



TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

De Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Stcrt. 2011, 23224; hierna: Barro) geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Stb. 2011, 666; hierna: Barro). Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. De in deze regeling opgenomen wijzigingen van de Barro houden grotendeels verband met de eerste aanvulling van het Barro, waarbij enkele nieuwe nationale ruimtelijke belangen aan het Barro zijn toegevoegd en met de inwerkingtreding van de bepaling over radars in artikel 2.6.9 van het Barro. Voor de toegevoegde nationale belangen 'Hoofdwegen en landelijke spoorwegen' en 'Ecologische hoofdstructuur' en voor de regeling met betrekking tot radars is op onderdelen nog een nadere uitwerking vereist op het niveau van een ministeriële regeling. De onderhavige regeling voorziet daarin. Daarnaast bevat deze regeling nog enkele wijzigingen van niet inhoudelijke aard naar aanleiding van enkele nieuwe ontwikkelingen en worden enkele onjuistheden hersteld. Voor een toelichting op deze wijzigingen wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

In de bijlagen zijn de kaarten opgenomen van de gebieden en objecten waarop de regels van het Barro van toepassing zijn. De inhoud van deze kaarten is tevens opgenomen in de digitale omgeving, die te raadplegen is op www.ruimtelijkeplannen.nl.

2. Bestuurlijke en administratieve lasten

De onderhavige regeling bevat geen informatieverplichtingen voor burgers of het bedrijfsleven. De regeling voor radarverstoring, opgenomen in de artikelen 2.4, 2.5 en 2.6, bevat voor gemeenten een verplichting om ervoor te zorgen dat onderzoek is gedaan naar de effecten van bepaalde – nieuw mogelijk te maken – (hoge) bouwwerken en windturbines op het radarbeeld. Naar de extra bestuurlijke lasten die hiervan mogelijk het gevolg zijn, is een onderzoek uitgevoerd dat mede is begeleid door het IPO en de VNG. Uit het onderzoek blijkt dat de uitvoeringslasten voor gemeenten bij de realisatie van initiatieven voor windturbines en overige hoge bouwwerken in radarverstoringengebieden zullen toenemen met gemiddeld € 10.400 per jaar. Deze lasten zijn terug te voeren op de extra tijd die gemeenten mogelijkterwijs besteden aan vooroverleg met initiatiefnemers en afstemming met het Ministerie van Defensie.

Een onderzoek naar de invloed van het radarbeeld van een geprojecteerde windturbine kost per scenario gemiddeld € 3000. De uitkomsten van het onderzoek zijn besproken met het IPO en de VNG en hebben geen aanleiding gegeven voor compenserende maatregelen.

II. Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Onderdeel A voegt aan artikel 1.1 enkele begripsomschrijvingen toe die verband houden met de regeling ten aanzien van radarverstoringengebieden in de artikelen 2.4 tot en met 2.6 in onderdeel C van deze regeling. Voor een toelichting op deze begrippen wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel C.

Onderdeel B

Artikel 2.1, negende lid

Om de goede werking van de zeven militaire radarstations te kunnen borgen, zijn rond deze stations radarverstoringengebieden aangewezen. Binnen deze gebieden dienen bouwwerken, waaronder windturbines, die boven een aangewezen hoogte boven NAP komen, te worden getoetst op de mate waarin de werking van de radar wordt verstoord.



Onderdeel C

Artikel 2.4

In dit artikel zijn de radarverstoringengebieden beschreven waarvoor op basis van artikel 2.6.9 van het Barro bouwhoogtebeperkingen gelden in verband met radarverstoring. Tezamen met de artikelen 2.5 en 2.6 geeft dit artikel het regime om te beoordelen of er sprake is van onaanvaardbare gevolgen voor de werking van de radar. Het doel van dit regime is om zeker te stellen dat de defensieradars een goed beeld van het luchtruim – en van wat daar vliegt – behouden en dat dit beeld niet in onaanvaardbare mate wordt verstoord door hoge objecten. Met het oog hierop kunnen op grond van artikel 2.6.9 van het Barro hoge objecten in een radarverstoringengebied slechts worden toegestaan nadat is aangetoond dat deze objecten het radarbeeld niet ontoelaatbaar verstoren.

Het voorheen geldende regime, neergelegd in een brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006, is aangepast op basis van nieuwe technische inzichten en ontwikkelingen op het gebied van radarverstoring. Aanleiding voor de vernieuwing is dat enerzijds de toetsing als een knelpunt voor windenergieprojecten en voor hoogbouwprojecten wordt ervaren. Anderzijds is gebleken dat de methode van toetsen niet goed aansluit bij de laatste internationale kennis over de versturende effecten van windturbines op de radar. Voorheen werd een plan uitsluitend getoetst aan de mate van schaduwwerking van een bouwwerk tussen een enkele radar en het doelobject. Thans worden ook de effecten van reflecties van bouwwerken zoals windturbines op de radarbeelden in ogenschouw genomen. De werking van de radars wordt in onderlinge samenhang gezien, zodat de verstoring van een radar mogelijk door een ander radarbeeld kan worden gecompenseerd. De aanpassing van het toetsingsregime gaat gepaard met technische verbeteringen aan de primaire defensieradars voor verkeersleiding. Deze nieuwe vorm van toetsen, gecombineerd met de technische verbeteringen, biedt meer mogelijkheden voor hoogbouw- en windturbineprojecten.

De vernieuwing van de toetsingsmethode betreft zowel de radarverstoringengebieden als de wijze van het berekenen van en de norm voor radarverstoring. Een harde voorwaarde voor de vernieuwing van de toetsingsmethode is dat de ondersteunende taak van de radar voor veiligheid en bewaking van het luchtruim te allen tijde geborgd blijft. De onderhavige regeling bevat de nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring.

Objecten kunnen vanwege (combinaties van) verschillende effecten die zij hebben op de radar, het radarbeeld verstoren. Deze effecten zijn grofweg te verdelen in schaduwwerking, reflecties en doelverschuiving. Artikel 2.1, achtste lid, wijst een zevental radarstations van Defensie aan. In artikel 2.1, negende lid, worden als radarverstoringengebieden voor bouwwerken aangewezen de gebieden waarbinnen bouwwerken de radar kunnen verstoren. Er wordt onderscheid gemaakt tussen bouwwerken in het algemeen en windturbines. Windturbines in het zicht van de radar veroorzaken vanwege overwegend stalen en bewegende onderdelen en omvang ernstige verstoring van het radarbeeld. Daarom gelden voor windturbines ruimere radarverstoringengebieden dan voor overige bouwwerken. Artikel 2.4 geeft vervolgens aan hoe de maximale hoogte van bouwwerken (inclusief de tiphoogte van windturbines) waaronder geen ontoelaatbare verstoring is te verwachten, wordt bepaald. Die hoogte begint bij de hoogte van de radar en bedraagt op een afstand van 15 km de hoogte van de radar, vermeerderd met ongeveer 65 meter. Voor windturbines geldt een aanvullend regime. Vanaf een afstand van 15 km tot 75 km geldt voor windturbines een maximale bouwhoogte van 65 meter boven de top van de radarantenne binnen het radarverstoringengebied. Voor nieuwe windturbines die die maximale hoogte overschrijden, is zoals hiervoor aangegeven een beoordeling nodig van de gevolgen van die windturbine voor het radarbeeld. Op basis van die beoordeling kan worden gezien of een windturbine onaanvaardbare gevolgen heeft voor de mate waarin het radarbeeld wordt verstoord. Overigens gelden de hier bedoelde regels niet voor reeds bestaande bouwwerken en windturbines.

Naast de primaire radars is er apparatuur die de luchtverkeersleiding en de luchtvaarnavigatie ondersteunen, zoals secundaire radars, bakens en landingsinstrumenten waarvoor in de omgeving van deze apparatuur bouwbeperkingen gelden. Deze apparatuur en de bouwbeperkingen zijn geen onderdeel van deze regeling voor primaire radars.

Het aangepaste regime zal een jaar nadat het in werking is worden geëvalueerd. Hierbij zal worden onderzocht of de gebieden waar bouwbeperkingen gelden en de maximale hoogtes die in dat gebied bij voorbaat zijn toegestaan, dienen te worden aangepast.

Artikelen 2.5 en 2.6

Voorgenomen bouwwerken, waaronder begrepen windturbines, binnen een radarverstoringengebied, die de maximale bouwhoogte overschrijden, worden voor een beoordeling van de gevolgen voor de radarstations aan het Ministerie van Defensie voorgelegd. Dit kan zich voordoen bij zowel de



vaststelling van bestemmingsplannen, als bij aanvragen om ontheffing of afwijking van de planregels van bestemmingsplannen. Zowel in de toelichting van het betreffende bestemmingsplan, als in de motivering voor de te verlenen ontheffing of omgevingsvergunning moet de uitkomst van deze beoordeling worden beschreven.

De beoordeling van de gevolgen van dergelijke projecten voor het radarbeeld geschiedt aan de hand van een rapportage opgemaakt door TNO waarin de te verwachten mate van verstoring voor het radarbeeld is berekend met behulp van de relevante projectgegevens. Voor de berekening van de verstoring heeft TNO een rekenmodel ontwikkeld dat door Defensie is goedgekeurd.

De gemeente die het bestemmingsplan of een daarmee gelijkgesteld ruimtelijk besluit voorbereidt, is verantwoordelijk voor het aan Defensie leveren van een volledige rapportage die voldoet aan deze regeling. De feitelijke beoordeling of de verstoring al dan niet toelaatbaar is, geschiedt door het Commando Luchtstrijdkrachten. De betrokken regionale Dienst Vastgoed Defensie is het contactpunt voor het aanvragen van een beoordeling en geeft algemene informatie. De aanvrager kan zowel een gemeente als een provincie zijn.

Informatie over de referentiewaarde voor de radardetectiekans binnen een radardoorsnede voor gevechtsleiding is gerubriceerd en wordt voor toetsingsdoeleinden uitsluitend verstrekt aan instanties en personen die bevoegd zijn kennis te nemen van deze informatie.

De Dienst Vastgoed Defensie is verdeeld in regio's. De contactgegevens van de regiokantoren zijn te vinden op de internetsite van Defensie (www.defensie.nl); *Defensie > Commando DienstenCentra > bedrijfsgroep Vastgoed & Beveiliging > Dienst Vastgoed Defensie > contact*).

Onderdelen D, Zb, Zc en Zd

De artikelen 2.7.2, eerste lid, en 2.7.3, eerste lid, van het Barro bepalen dat bij ministeriële regeling reserveringsgebieden worden aangewezen ten behoeve van de verbreding van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur. De gebieden en hoofdwegen waar sprake is van een reserveringsgebied worden aangewezen in artikel 3.1 in samenhang met de bijlagen 16 en 17 en de bijlage 17 behorende kaarten.

De beleidsmatige basis voor de reserveringsgebieden is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en in het MIRT-Projectenboek. Er is een reserveringsgebied vastgelegd voor die projecten, waarover de besluitvorming op het moment van inwerkingtreding van deze regeling nog niet heeft geresulteerd in een onherroepelijk tracébesluit of wegaanpassingsbesluit, waarbij het traject of de locatie is vermeld in het MIRT-projectenboek en waarvoor financiële middelen beschikbaar zijn gesteld.

De hoofdwegen of delen daarvan waarvan een reserveringsgebied geldt ten behoeve van de uitbreiding van die hoofdweg, zijn weergegeven op de overzichtskaart in bijlage 16. Uit de legenda van de overzichtskaart is af te leiden hoeveel rijstroken er per project worden aangelegd. De maximale breedte van de reserveringsgebieden – afhankelijk van het aantal aan te leggen rijstroken – blijkt uit artikel 2.7.2, tweede lid, van het Barro en is in detail weergegeven in de digitale omgeving

www.ruimtelijkeplannen.nl.

De gebieden waarvoor een reserveringsgebied geldt ten behoeve van de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn opgesomd in bijlage 17 en weergegeven op detailkaarten bij bijlage 17. De ruimtereserveringen voor de nieuwe aanleg en voor de uitbreiding van de infrastructuur zijn tevens te vinden op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

De reserveringszone is van toepassing op de volgende projecten:

A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	A28 Utrecht-Amersfoort
A1 Apeldoorn-Azelo	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
A1 't Gooi	A58 St Annabosch-Galder
A2/A12/A27 Ring Utrecht	A58 Tilburg-Eindhoven
A2 't Vonderen-Kerensheide	A67 Leenderheide-Geldrop
A4 Passage Haaglanden, inclusief N14	N18 Varsseveld-Enschede ¹
A4 Leiden – Den Haag (Rijnlandroute)	N31 Harlingen (Traverse Harlingen)
A6/A7 knooppunt Joure ¹	N33 Assen Zuid-Zuidbroek
A7/A8 Spitsstrook	N35 Zwolle-Wijthmen ¹
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	N35 Wierden-Nijverdal
A9 Omlegging Badhoevedorp ¹	N50 Kampen-Kampen Zuid
A12 Ede-Grijsoord	N50 Ens – Emmeloord
A12/A15 (VIA15) ¹	N61 Hoek-Schoondijke
A13/A16/A20 Rotterdam ¹	Nieuwe Westelijke Oeververbinding ¹
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda	A7/A8/A9/A10 Noordkant Amsterdam
A27 Utrecht (Lunetten)-Hooipolder	A27/A28 Lunetten-Rijnsweerd
A27/A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes-Bunschoten	

¹ projecten nieuwe aanleg infrastructuur

Onderdelen E en Ze

Artikel 2.10.2, tweede lid, van het Barro bepaalt dat bij ministeriële regeling de militaire terreinen worden aangewezen die geen onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Een overzicht van de desbetreffende militaire terreinen is opgenomen in bijlage 18.

Onderdelen F, G, H en I

De tabel in bijlage 1 bevat een overzicht van militaire terreinen, waarop de regels van artikel 2.6.3, eerste lid, van het Barro van toepassing zijn. Een drietal – reeds bestaande – militaire terreinen waren bij vergissing niet in de tabel opgenomen. Deze terreinen zijn nu alsnog aan de tabel toegevoegd.

Onderdeel J

De kaart in bijlage 2.2 bevat een weergave van onveilig gebied buiten militair terrein behorende bij schietbaan Petten. Er is gebleken dat de op de kaart weergegeven zone niet volledig juist was, in die zin dat de gehanteerde geometrie in de GML-bestanden onjuist was. Dit had tot gevolg dat de zone bij het inzoomen op de digitaal weergegeven kaart op www.ruimtelijkeplannen.nl niet goed werd weergegeven. Om die reden is de kaart vervangen door een nieuwe kaart met het juiste GML-bestand.

Onderdelen K, L, M, N, W, Z en Za

De wijzigingen in de benaming komen voort uit een naamswijziging van de vliegbasis De Peel naar Luitenant generaal Bestkazerne vanwege de overdracht van dit terrein aan de landmacht. Omdat De Peel tegelijkertijd wel een aangewezen luchtvaartterrein blijft en zodoende in de luchtvaartgerelateerde aanwijzingsbesluiten voor het militaire luchtvaartterrein nog steeds wordt gesproken van de vliegbasis De Peel, is besloten om de beide namen te hanteren.



Onderdelen O, P, Q en R

De tabel in bijlage 7 bevat een overzicht van bouwbeperkingengebieden rondom zend- en ontvangstinstallaties buiten militair luchtvaartterrein. Binnen deze gebieden zijn de regels van artikel 2.6.8, tweede lid, van het Barro van toepassing hetgeen inhoudt dat daar niet hoger mag worden gebouwd dan 22 meter. Voor de in bijlage 7 genoemde zend- en ontvangstinstallaties geldt dat een bouwbeperkingengebied gemiddeld genomen enkele honderden meters in omvang is. De exacte omvang van de desbetreffende gebieden is weergegeven op de kaarten bij bijlage 6. Er zijn drie zend- en ontvangstinstallaties die geen standaard zendmasten zijn, maar een groot antenneveld (Eibergen) of een schotelantennelocatie (Borum en de Willem Lodewijk van Nassaukazerne). Voor deze afwijkende zend- en ontvangstinstallaties is een bouwbeperkingengebied nodig over een grotere afstand (ca. 4700 meter). De desbetreffende bouwbeperkingengebieden waren nog niet in de Barro aangewezen, omdat de effecten daarvan nog dienden te worden doorgesproken met de betrokken gemeenten. Nu is gebleken dat daartegen geen bezwaren bestaan, zijn de bouwbeperkingengebieden bij de drie genoemde zend- en ontvangstinstallaties aan de tabel in bijlage 7 toegevoegd en ingetekend op de daarbij behorende bijlagen.

Onderdelen S, T, U en V

De bijlagen 8, 8.4, 9 en 10 behoren bij het nieuwe beleid voor de radarverstoringengebieden. In bijlage 8 is het radarstation De Kooy geschrapt. De inbreng van deze radar wordt vervangen door de andere radarsystemen in Nederland. Verder is in bijlage 8 de hoogte van de radarantennes ten opzichte van NAP aangeduid. Wanneer deze hoogte wordt verhoogd met de 65 meter zoals die is aangegeven in de verticale doorsnede van een schematisch radarverstoringengebied, zoals afgebeeld bij artikel 2.4, wordt binnen het betreffende radarverstoringengebied de maximale bouwhoogte (ten opzichte van NAP) bereikt, waar geen sprake is van onaanvaardbare gevolgen voor het radarbeeld. De maximale hoogte van windturbines is voor elk radarstation weergegeven in bijlage 10. In bijlage 8.4 is de omvang van de radarverstoringengebieden verbeeld. Nieuwe bouwwerken en windturbines – waarvoor een wijziging van het bestemmingsplan vereist is – binnen een radarverstoringengebied die hoger reiken dan de ter plaatse geldende maximale hoogte dienen op grond van artikel 2.6.9 van het Barro vooraf op hun eventuele verstoring van de radarbeelden te worden getoetst.

Onderdelen W, X en Y

De tabel in bijlage 12 bevat een overzicht van munitieopslagplaatsen, waarop de regels van artikel 2.6.5 van het Barro van toepassing zijn. De in de tabel opgenomen opslagplaats MC Soesterberg is herontwikkeld en heeft de naam sergeant-majoor Scheickkazerne gekregen. Vanwege deze verandering is de MC Soesterberg uit de tabel geschrapt en is de daarbij behorende kaart in bijlage 12.16 komen te vervallen. De oude SM Scheickkazerne te Culemborg is inmiddels gesloten. Voor de nieuwe sergeant-majoor Scheickkazerne te Soesterberg is in bijlage 12.28 een nieuwe kaart opgenomen waarop de munitieopslagplaats en bijbehorende veiligheidszones zijn verbeeld, welke overeenkomen met de begrenzing en veiligheidszones van het voormalige MC Soesterberg.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2012, een van de zogeheten vaste veranderingen voor regelgeving. Op deze datum zal ook de eerste aanvulling van het Barro in werking treden.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*