvraag lopen voor een hangar. Vanuit meerdere bedrijven is op relatief korte termijn extra hangarruimte gewenst, de nieuwe hangar voor DHA kan niet volledig in deze vraag voorzien. Aandachtspunt is een gezonde verhouding tussen de grote bedrijfsmatige gebruikers en de kleinere zakelijke en particuliere hangargebruikers. Versnippering van de schaarse ruimte moet voorkomen worden. Bij de inrichting van de luchthaven moet rekening gehouden worden met een mogelijk gebruik door vastvleugel vliegtuigen in de toekomst en de mogelijkheden om toestellen aan of af te voeren met diepladers. Den Helder Airport kijkt in principe naar een zuidelijke uitbreiding van de luchthaven (in het verlengde van het Wintershall kantoor), maar sluit andere oplossingen niet uit zolang deze passend zijn.

Overige ambities gerelateerd aan de luchthaven zijn:

- De ontwikkeling van een hotel van circa 70-100 kamers voor offshore personeel op loopafstand van de terminal van Den Helder Airport. (een ontwikkelaar moet nog gevonden worden).
- Vergaderruimte en uitbreiding aankomsthal. Aan de zuidzijde van het stationsgebouw is door Den Helder Airport rekening gehouden met een beperkte uitbreiding, voornamelijk voor de aankomsthal
- De realisatie van een beperkte opslagruimte achter het kantoor van Wintershall aan een (nog aan te leggen) platform van Den Helder Airport.
- De realisatie van voldoende parkeerruimte voor de bedrijven op Den Helder Airport. Op eigen terrein is voor de bedrijven geen uitbreiding meer mogelijk. De bedrijven vragen de gemeente om een oplossing.
- De realisatie van een goede verkeersontsluiting van de luchthaven en de bedrijven daar, waarbij de voorkeur uitgaat naar een niet doodlopende weg.
- De ontwikkeling van een proefdraaispot voor helikopters, gezamenlijk met Defensie.

Luchthavengerelateerd (Defensie)

Defensie werkt aan de optimalisering van het Maritiem Vliegveld de Kooy voor het gebruik van de NH90 helikopter. In 2008 is gestart met de bouw van een nieuwe stallinghangar voor de NH90 helikopter. Daarnaast wil Defensie een aantal luchthavenvoorzieningen verplaatsen.

Het betreft hier:

- De verplaatsing van het dummy deck. Deze voorziening is een nagemakkt helikopterdek van een fregat waar oefeningen gehouden worden voor landingen aan boord van schepen. Het dummy deck staat nu opgesteld aan de Kop van de start/landingsbaan.
- Verplaatsing Area Alpha. Deze voorziening is een afgebakende ruimte op het grasland van de luchthaven waar met helikopters oefeningen gehouden worden.
- Verplaatsing hellingsheuvel. Deze voorziening dient ook voor oefeningen met helikopters en bevindt zich aan de Westzijde van de luchthaven.
- Door verplaatsing van bovenstaande voorzieningen kunnen deze ook door de NH90 gebruikt worden. Bovendien kan met verplaatsing van de voorzieningen en de realisatie van de gezamenlijke proefdraaispot de belofte aan de bewoners gestand gedaan worden om de geluidsproductie meer van de woningen van de Kortevliet/Schooten af te verplaatsen.
- Defensie heeft nog geen locatie vastgesteld voor de bovengenoemde voorzieningen. Bovendien heeft Defensie behoefte aan (beperkte) ruimte buiten het luchthaventerrein voor de plaatsing van vliegveldverlichting. Op dit moment is nog niet duidelijk in welke omvang en op welke locatie deze geplaatst moeten worden.

Defensie wil de toegangspoort van Maritiem Vliegkamp de Kooy verplaatsen. Het huidige oost-west tracé van de luchthavenweg doorkruist het Defensierrein en zal uit de openbaarheid onttrokken worden, waarna Defensie ook het zuidelijk deel van haar terrein kan ontwikkelen en onder het beveiligingsregime kan brengen.

Defensie heeft geen behoefte aan het verlengen van de start-landingsbaan.

Bewoners ambities

Er ligt een ambitie om een kavel van 10.000 m² op te splitsen in 3 gelijkwaardige kavels, waarbij op de 2 lege kavels een bedrijfswoning met bedrijfsunit gerealiseerd wordt. Concreet gaat het dus om de realisatie van 2 bedrijfswoningen met bedrijfsunit.

Overige aandachtspunten

Naast de directe ambities is door de geconsulteerde partijen aan flink aantal aandachtspunten benoemd die van belang zijn voor het gebied. Dit zijn:

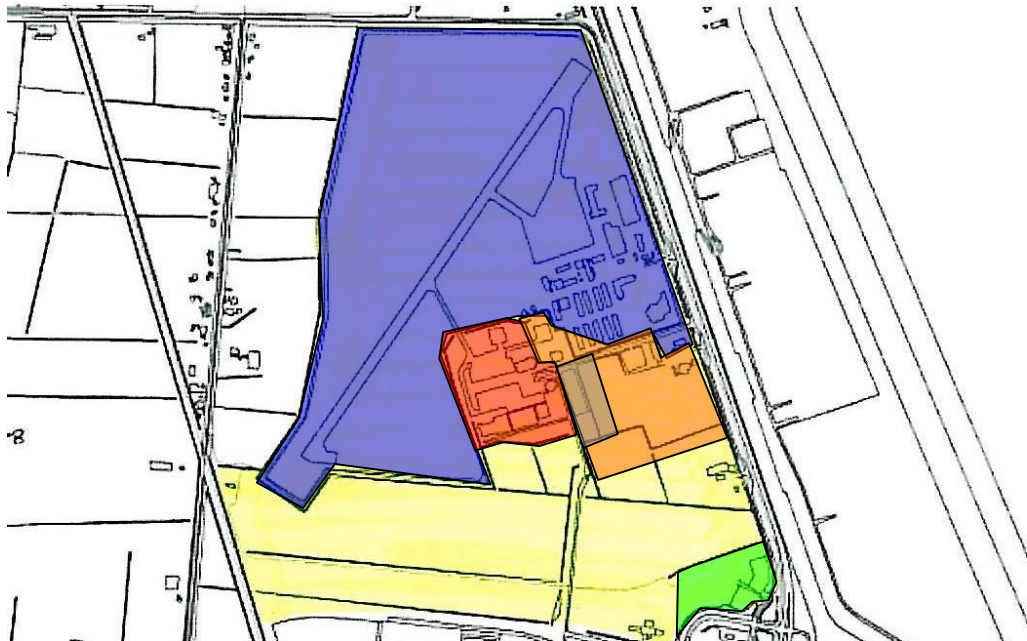
- Belangrijkst is het verkrijgen van duidelijkheid over Externe veiligheidszoning rond de Gasbehandelingsinstallatie – de onduidelijkheid rond deze zoning maakt dat bedrijven niet geneigd zijn te investeren. Duidelijkheid is sterk gewenst, ook voor de huidige gevestigde bedrijven en bewoner.
- Parkeren – zowel op de luchthaven als bij de kantoren rond het verkeersknooppunt wordt door bedrijven aangegeven dat er een tekort aan parkeerruimte is.
- Veiligheid – vooral rond de kantoren bij het verkeersknooppunt wordt veiligheid als aandachtspunt benoemd. Het betreft hier de gevoelsmatige veiligheid.
- Onderhoud en aankleding openbare ruimte – dit wordt door bedrijven op de luchthaven en bij bedrijven rond het verkeersknooppunt als aandachtspunt meegegeven. Vooral rond de Mac Donalds wordt regelmatig zwerfvuil gevonden. De inrichting van de openbare ruimte is hier schaars.
- Openbaar recreatief groen – het ontbreken van openbaar recreatief groen wordt door de kantoorgebruikers rond het verkeersknooppunt als gemis ervaren.
- Uitstraling gebied en bebouwing in relatie tot zichtlocatie – de ligging van het gebied rond het verkeersknooppunt maakt dat de bedrijven die hier gevestigd zijn belang hechten aan de uitstraling van gebouwen en het gebied als geheel.
- Bereikbaarheid gebied per OV – de bereikbaarheid van het gebied per Openbaar Vervoer wordt als matig beschouwd. Dit punt verdient volgens de bedrijven aandacht, waarbij o.a. de mogelijkheid tot verplaatsing van station zuid geopperd is.
- Ontsluiting gebied rond knooppunt Kooy – de bedrijven rond het verkeersknooppunt Kooy ervaren de ontsluiting van het gebied vooral als onveilig. Zij vragen om een goede en verkeerskundig veilige ontsluiting.
- Acquisitie kantoorgebruikers door Gemeente Den Helder – De bedrijven vragen een gerichtere acquisitie door de gemeente Den Helder op kantoorgebruikers voor het gebied.
- Voorrangssituatie luchthavenweg – De voorrangssituatie aan de luchthavenweg wordt als onoverzichtelijk ervaren. Geregeld verleent doorgaand verkeer geen voorrang aan van rechts komend verkeer.
- Bereikbaarheid over de parallelweg – via de parallelweg is de woning aan Rijksweg 24 nu van twee kanten bereikbaar. De eigenaar vraagt de bereikbaarheid van 2 kanten te handhaven.
- Verkeersafwikkeling N99/N250 richting Den Helder – De bereikbaarheid in regionaal perspectief verdient aandacht, waarbij ook de aansluiting met de N250 en N99 meegenomen kan worden.

- Tijdige communicatie richting bedrijven – Als belemmeringen ongunstig verplaatst worden vraagt de OV-Kooypunt om tijdig hierover te communiceren met bedrijven.

De planologische bestemmingen anno 2008

In het gebied vigeren een aantal bestemmingsplannen:

- 050 – Kortevliet 1985
- 065 – Luchthaven Den Helder 1994
- 073 – Landelijk gebied 1980
- 074 – Landelijk gebied 1980 – eerste herziening



Globaal levert dit de volgende bestemmingen op:

Bestemming	
	Marine, Landmacht, Luchtmacht
	Luchthaven, nader uit te werken
	Bedrijfsterrein luchthaven
	Horeca
	Agrarisch
	Parkeren

Belemmeringen

Het gebied kent een groot aantal belemmeringen. De belemmeringen verschillen van aard en impact. Een beperkt aantal belemmeringen is, onder voorwaarden, te verplaatsen. De belemmeringen waar rekening mee gehouden moet worden zijn:

Toetsingsafstand rond de Buisleidingen – door het gebied loopt een leidingtracé met gastransportleidingen. Rond dit leidingtracé is een toetsingsafstand vastgesteld. Bouwplannen binnen deze afstand worden door de Gasunie getoetst. Het leidingtracé en dus ook de toetsingsafstand moet als gegeven worden beschouwd.

Routes vervoer gevaarlijke stoffen – Door het gebied lopen een aantal routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, o.a. richting de luchthaven en het Maritiem Vliegveld de Kooy. Deze routes zijn noodzakelijk voor de bedrijfsvoering van de luchthaven het MVK en moeten dus als gegeven worden beschouwd. De routes kennen geen zware beperkingen op het gebied.

Toetsingsvlakken: LAR, Weerradar KNMI, VOR, ILS – Rond diverse radarinstallaties en/of instrumenten benodigd voor het vliegverkeer zijn toetsingsvlakken vastgesteld. Deze toetsingsvlakken geven een bepaalde hoogte aan waarbinnen gebouwd mag worden. Wordt deze grens overschreden dan moet toetsing plaatsvinden. De instrumenten/radars kunnen niet of niet eenvoudig verplaatst worden. Voor deze visie beschouwen we ze dan ook als gegeven.

Invliegfunnels – De invliegfunnels geven hoogtelijnen aan waarboven niet gebouwd mag worden, dit om veilige invliegroutes voor helikopters en vliegtuigen te garanderen. De funnels in het verlengde van de start-landingsbaan zijn niet verplaatsbaar, vliegtuigen moeten recht aan kunnen vliegen. Deze beschouwen we dan ook als gegeven. Helikopter invliegfunnels zijn in principe wel verplaatsbaar (als daar voldoende ruimte voor is). Wel moet hierbij mogelijk rekening gehouden worden met lange procedures in verband met het mogelijk verschuiven van de geluidszonering en veiligheidszonering.

Ke-zonering – de Ke zonering is vastgesteld om de geluidsbelasting van de luchthaven vast te leggen. Jaarlijks wordt beoordeeld hoe de activiteiten van de luchthaven (civiel en militair) zich verhouden tot de vastgestelde geluidszone. Afhankelijk van de zone kunnen bouweisen worden opgelegd. De Ke zonering kan veranderen bij verplaatsing van vliegpatronen (bijvoorbeeld door verplaatsing van funnels). Hiervoor zijn waarschijnlijk lange procedures noodzakelijk.

Straalpad KPN – Het straalpad van de KPN levert geen grote belemmeringen op in het gebied. Het straalpad is niet of moeilijk verplaatsbaar, voor de visie beschouwen we deze als gegeven.

Slechtweerroutes – De slechtweerroutes vallen net buiten het gebied. De slechtweerroutes leveren geen belemmeringen op binnen het gebied en zijn niet verplaatsbaar. We beschouwen ze voor de visie als gegeven.

Externe Veiligheid Gasbehandelingsinstallatie (GBI) – De externe veiligheidszonering rond de GBI is al eerder benoemd bij de ontwikkelingen. Voor het gebied is dit de belangrijkste belemmering, het levert beperkingen op in bouwmogelijkheden en voor activiteiten waarbij groepen mensen gedurende een dagdeel aanwezig zijn. In het bestemmingsplan Oostoever 2003 is een risicozonering voor de GBI vastgesteld, die na een uitspraak van de Raad van Staten ook buiten de grenzen van dat bestemmingsplan getoets moet worden, dus ook in het plangebied Heldair. Verplaatsen van de cirkel is volgens de NAM slechts beperkt mogelijk en vraagt een zeer forse investering (ca. 200 miljoen Euro), mitigerende maatregelen zijn niet mogelijk. Er wordt gewerkt aan het berekenen van een nieuwe veiligheidszonering. Op dit moment wordt verwacht dat duidelijkheid over deze contour pas over aanzienlijke tijd zal optreden. Voor deze visie gaan we uit van de vastgestelde contour uit 2004.

De veiligheidszone rond de start/landingsbaan – De start landingsbaan kent een veiligheidszone die is vastgesteld op basis van de classificatie van de luchthaven. Defensie beoordeelt nu of het mogelijk is de luchthaven een andere classificatie te geven waardoor de

veiligheidsafstand kleiner kan worden. De keuze en bevoegdheid tot het inkrimpen van deze veiligheidsafstand ligt bij Defensie.

Externe veiligheid Luchthaven – Ook luchthavens kennen een externe veiligheidszonerings. Voor het Maritiem Vliegkamp de Kooy is deze nog niet berekend. De verwachting is dat hier voorlopig geen duidelijkheid over komt, omdat MVK de Kooy in gebruik is als helikopterveld. Gegevens hierover ontbreken. Bovendien ontbreekt het wettelijke kader om deze contour in gebruik te nemen. Voor Den Helder Airport is de externe veiligheid berekend voor de vergunningaanvraag voor 25.000 vliegbewegingen. Voor zover dat mogelijk is nemen we de Externe veiligheidszonerings van de luchthaven mee bij de uitwerking van de visie.

Ambities en randvoorwaarden gemeente Den Helder

De gemeente Den Helder heeft in een aantal beleidsnota richtinggevende keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van het gebied. Bij het uitwerken van de gebiedsvisie worden de volgende beleidsuitgangspunten meegenomen:

Strategische visie (2007): Het ontwikkelen van een duurzame economie met de offshore, haven, kennis & technologie (inclusief onderwijs), duurzame (wind) energie, toerisme & recreatie en zorg & wellness als belangrijkste dragers.

Economisch Actieplan (2005): Hierbij zijn meerdere speerpunten vastgesteld waarbij voor deze nota de speerpunten havens en luchthaven en Koninklijke Marine van belang zijn. Voor het speerpunt havens en luchthavens is "Het versterken van de economische functie van de havens en luchthaven en hun maintenance en supply functie ten behoeve van de offshore [...]" als doel gesteld. Hierbij zijn de volgende acties benoemd:

- Het realiseren van Businesspark Heldair;
- het scheppen van mogelijkheden ter stimulering van meer en meer gediversificeerd civiel gebruik van de luchthaven,

Voor het speerpunt Koninklijke Marine is als doel gesteld: "Het in stand houden van een evenwichtige verankering en uitbreiding van activiteiten van de KM en van defensie en defensiegerelateerde activiteiten in Den Helder". Hierbij is de volgende actie van belang:

- Het stimuleren van civiel medegebruik van KM faciliteiten.
- Daarnaast is gesteld dat gewerkt moet worden aan het behoud en verstevigen van Defensieactiviteiten in Den Helder.

Notitie werklocaties (2006) – In de notitie werklocaties is vastgesteld dat de locatie Heldair zich moet ontwikkelen als samenhangend gebied, onder andere door ingrepen in de openbare ruimte en het voeren van een eenduidige naamgeving. De locatie moet ontwikkeld worden voor niet-publieksgebonden kantoorfuncties met een regionale uitstraling. Landschappelijke elementen worden zoveel als mogelijk ingepast en geldende belemmeringen worden benut om een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren.

Nota Toerisme en Recreatie (2008) – In de nota Toerisme en Recreatie is vastgesteld hoe het toeristisch product van Den Helder zich moet ontwikkelen. Hierbij zijn een drietal profielen ontwikkeld, waarbij voor de luchthaven het profiel Spanning Den Helder het meest relevant is. Bekeken moet worden of en zo ja hoe de luchthaven onderdeel kan uitmaken van een 'spanning' toeristisch product.

Belangrijk uitgangspunt van de nota toerisme en recreatie is het creëren van nieuwe recreatieve oost-west verbindingen (fiets en wandelroutes). Beoordeeld moet worden of tussen Kooypunt en de luchthaven een Oost-west verbinding tot stand gebracht kan worden.

Concept Kadernota groen (2008) - De concept kadernota groen ligt op het moment van schrijven (september 2008) ter inzage. Eén van de uitgangspunten is het handhaven van een open (groene) ruimte tussen de luchthaven en Kooypunt, waarbij voorkomen moet worden dat het een vogelaantrekkende werking heeft (in verband met de vliegveiligheid)

Rapport 'Gaan voor goud' (2008) – Het creëren van een buffer voor het TESO verkeer bij Kooypunt. Hierbij is geen exacte locatie benoemd, maar een locatie tussen Kooypunt en luchthaven wordt niet uitgesloten

Gezamenlijke verklaring (Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland, Ministerie van Defensie) mbt het behoud van MVK de Kooy (2004) – Naast een aantal andere zaken is hierin vastgelegd dat gezamenlijk gewerkt wordt om Defensie efficiënter te laten opereren op MVK de Kooy.

Beleidsnota cultuurhistorische waarden (2004) - Op het terrein van vliegveld de Kooy bevond zich tot de aanleg van het vliegveld een duingebied zoals De Nollen en De Garst. In het begin van de 18^e eeuw is op dit terrein een hoeve, de Kwelderbeek, met een eendenkooi aangelegd. De naam De Kooy is hier dan ook van afgeleid. Het huis en de eendenkooi hebben tenminste tot 1858 bestaan. In de oorlog is op het terrein een groot aantal bunkers neergezet.

Het archeologieregime wordt gerealiseerd door de archeologische waarden door middel van een dubbelbestemming (met archeologie als tweede bestemming) op te nemen in het bestemmingsplan.

Bij werkzaamheden boven de 500 vierkante meter en dieper dan 50 centimeter dient rekening gehouden te worden met archeologische waarden. Bij sloop van bunkers dient vooraf contact opgenomen te worden met een archeoloog of bouwhistoricus om zodoende de cultuurhistorische waarden te kunnen documenteren.

Naast de in beleidsstukken vastgelegde uitgangspunten geldt een aantal meer algemene uitgangspunten die de gemeente hanteert. Deze zijn:

Stedenbouwkundig

- Het ontwikkelen van het gebied als de entree van Den Helder;
- Het realiseren van een verkeerscircuit rond parkeerterrein van de luchthaven, waardoor een logische en aantrekkelijke entree van DHA/MVK ontstaat;
- Ontwikkelen van een representatieve entree van Den Helder met versterking van landschappelijke elementen.
- De bereikbaarheid van het gebied moet verbeterd worden;
- De relatie tussen het gebied Helder, Kooypunt en het RHB verdient aandacht.

Verkeer/parkeren:

- De Parallelweg wordt geknipt om de onveiligheid van de kruising nabij Mac Donalds te verbeteren;
- De kantoorlocatie nabij het verkeersknooppunt wordt bij voorkeur ontsloten via de luchthavenweg;
- Het kruispunt/knooppunt Kooypunt moet nader bekeken worden in regionaal perspectief;
- Een langzaam verkeerroute moet in stand blijven;
- Parkeren moet in principe plaatsvinden op eigen terrein;
- Niet overal worden parkeerterreinen ontwikkeld;

- Een oost-west fietsroute vanaf het Noord-Hollands kanaal naar de Middenvliet moet ontwikkeld worden.

Uitgangspunten/Keuzes voor de uitwerking van de visie

Voor het uitwerken van de visie stellen wij voor om een aantal uitgangspunten te hanteren.

Deze zijn:

- *Gestreefd wordt om de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied zo groot mogelijk te maken.* Het gebied vervult een belangrijke rol in de economische structuur van Den Helder. Naast de economische functie kent het vrijwel geen andere functies.
- *De ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven en het Maritiem Vliegkamp de Kooy krijgen hierbij prioriteit.* Ontwikkeling of uitbreiding van de luchthaven en/of MVK elders is namelijk niet mogelijk. Hierbij gelden de volgende prioriteiten (1. basis voorzieningen (hangars met kantoorruimte onderhouds gerelateerd, platform, proefdraaispot, dummy deck, overige utilities), 2. extra voorzieningen, waaronder een hotel.
- *Na de luchthaven heeft de locatie rond het verkeersknooppunt Kooypunt (Rabobank) prioriteit voor de ontwikkelingsmogelijkheden.* Hierbij worden, indien mogelijk in het kader van Externe Veiligheid, locaties met een bouwbestemming eerst ingevuld.
- *Geen industriële ontwikkeling.* In het gebied komen geen functies die concurrerend zijn ten opzichte van Kooypunt. M.a.w. geen industriële ontwikkeling, kantoorfuncties kunnen wel (als dit mogelijk is in het kader van Externe Veiligheid)
- *De contouren voor de Gasbehandelingsinstallatie zijn richtinggevend voor de inrichting van het gebied.* De veiligheidscontouren voor de GBI zijn richtinggevend voor de mogelijkheden tot ontwikkeling in het plangebied. De basis zijn de contouren die vastliggen in het bestemmingsplan (Oostoever 2003), de nieuwe contouren worden meegenomen voor zover bekend.
- *De ontsluiting van het gebied wordt geoptimaliseerd.* Verbeteren van de ontsluitingsmogelijkheden in het gebied, ook in geval van hulpdiensten in samenhang met ontsluiting Kooypunt.
- *Geen nieuwe belemmeringen toevoegen* – Nieuwe activiteiten mogen geen belemmeringen hebben voor de mogelijkheden in het verdere gebied.
- *Uitstraling belangrijk.* In verband met de ligging aan de entree van Den Helder is de uitstraling van het gebied een belangrijk onderwerp in de uitwerking van de visie

Te onderzoeken scenario's

Wij stellen voor om de visie door middel van een aantal scenario's uit te werken De scenario's zijn:

- Zonder belemmeringen (meest ideaal).*
Dit scenario is uiteraard niet reëel, de belemmeringen staan vast en hebben hoe dan ook effecten voor de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Dit scenario wordt uitgewerkt om te bepalen welke toekomstmogelijkheden er zijn indien de niet luchthaven gebonden belemmeringen (met name de Extern veiligheidszonerings) wegvallen (er is wel eens sprake dat de installatie na 2025 zal worden afgebouwd), dit zodat nu geen nieuwe ontwikkelingen worden gepland die zaken in de toekomst onmogelijk maken.
- Met belemmeringen strikt aangehouden.*
Dit scenario toont aan hoe veel er mogelijk is zonder optimalisatie van de belemmeringen en ontwikkelingen. Het kan hierbij zijn dat één ontwikkeling in het gebied de overige ontwikkelingen tegen houdt.

- c. *Met belemmeringen, ruimte en ontwikkelingen geoptimaliseerd*
Hierbij gaat het om een zorgvuldige afstemming tussen de belemmeringen, ruimte en ontwikkelingen zodat de totale ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied zo groot/optimaal mogelijk zijn. In dit scenario wordt de mogelijkheid bekeken om belemmeringen te combineren.
- d. *Kanteling DHA/MVK naar de westzijde van de start-landingsbaan*
Theoretisch kan door de kanteling (verhuizing) van DHA en het MVK naar de westzijde van de start-landingsbaan de beperkende regelgeving van de veiligheidszoning ontweken worden. Hiermee kunnen de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied sterk vergroot worden. Door dit scenario uit te werken kan beoordeeld worden of dit haalbaar is.
- e. *Optimalisatie MVK en DHA binnen de huidige eigendomsposities*
In dit scenario wordt beoordeeld in hoeverre door inbreiding de ambities van Den Helder Airport en Defensie kunnen worden ingevuld binnen de huidige eigengrenzen en welke gevolgen dit heeft voor de verdere ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied.

Risico's

De belangrijkste risico's bij de uitwerking van de visie zijn de onduidelijkheid over de risicozonering van de Gasbehandelingsinstallatie, die nog enige tijd zal voortduren en de onduidelijkheid over de externe veiligheidszoning rond de luchthaven.

Duidelijkheid over de ontwikkeling van externe veiligheidszoning van de Gasbehandelingsinstallatie zal nog enige tijd (maanden) op zich laten wachten. Op dit moment kan echter niet langer gewacht worden met het uitwerken van de visie. Een aantal bedrijven wil uitbreiden, maar kan dit niet. Den Helder loopt hiermee investeringen mis. Bij het uitwerken wordt dan ook de vastgestelde veiligheidscirkel (bestemmingsplan Oostoever 2003) als uitgangspunt gehanteerd. Door bij het uitwerken van de visie vertegenwoordigers van de ministeries van VROM en EZ en van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord te betrekken wordt het risico op een onhaalbare visie geminimaliseerd. Waar mogelijk wordt nieuwe informatie rond de Externe veiligheidszoning meegenomen.

Duidelijkheid over de externe veiligheidszoning rond de luchthaven laat ook nog op zich wachten. Gezien de specifieke situatie van de luchthaven (helikopter operaties) is men bij het berekenen van de risico's afhankelijk van informatie uit het buitenland. Door betrokkenheid van Defensie bij het uitwerken van de visie kan het risico geminimaliseerd worden.

Lijst geïnterviewde organisaties en personen

CHC Helicopters Netherlands B.V.	– Mv. P. van Saaze, Dhr. D. Jansen
Den Helder Airport	- Dhr. R. Hijmans, Mw. C. van 't Hoff
Dienst Vastgoed Defensie	- Dhr. R. Landstra
HB Vastgoed	– Dhr. H. Broeke
L. v.d. Wal en zn BV/van der Wal beheer BV	– Dhr. U. van der Wal
NAM	- Dhr. A. Hartong
OMNYACC	– Dhr. R. Schouten, Mw. E. Scholten
Ondernemersvereniging Kooypunt	– Dhr. T. Kloosterman, Mw. C. van den Hoff

Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord
Ontwikkelingsmaatschappij Noordkop B.V.

– Dhr. B. Borgers
– Dhr. P. Conijn, Dhr. F. Latjes, Dhr. H.
Kaspers

Rabobank Noord-Holland Noord
Wintershall

– Dhr. W.J. Bijker
– Dhr. J. Hartman

Bewoner Rijksweg 24

- De heer D.H. Jimmink

Klankbordgroep

OMNYACC
Rabobank Noord-Holland Noord
CSU-security
Den Helder Airport
Omnihout

- Dhr. R. Schouten
- Dhr. H. Nieuwenhuizen
- Dhr. J. de Waal
- Mw. C. van den Hoff, Dhr. R. Hijmans
- Dhr. H. Koekkoek