

**Ruimtelijke  
onderbouwing**

**Fietsenloods  
Willemsoord**

**Den Helder**

*definitief*



**PROMMENZ**

**Ruimtelijke  
onderbouwing**

**Fietsenloods  
Willemsoord  
Den Helder**

*definitief*



**Colofon**

opdrachtgever Zeestad Beheer B.V.  
document P21645\_ruimtelijke onderbouwing\_3.0  
versie definitief  
datum 1 november 2022  
auteur S. Unver, BSc  
controle L. Borst, BBE

# Overzichtskaart



*Figuur 1 | Projectlocatie aan de rijkswerf Willemsoord, te Den Helder (bron: Google Earth)*

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1 Planvoornemen .....	1
1.2 Ligging van het projectgebied .....	1
1.3 Bestemmingsplantoets .....	2
1.4 Leeswijzer.....	4
<b>2 Planvoornemen</b> .....	<b>5</b>
2.1 Historische context .....	5
2.2 Nut en noodzaak ontwikkeling .....	6
2.3 Het bouwplan.....	6
<b>3 Beleidskader</b> .....	<b>9</b>
3.1 Inleiding .....	9
3.2 Rijksbeleid .....	9
3.3 Provinciaal beleid .....	11
3.4 Gemeentelijk beleid .....	13
<b>4 Omgevingsaspecten</b> .....	<b>14</b>
4.1 M.e.r. –(beoordelings)plicht.....	14
4.2 Verkeer en parkeren.....	14
4.3 Geluid.....	15
4.4 Luchtkwaliteit .....	16
4.5 Externe veiligheid .....	17
4.6 Bedrijven en milieuzonering .....	18
4.7 Natuur .....	19
4.8 Water .....	21
4.9 Bodem .....	23
4.10 Archeologie .....	24
4.11 Landschap .....	25
4.12 Cultuurhistorie.....	27
4.13 Kabels en Leidingen .....	31
4.14 Niet-gesprongen explosieven.....	31
4.15 Duurzaamheid .....	32
<b>5 Uitvoerbaarheid</b> .....	<b>34</b>
5.1 Inleiding .....	34
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	34
5.3 Economische uitvoerbaarheid .....	34
5.4 Algemene conclusie .....	35
<b>Bijlage I. Voorlopig ontwerp fietsloods (2021)</b> .....	<b>36</b>

<b>Bijlage II. Toetsingdocument cultuurhistorie.....</b>	<b>37</b>
<b>Bijlage III. Bodemonderzoek.....</b>	<b>38</b>

# 1

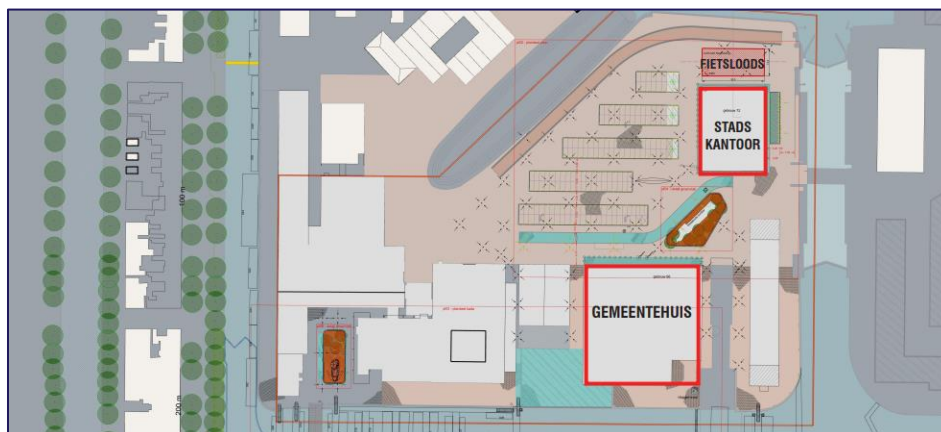
## Inleiding

### 1.1

#### Planvoornemen

Naar aanleiding van de verhuizing van het gemeentehuis naar gebouw 66 en 72, is een overdekte fietsenstalling benodigd om het gebruik van de fiets te stimuleren als medewerker van het stadhuis. Om een fietsloods te kunnen realiseren, zal er strijdigheid zijn volgens de huidige bestemming ten opzichte van de geldende bouwregels. Deze strijdigheid wordt verder toegelicht in de bestemmingsplantoets. De ontwikkeling kan planologisch mogelijk gemaakt worden middels een uitgebreide procedure (artikel 2.12 lid 1 onder a en onder 3 Wabo).

Onderhavig rapport bevat een ruimtelijke onderbouwing, die de invloed van het plan beschrijft op de omgeving en het relevante beleid, zoals benodigd bij de vergunningsaanvraag.

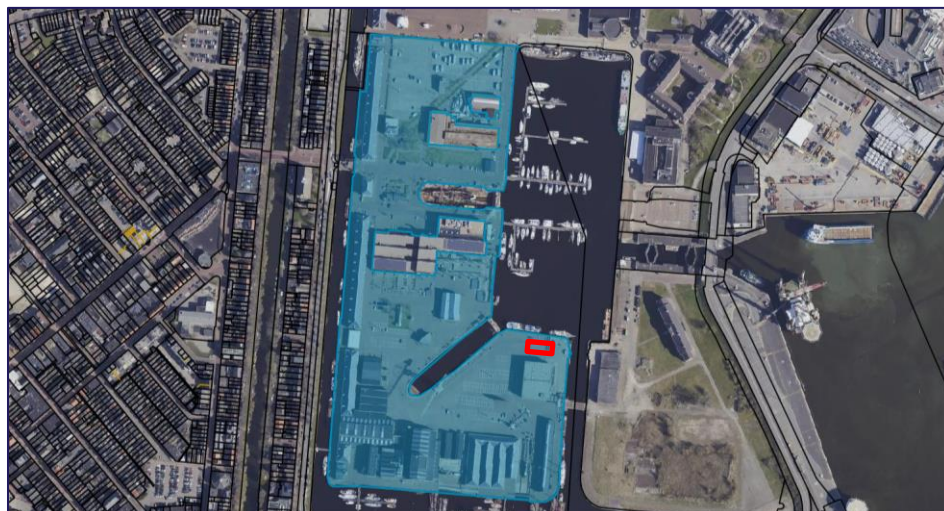


*Figuur 2 | Voorlopig ontwerp nieuwe situatie (bron: West8)*

### 1.2

#### Ligging van het projectgebied

Het projectgebied staat kadastraal bekend onder de gemeente Den Helder, sectie D, nummer 6300 met een totale oppervlakte van 86.947 m<sup>2</sup> (Figuur 3).

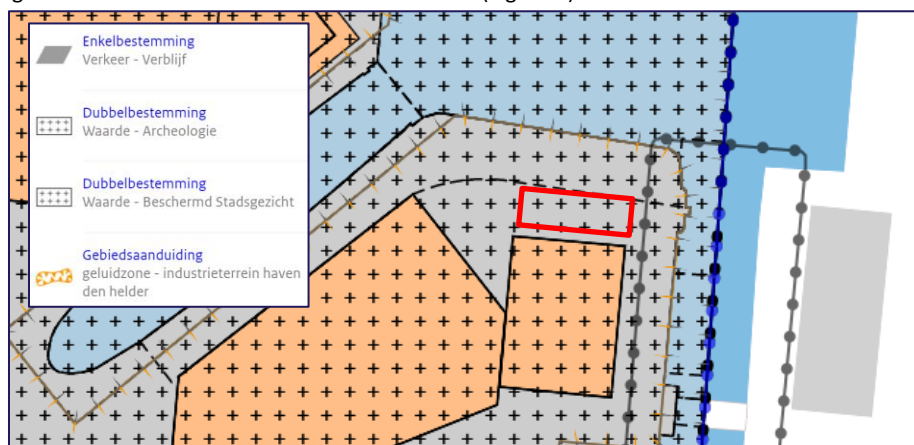


**Figuur 3 | Projectlocatie in rood aangegeven (bron: Ruimtelijkeplannen)**

Het project is gelegen op Willemsoord te Den Helder en komt gelegen ten noorden van het nieuwe stadskantoor (momenteel gebouw 72). De voormalige rijkswerf Willemsoord, ook wel Oude Rijkswerf genoemd, is sinds de verhuizing van de Koninklijke Marine naar de Nieuwe Haven in Den Helder heringericht. Het terrein bevat vele nieuwe voorzieningen en (historische) bezienswaardigheden. Het gehele complex met vele afzonderlijke gebouwen is een Rijksmonument. Het projectgebied wordt begrensd in het oosten door de Nieuwe Haven en aan de westzijde door het centrum van Den Helder.

### 1.3 Bestemmingsplantoets

Het projectgebied is gelegen binnen het bestemmingsplan ‘Willemsoord 2012’ (vastgesteld 2014-01-29) (identificatienummer NL.IMRO.0400.212BPORW2012-VST1). Het projectgebied heeft de enkelbestemming ‘Verkeer - Verblijf’, de dubbelbestemmingen ‘Waarde - Archeologie’ en de dubbelbestemming ‘Waarde – Bescherm Stadsgezicht’ met de gebiedsaanduidingen ‘geluidzone – industrieterrein haven den helder’ (Figuur 4).



**Figuur 4 | Uitsnede vigerende bestemmingsplan ‘Willemsoord 2012’ (bron: Ruimtelijkeplannen)**

#### Relevante begrippen

### **Bouwwerk**

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

### **Cultuurhistorische waarden**

Waarden van een gebied en/of de daarin voorkomende bebouwing, elementen en structuren, die uitdrukking geven aan de beschavingsgeschiedenis en/of het gebruik door de mens in de loop van die geschiedenis;

### **Gebouw**

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Overige begrippen zijn niet relevant.

### **Enkelbestemming 'Verkeer - Verblijf'**

De enkelbestemming 'Verkeer - Verblijf' (artikel 6 van de planregels) geeft aan dat de gronden zijn bestemd voor verkeersareaal, verblijfsgebied, evenementen van type 2, 3 en 4 en bijbehorende voorzieningen zoals groen, water, terrassen en speelvoorzieningen. (artikel 6.1). Op en onder deze gronden mag niet worden gebouwd (artikel 6.2).

Het plan behelst het realiseren van een fietsenstalling, dit is een gebouw. Hiervoor zijn geen binnenplanse afwijkingmogelijkheden opgenomen in het bestemmingsplan. Volgens artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3 van de Wabo. Kan er afgeweken worden van het bestemmingsplan middels een buitenplanse afwijking.

### **Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'**

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' (artikel 9 van de planregels) geeft aan dat de gronden zijn bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van de archeologische waarden van de gronden.

De bouwregels zijn als volgt opgenomen in artikel 9.2: op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van:

1. ver-/nieuwbouw van bestaande gebouwen, waarbij de bestaande oppervlakte van het gebouw, gelegen op minder dan 1,00 m boven peil, in generlei opzicht wordt vergroot of veranderd;
2. de bouw van een bijgebouw of de uitbreiding van een bestaand hoofdgebouw met ten hoogste 50 m<sup>2</sup>, conform de bij de bestemming behorende uitbreidingsmogelijkheden ten behoeve van aan- en uitbouwen en bijgebouwen.

Er kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 9.2 ten behoeve van andere daar voorkomende bestemming(en). Alvorens de omgevingsvergunning wordt verleend kan worden besloten dat voor ingrepen groter dan 50 m<sup>2</sup> de omgevingsvergunning pas kan worden verleend nadat door de aanvrager een rapport is overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld.

### **Dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd Stadsgezicht'**

De gronden behorende tot de dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd Stadsgezicht' (artikel 10 van de planregels) zijn bestemd voor het behoud, herstel en de uitbouw van de in de Cultuurhistorische Waardenstelling aangegeven cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van



het gebied en zijn bebouwing. In afwijking van het bepaalde in de andere daar voorkomende bestemming(en) is het verboden op of in de in dit plan opgenomen gronden te bouwen, aan te leggen en te gebruiken op een wijze die strijdig is met de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het gebied en zijn bebouwing (artikel 10, lid 2).

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van de gronden.

Ter plaatse van de aanduiding 'Geluidszone - industrie - Haven Den Helder' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het Industrierrein 'Haven Den Helder' op geluidsgevoelige gebouwen.

#### ***Betekenis voor het project***

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend door middel van een buitenplanse afwijking indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van de gronden. Om die reden zal een ruimtelijke onderbouwing en een toetsingsdocument opgesteld worden om bovenstaande strijdigheid te verantwoorden.

Medewerking is alleen mogelijk met de uitgebreide afwijkingsprocedure. Voorliggend rapport dient ter onderbouwing dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.12 lid 1 onder a en onder 3 Wabo).

## **1.4**

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt een beschrijving gegeven van de huidige en toekomstige situatie van het projectgebied en de nut en noodzaak hiervan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het vigerende beleid op verschillende bestuursniveaus. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op relevante milieu- en omgevingsaspecten, waarna in hoofdstuk 5 de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid worden toegelicht.

## 2

## Planvoornemen

### 2.1

#### Historische context

Het projectgebied bevindt zich op het terrein Willemsoord. De ontstaansgeschiedenis van Willemsoord gaat terug naar de 19<sup>e</sup> eeuw. In 1811 kwam Napoléon Bonaparte op inspectiebezoek in Den Helder. Napoléon was onder de indruk van de kwaliteit van de haven en de rede en was vooral onder de indruk van de ligging van Den Helder als strategische landtong. Op het noordelijkste puntje, als op een kaap (Figuur 5). Hij geeft de waterbouwkundige Jan Blanken Jansz. opdracht hier de grootste marinebasis met werf van Nederland te bouwen. Tegelijk moet een gordel van fortificaties worden aangelegd: de Stelling Den Helder. Hiervan maakt de werf deel uit. Den Helder hoeft dan niet meer bang te zijn onder de voet te worden gelopen door een vijand die over land komt, zoals de Engelsen en de Russen deden toen ze bij Callantsoog landden en Den Helder op grote schaal plunderden. Het moet hier een onneembare vesting worden: het Gibraltar van het Noorden.

In 1812 keurt de Franse keizer in Parijs het ontwerp voor de Stelling Den Helder goed. Het is politiek een roerige tijd. Het bewind van Napoléon komt ten val en in 1813 is Nederland van Franse bezetting bevrijd. Koning Willem I, de eerste Oranjevorst na de Franse tijd, geeft opdracht Napoléons plan uit te voeren. Hieruit komt de naam Willemsoord. Ook de verdedigingslinie met de forten wordt dan gebouwd. De grond voor de toekomstige werf bestaat uit kreken, zandbanken en wiergronden. Aan de havenkant is een rij hoofden en een particulier scheepshellinkje. Het terrein is gedeeltelijk al met klei opgehoogd. De Sluisdijk loopt in zuidwestelijke/noordoostelijke richting over de toekomstige werf. Het dijklichaam biedt een stevige ondergrond voor het zware stoommachinegebouw met negen pompen, het eerste en grootste gebouw op het terrein dat gereed is. Verder zijn dan klaar voor gebruik een nat dok met dokkanaal en zeesluis, een droogdok, een uitwateringskanaal waar de pompen op kunnen lozen en een groot magazijn.

De architectuur en de ruimtelijke inrichting zijn als zeer bijzonder aan te merken, met name de opbouw om een centraal gelegen dok en de radiale opbouw met magazijnen, werkplaatsen en huizen voor directie en werklieden. Ze zijn een fraai voorbeeld van de monumentale en rationele architectuur van vestingwerken uit de tijd van de Franse verlichting. Uniek ook, omdat het nergens anders meer aanwezig is. In 1822 kwam het droogdok gereed en droeg Jan Blanken het etablissement over aan de Inspecteur der Maritieme gebouwen L. Valk, die verantwoordelijk was voor de verdere inrichting van het complex. Deze koos daarbij voor een symmetrische opbouw, met de belangrijkste as op zee gericht.



Figuur 5 | Willemsoord in 1815, 1850 en 1950 (bron: Topotijdreis)

Het unieke complex Willemsoord, wat vroeger de scheeps- en onderhoudswerf voor de Koninklijke Marine was, is nu een prachtig monumentaal deel van Den Helder dat zich gaandeweg verder ontwikkelt tot open stadsdeel. De gemeente Den Helder heeft sinds 1995 het beheer van het complex Willemsoord en werd in 2000 juridisch eigenaar. Hierbij horen ook het Werfkanaal, een deel van de Koopvaardersbinnenhaven en een deel van het Natte Dok. In de tussenliggende jaren is de restauratie begonnen van de monumentale gebouwen en waterbouwkundige werken en werden plannen gesmeed voor een nieuwe culturele en recreatieve invulling. De restauratie van Willemsoord heeft een groot aantal jaren in beslag genomen met als resultaat een cultureel erfgoed.

## 2.2

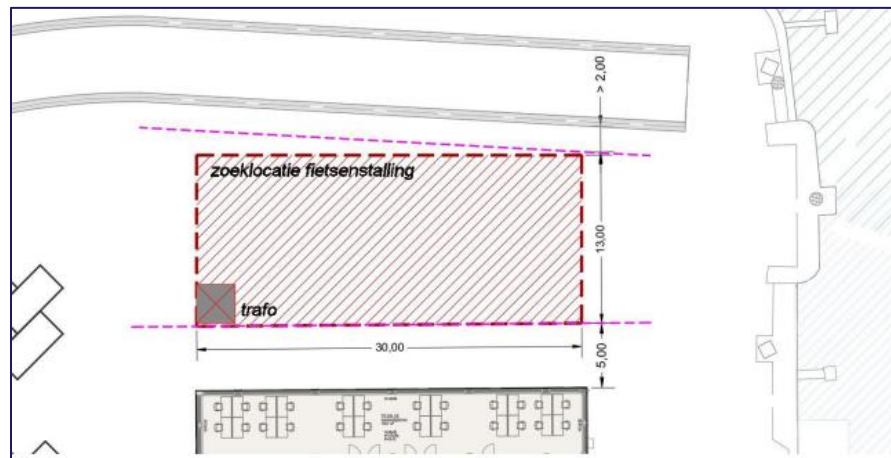
### Nut en noodzaak ontwikkeling

De voormalige marinewerf Willemsoord vormt een uniek ensemble in Den Helder. Met de verhuizing van het gemeentehuis naar gebouw 66 en 72 verbindt de gemeente zich met haar nautische cultuur en geschiedenis. Met de duurzame herbestemming wordt de toekomst van beide gebouwen veiliggesteld en wordt een belangrijke impuls gegeven aan de verdere ontwikkeling van gebied Willemsoord. Ten behoeve van het stadhuis, dienen extra autoparkeerplaatsen en een fietsenstalling gerealiseerd te worden om het gebruik van de fiets als medewerker van het stadhuis te stimuleren. Omdat de oppervlakte van de bestaande gebouwen beperkt is, kan de fietsenstalling niet in de bestaande gebouwen gerealiseerd worden maar is een extra ruimte noodzakelijk.

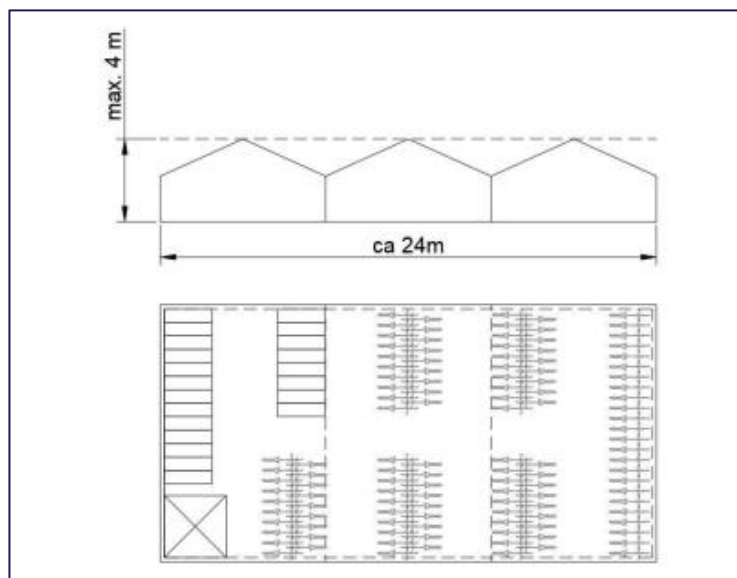
## 2.3

### Het bouwplan

Ten opzichte van een open (omheinde) fietsenstalling heeft een overdekte fietsenstalling de voorkeur zodat fietsen uit het zicht onttrokken worden en zo slordigheid op het terrein Willemsoord te voorkomen. De fietsenstalling is hierbij zorgvuldig voor de gekozen locatie ontworpen, rekening houdend met de beeldkwaliteitseisen van het uitwerkingsplan Stadshart (Bijlage I). Met zowel de expressieve dakvorm als de toegepaste materialen zoals duurzaam hout sluit de fietsloods goed aan op haar directe omgeving.



Figuur 6 | Inmiddels vastgestelde zoeklocatie fietsenstalling (bron: Van Riezen&Partners)



Figuur 7 | Maatvoering fietsenstalling (bron: West8)



Figuur 8 | Sfeerimpressie noordoost gevel (bron: West8)

De fietsenstalling heeft een kapconstructie in een Noord-Zuid nok oriëntatie met een nokhoogte tot maximaal 5,0m voor voldoende doorzicht en uitzicht vanuit de omliggende gebouwen. Daarnaast zorgen de volledig houten gevels met relatief grote openingen tussen de latten voor meer transparantie. De loods biedt plaats aan 144 fietsen en 36 scooterplaatsen. Ook is de mogelijkheid er om elektrische fietsen en elektrische scooters ter plekke op te kunnen laden. Door de gekozen maatvoering en lay-out van de stalling voldoet de fietsloods aan de parkeerbehoefte zoals omschreven in het programma van eisen en is er ook een grote mate van flexibiliteit ingebouwd om aan de veranderde parkeerbehoefte te voldoen van de nabije toekomst. Voor een volledig overzicht van het voorlopig ontwerp, de maatvoering en meer informatie over de beeldkwaliteitseisen, zie **Bijlage I**.

## 3

## Beleidskader

### 3.1

#### Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beeld van nationaal, regionaal en lokaal ruimtelijk beleid dat voor de voorgenomen ontwikkeling relevant is. Allereerst wordt het Rijksbeleid beschreven, gevolgd door het provinciaal beleid en tot slot het gemeentelijk beleid.

### 3.2

#### Rijksbeleid

##### **3.2.1. Nationale Omgevingsvisie (Novi)**

De Omgevingswet treedt naar verwachting in werking in 2023. Het Rijk maakt vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet een Nationale Omgevingsvisie (Novi). Het Ontwerp van deze Nationale Omgevingsvisie is in juni 2019 verschenen en op 11 september 2020 is deze definitief vastgesteld. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven en zorgen voor grote uitdagingen in Nederland die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Deze uitdagingen vragen om een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden

De Nationale Omgevingsvisie richt zich op vier prioriteiten. Deze hebben onderling veel met elkaar te maken en op deze prioriteiten geeft de NOVI richting aan hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten.

- Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

##### **Betekenis voor het project**

De beoogde ontwikkeling voorziet in het plaatsen van een fietsenstalling ten behoeve van het stadhuis. Dit betreft een ontwikkeling waarbij het beleid zoals opgenomen in het Novi niet in het geding komt. Het Novi legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

##### **3.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ten aanzien van de dertien daarin genoemde nationale belangen. Deze structuurvisie speelt in op de

ontwikkelingen en uitdagingen onder andere op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke structuur, klimaatverandering, bereikbaarheid en infrastructuur. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Het bevat regels die de nationale belangen beschermen door op cruciale aspecten de beleidsruimte van andere overheden in te perken op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen.

***Betekenis voor het project***

Er spelen geen nationale ruimtelijke belangen in of nabij het project. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor nationale ruimtelijke belangen. Het Barro legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

**3.2.3. Ladder duurzame verstedelijking**

In het Besluit ruimtelijke ordening is de Ladder voor duurzame verstedelijking in artikel 3.1.6 Bro opgenomen. De Ladder is van toepassing op ieder bouwplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het doel van de Ladder is om ongewenste leegstand te voorkomen en zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik te stimuleren. Bij ruimtelijke besluiten moet daarom worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling.

***Betekenis voor het project***

Het plaatsen van een fietsenloods wordt niet aangemerkt als stedelijke ontwikkeling zoals beschreven in de Laddertoets. De ladder van duurzame verstedelijking legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

### 3.3

#### Provinciaal beleid

##### **3.3.1 Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid**

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond. De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld.

In de visie worden vijf bewegingen met zes ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving, deze luiden als volgt:

- Noord-Holland in beweging, op weg naar een economisch duurzame toekomst;
- dynamisch schiereiland, het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend;
- metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert;
- sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden;
- nieuwe energie, het benutten van de economische kansen van de energietransitie;
- natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, het vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector.

##### **Betekenis voor het project**

Gezien de aard en omvang van het project, hebben de werkzaamheden en het uiteindelijke bouwwerk geen nadelig effect op de leefomgeving. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op bestaand verstedelijkt gebied. Infrastructuur voor de bereikbaarheid en omliggende functies is al aanwezig. Voor deze ontwikkeling gelden geen extra voorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden.

##### **3.3.2 Omgevingsverordening NH2020**

Vanaf 17 november 2020 is de nieuwe omgevingsverordening genaamd 'Omgevingsverordening NH2020' van kracht. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de beleidsuitgangspunten juridisch vastgelegd. Deze vervangt alle bestaande verordeningen welke betrekking hebben op de leefomgeving. Er is een digitale viewer (kaart) waarmee je met een klik op een locatie direct de bijbehorende regels ziet. Hieronder wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten die betrekking hebben op dit bestemmingsplan. De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020: de Omgevingsverordening NH2022. Deze zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet op 1 januari 2023.

Regels voor de fysieke leefomgeving zijn samengevoegd in 1 verordening zodat duidelijk is welke regels waar gelden in Noord-Holland. Er is een digitale viewer (kaart) waarmee je met een klik op een locatie direct de bijbehorende regels ziet. Hierdoor ontstaat een beter beeld van wat er mag, worden plannen beter aangepast op de omgeving en kunnen projecten sneller starten.





**Figuur 9 | Uitsnede van Omgevingsverordening NH2020**

De digitale viewer geeft aan het projectgebied binnen in het grondgebied van Provincie Noord-Holland valt. Daarnaast ligt het vastgestelde terreinen op kritische afstand van Natura2000. Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In deze Natura 2000-gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit (soortenrijkdom) te behouden. Dit aspect heeft geen invloed op het projectvoornemen, gezien de activiteit niet het 'tijdelijk en uitzonderlijk gebruik helikopters of andere luchtvaartuigen' betreft.

#### **Betekenis voor het project**

Bij het ontwikkelen en vaststellen van het plan, dient het bevoegd gezag (de Provincie) tijdig geïnformeerd en betrokken te worden. Deze samenwerking is reeds al van start gegaan, gezien Zeestad Beheer B.V. in opdracht van gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland de stedelijke vernieuwing in Den Helder ontwikkelt en uitvoert. Het projectvoornemen om een fietsenloods te realiseren is in lijn met de Omgevingsverordening NH2020.

### **3.3.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland (2018)**

In het Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wordt de ambitie genoemd om ruimtelijke ontwikkeling bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek, het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers. Volgens de omgevingsverordening NH2020 artikel 6.59 dient er rekening gehouden te worden met de ambities, ontwikkelprincipes, kansen en ontstaansgeschiedenis van het ensemble en structuren, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), maar kent een hoge archeologische waarde en is onderdeel van het beschermd stadsgezicht (dubbelbestemming) Den Helder, Willemsoord.

#### **Betekenis voor het project**

Bij realisatie van de fietsenstalling, wordt geen afbreuk gedaan aan provinciale ambities, ontwikkelprincipes of structuren. De omgevingsvergunning kan echter pas worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van de dubbelbestemming. Om die reden zal er een toetsingsdocument opgesteld dienen te worden om bovenstaande te verantwoorden.

## 3.4

### Gemeentelijk beleid

#### 3.4.1

##### **Structuurvisie 2025, gemeente Den Helder**

De omgevingsvisie is een belangrijke onderdeel van de Omgevingswet. Het is één toekomstbeeld voor de hele omgeving waarin we wonen en werken. Het gaat in de omgevingsvisie bijvoorbeeld om zaken als wonen, verkeer, milieu, duurzaamheid, economie, landbouw en cultureel erfgoed. De omgevingsvisie dient de huidige structuurvisie van de gemeente Den Helder te vervangen. Voor het projectgebied is er nog geen omgevingsvisie opgesteld. Dat betekent dat voor de projectlocatie de Structuurvisie Den Helder 2025 nog steeds geldt.

In September 2012 is de structuurvisie voor 2025 vastgesteld door de gemeente Den Helder. Hierin wordt voor de komende 10 à 15 jaar de koers van de ruimtelijke ontwikkeling van Den Helder weergegeven. Het doel van de structuurvisie is om sturing te geven en samenhang aan te brengen in de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De structuurvisie geeft hiermee de hoofdlijnen van het toekomstig ruimtelijk beleid voor de gemeente Den Helder aan en verschaft planologische duidelijkheid aan het gemeentebestuur van Den Helder, haar bewoners en andere overheden en overige partijen. De structuurvisie is opgebouwd uit beschreven richtingen en kaarten.

Binnen deze strategische visie is naar voren gekomen dat Den Helder een levendig en veilig stadshart dient te krijgen (inclusief de Oude Rijkswerf Willemsoord), door te zorgen voor concentratie van stedelijke functies in het stadshart, een aantrekkelijk winkelcentrum met diversiteit en kwaliteit, goede en sociale veilige horeca, kunst, cultuur en evenementen en een goed voorzieningenniveau. Bij de vaststelling van de Strategische Visie heeft de gemeenteraad besloten prioriteit te geven aan drie gebiedsontwikkelingen:

- Stadshart;
- Willemsoord;
- de haven.

Hierbij zal Willemsoord zich ontwikkelen tot een volwaardig en levendig stadsdeel, waar wonen, werken en recreëren samenkomen. Behoud van de cultuurhistorische waarden is bepalend in de ontwikkeling van Willemsoord. Ook bestaat de opgave eruit om de fysieke verbindingen tussen stadshart en haven via Willemsoord zoveel mogelijk in ruimtelijke plannen veilig te stellen. Een goede bereikbaarheid, zowel per auto als met het openbaar vervoer, is daarbij essentieel.

##### **Betekenis voor het project**

De gemeente Den Helder heeft Zeestad opdracht gegeven om het nieuwe stadhuis en bijhorende voorzieningen op Willemsoord Zuid te ontwikkelen. Zeestad is een zelfstandige organisatie die in 2008 is ingesteld door de Stuurgroep Stedelijke vernieuwing: een samenwerkingsverband van de gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland en de ministeries van Vrom en Defensie. Het beoogde planvoornemen sluit hiermee aan bij de gemeentelijke structuurvisie.

## 4

## Omgevingsaspecten

### 4.1

#### M.e.r. -(beoordelings)plicht

In het besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten opgenomen die in het kader van het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Per activiteit zijn de gevallen in aantallen, grootte, lengtes of oppervlakten beschreven die boven de drempelwaarden vallen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. Het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig.
- b. Het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden.
- c. Het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er moet in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd.
- d. De activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit wordt niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

#### **Betekenis voor het project**

Het beoogde projectvoornemen is niet opgenomen in de uit kolom 1 van onderdeel D besluit m.e.r. en is niet direct m.e.r. plichtig. Derhalve dient er voor het project geen meldnotitie (vormvrije) m.e.r.-beoordeling plaats te vinden.

### 4.2

#### Verkeer en parkeren

Als gevolg van de ontwikkeling wordt de verkeerssituatie (in de jaren toegenomen verkeersbewegingen) beter en daarmee wordt het verkeer veiliger van en naar de projectlocatie toe geleid. Met de wijziging van het tracé moet aangetoond worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft de toekomstige verkeersafwikkeling. De aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg kan namelijk van invloed zijn op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van omliggende functies, maar ook toe- of afname van hinder, waaronder milieuaspect geluid.

Aangetoond moet worden dat het verkeer goed af te wikkelen is. Ook mag tijdens de aanleg of aanpassing van de weg geen onaanvaardbaar effect zijn op de bereikbaarheid van omliggende functies. In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het kort bepaald dat een aanvrager –

indien een ontwikkeling leidt tot een (hogere) parkeervraag – in voldoende mate moet voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Dit wordt de parkeereis genoemd. De gemeente Den Helder heeft hiervoor de Nota Parkeernormen Den Helder opgesteld.

#### *Aanlegfase*

Tijdens de aanlegfase van het project, wordt verwacht dat er tijdelijke groei in verkeersgeneratie is. Gezien de het project ook een fietsenstalling betreft waarbij geen grotere mobiele werktuigen benodigd zijn, worden negatieve effecten op voorhand uitgesloten. Daarnaast is het omliggende terrein voldoende uitgerust om de tijdelijke toename op te vangen.

#### *Gebruiksfase*

De parkeercijfers voor schil centrum geldt dat bij bedrijven met arbeidsextensief/bezoekers extensief (zoals een loods, opslag, transportbedrijf) per 100 m<sup>2</sup> bvo zijn als volgt:

- 0,8 pp met een bezoekers aandeel van 5% hierin opgenomen.

De parkeernorm voor het initiatief met een vloeroppervlak van ca. 312 m<sup>2</sup> is:

- 3,12 x 0,8 pp = 2,496 pp, afgerond 3 parkeerplaatsen;

In de nieuwe situatie zullen op eigen terrein geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Het parkeerbeleid wordt niet meegenomen in de mobiliteitsmanagement, gezien het een fietsenloods betreft.

#### **Betekenis voor het project**

Gedurende de werkzaamheden is de verwachting dat er hinder zal optreden, maar omliggende infrastructuur kan deze tijdelijke groei in verkeersgeneratie tijdens de bouw opvangen. Gelet op de aard en omvang van het project zijn negatieve effecten op het aspect 'verkeer en parkeren' uit te sluiten doordat een fietsenstalling geen verkeersaantrekkende werking heeft betreft voertuigen.

## **4.3**

### **Geluid**

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. In artikel 41 van de Wgh zijn categorieën aangewezen waarvoor een geluidszonering toegepast moet worden.

Net als bij de vaststelling van een bestemmingsplan is bij het nemen van een omgevingsvergunning op basis van art. 2.12 lid 1 sub a onder 3° Wabo, de Wet geluidhinder van toepassing. De Wgh biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering (zie de webpagina Wet geluidhinder).

#### *Aanlegfase*

Tijdens de aanlegfase draagt de aannemer zorg voor het binnen de perken blijven van geluidsoverlast tijdens bouw. De dichtstbijzijnde gevoelige objecten (woningen) liggen op meer dan 250 meter afstand van de projectlocatie.

#### *Gebruiksfase*

Voor onderhavig project is enkel het aspect wegverkeer- en industrielawaai van toepassing. Hiervoor geldt een voorkeursgrenswaarde van 50db(A) voor geluidgevoelige objecten. Het voorgenomen project, de fietsenloods, is geen geluidgevoelig object. Voor een fietsenstalling gelden geen richtlijnen met betrekking tot geluidscontouren.

#### **Betekenis voor het project**

Een fietsenstalling wordt niet gerekend tot een geluidgevoelig object en is ook geen geluidbron. Tijdens deze bouw in de aanlegfase is een geluidstoename te verwachten, in verband met de grote afstand tot geluidsgevoelige objecten hoeven er hiervoor geen extra maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te beperken. Er zijn in de omgeving geen andere mogelijke lawaaibronnen aanwezig, echter wordt er momenteel ook gebouwd aan het nieuwe stadhuis, dit zorgt ook voor een tijdelijke geluidstoename. Eventuele akoestische gevolgen worden uitgesloten.

## **4.4**

### **Luchtkwaliteit**

De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Onder kleine projecten worden projecten verstaan die de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' verslechteren. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Draagt een klein project niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering voor. Het voormalig ministerie VROM heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in het Besluit NIBM. Projecten die de concentratie CO<sub>2</sub> of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekende mate bij aan de luchtvervuiling.

De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009: de datum waarop het Kabinetbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht is geworden. De NIBM-tool is ingevuld voor een gemiddelde verkeersgeneratie van 80 voertuigbewegingen (Tabel 1). Voor het jaar van planrealisatie is 2022 genomen. Voor het aandeel van vrachtverkeer is een groot percentage (worst-case scenario) meegenomen, gezien tijdens de bouwwerkzaamheden veel aan- en afrijdend verkeer is voor onder andere materieel.

**Tabel 1 | Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit (bron: NIBM-tool)**

	Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		80
Aandeel vrachtverkeer		51,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,32</b>
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,04</b>
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

De aanleg of wijziging van een gebouw kan effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het gaat daarbij vooral om de verslechtering van luchtkwaliteit door extra verkeer. Uit bovenstaande berekening volgt dat er geen significant effect te verwachten is tijdens de bouw

van de fietsenstalling. Er is geen sprake van een gebruiksfase.

#### **Betekenis voor het project**

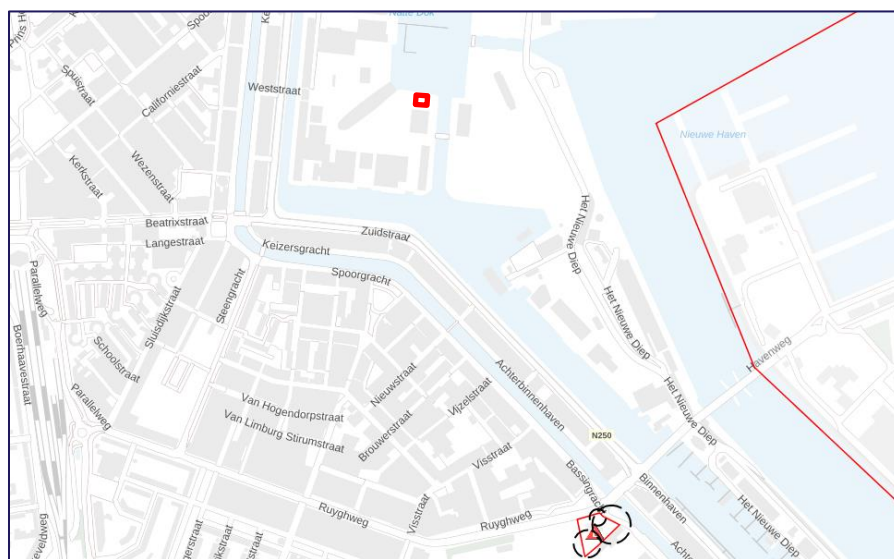
Gezien de tijdelijke aard en omvang van het project, kan op grond van het bovenstaande geconcludeerd worden dat sprake is van een NIBM-situatie: het plan draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging. De bouwfase is een tijdelijke fase waarbij in de praktijk het verkeer aantrekkend effect minder zal zijn. Zo zal zeker niet elke dag een zware werkvoertuig op de locatie aanwezig zijn. Hiermee staat het aspect luchtkwaliteit de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

## 4.5

### Externe veiligheid

Binnen het beleidskader externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek.

Het projectvoornemen is geen (beperkt) kwetsbaar object, hierdoor dient er geen beoordeling plaats te vinden of er in de nabijheid van het projectgebied Bevi-inrichtingen (of andere onderdelen van externe veiligheid) zijn die van invloed kunnen zijn op de plannen. Ook is de fietsenstalling geen risicobron.



**Figuur 10 | Uitsnede risicokaart (bron: Risicokaart)**

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) een zogenoemde risicokaart ontwikkeld. Op de risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risico veroorzakende bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan, het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen en het transport van gevaarlijke stoffen door ondergrondse leidingen.

#### *Bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan*

De dichtstbijzijnde inrichting gevaarlijke stoffen is de Nieuwe Haven (inrichting defensie) op ca. 450 meter en een tankstation met LPG-vulpunt op meer dan 800 meter afstand. Voor LPG-tankstations gelden de richtlijnen aangegeven in tabel 2 voor kwetsbare en beperkt kwetsbare

objecten. Voor beide inrichtingen zijn de risicocontouren vastgelegd, het projectgebied ligt hier ver vandaan.

**Tabel 2 | Afstanden in meters tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde  $10^{-6}$  per jaar, onderscheidenlijk de richtwaarde  $10^{-6}$  per jaar (zie artikelen 2, eerste lid, onderdeel a, en 9, tweede lid, onderdeel a)**

Doorzet (m <sup>3</sup> per jaar)	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds <sup>1</sup> of ingeterpt reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
≥ 1.000	40	25	15
500 – 1.000	35	25	15
< 500	25	25	15

#### *Vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen*

In de nabijheid van het projectgebied zijn geen transport routes van gevaarlijke stoffen gelegen.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen door ondergrondse leidingen*

In de nabijheid van het projectgebied zijn geen ondergrondse leidingen met gevaarlijke stoffen gelegen.

#### **Betekenis voor het project**

Binnen of in de nabijheid van het projectgebied zijn geen bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan. Daarnaast zijn er geen knelpunten met betrekking tot de werkzaamheden en vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Het gebouw zelf is geen (beperkt) kwetsbaar object. Hiermee staat het aspect externe veiligheid de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

## 4.6

### Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds verstaan. De doelen van milieuzonering zijn:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Een fietsenloods wordt niet gezien als gevoelige functie, hiervoor is daarom ook geen richtafstand gegeven in de VNG-publicatie 'Bedrijven- en Milieuzoneringen'. Wanneer we kijken naar de omliggende omgeving, is de dichtbijzijnde inrichting gevaarlijke stoffen de Nieuwe Haven. Het projectgebied ligt echter ver buiten de risicocontour.



**Figuur 11 |** Overzicht van omliggende bedrijven (marinehaven Nieuwe Haven) met risicocontour (bron: Google Earth)

#### **Betekenis voor het project**

Het plan maakt geen nieuwe milieugevoelige functies mogelijk die een grotere bescherming noodzakelijk maken ten opzichte van de huidige functie. Evenzeer levert het project geen nieuwe belemmeringen op voor gevoelige functies in de omgeving. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

## **4.7**

### **Natuur**

De Wet natuurbescherming (Wnb) ziet toe op het behoud en de versterking van de biodiversiteit. De bescherming van natuur is geregeld via gebiedsbescherming en soortenbescherming. De Wnb vormt het geldend wettelijk kader.

#### **4.7.1 Gebiedsbescherming**

Vanuit de Wet natuurbescherming 2017 (Wnb) is het noodzakelijk om uit te sluiten dat er sprake is van significant negatieve effecten van het project op Natura2000-gebieden. AERIUS is het voorgeschreven rekeninstrument dat wordt gebruikt om stikstofdepositie op lokaal niveau te berekenen.

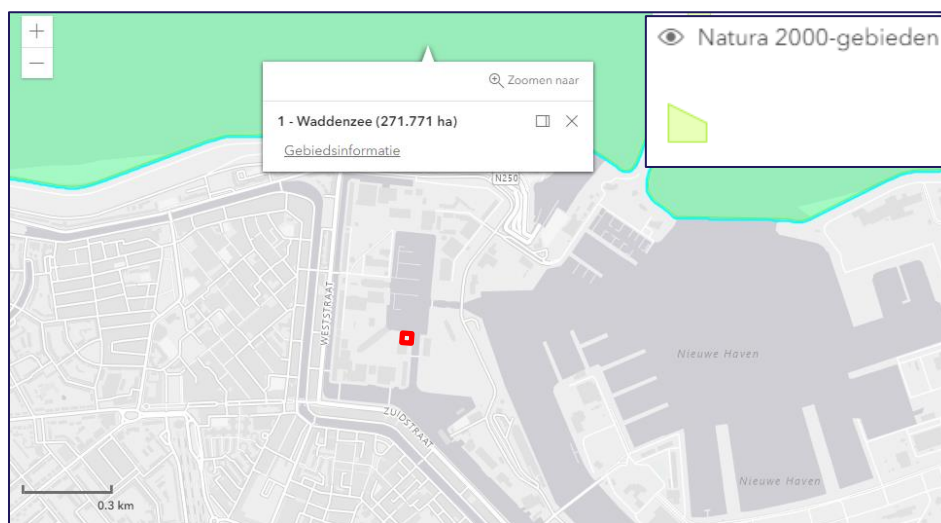
Het projectgebied ligt in de nabijheid van Natura-2000 gebied, de Waddenzee. Dit Natura 2000-gebied ligt op ca. 650 meter in het noorden (Figuur 13). De Waddenzee is zowel een habitat- als een vogelrichtlijngebied. Op ca. 250 meter afstand ten oosten van het projectgebied zijn gronden gesitueerd die zijn beschermd als Natuurnetwerk Nederland (NNN) (Figuur 14). De werkzaamheden worden buiten deze grenzen van beschermd NNN-gebied uitgevoerd.

Vanuit de Wet natuurbescherming 2017 (Wnb) is het noodzakelijk om uit te sluiten dat er sprake is van significant negatieve effecten van het project op Natura 2000-gebieden. Op 1 juli 2021 trad de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw- sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunningstraject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt.

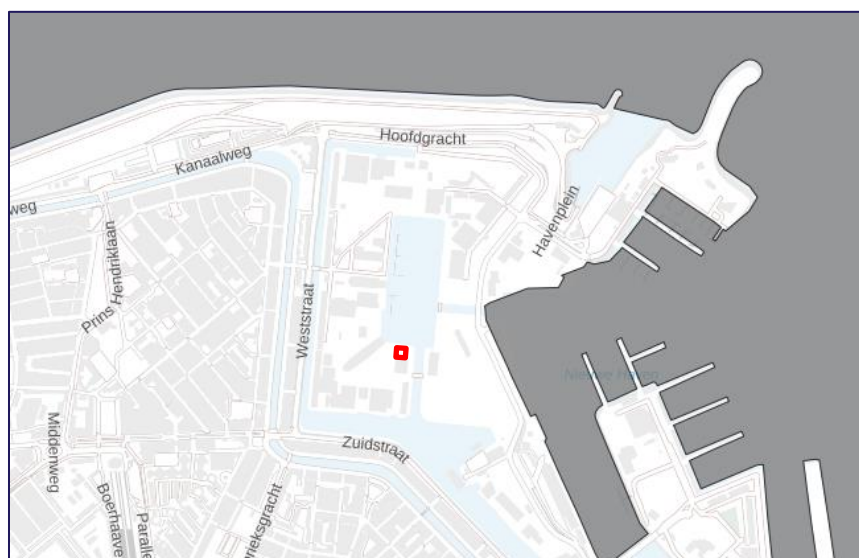
De voorgenomen nieuwe ontwikkeling is daarmee niet vergunning plichtig in het kader van de



Wet natuurbescherming, aangezien op voorhand mogelijke significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.



**Figuur 12 | Uitsnede Natura 2000 gebieden (bron: Natura2000)**



**Figuur 13 | Uitsnede NNN (bron: Atlasleefomgeving)**

#### 4.7.2. Soortenbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) is bij bestendig beheer en ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het werkgebied. Het doel van de wet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Door deze natuurwaarden voorafgaand aan het werk te onderzoeken, kan schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing noodzakelijk.

Initiatiefnemers zijn zich bewust van de zorgplicht. Werkzaamheden worden zo veel mogelijk uitgevoerd buiten het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) om te voorkomen dat de natuurwaarden niet worden aangetast. Op voorhand is uitgesloten dat er beschermde dier- en

plantensoorten in het projectgebied bevinden en die door de werkzaamheden zodanig gestoord worden, dat er schade wordt toegebracht, gezien de afwezigheid van groen en soorten.

#### ***Betekenis voor het project***

Het is niet langer nodig een activiteit met tijdelijke emissies op de lokale effecten te toetsen. In het geval van bouw, sloop en eenmalige aanleg is duidelijk dat het altijd om een tijdelijke activiteit gaat. De milieubelasting tijdens de bouw is altijd tijdelijk terwijl het gebruik een permanent karakter heeft. Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling, is uit te sluiten dat er significant effect optreedt betreft stikstofdepositie in omliggende Natura-2000 gebieden. De werkzaamheden worden buiten de grenzen van beschermd NNN-gebied uitgevoerd.

Op voorhand is uitgesloten dat er beschermde dier- en plantensoorten in het projectgebied bevinden en die door de werkzaamheden zodanig gestoord worden, dat er schade wordt toegebracht, gezien de afwezigheid van groen en soorten. Desondanks dient er buiten het broedseizoen gewerkt te worden om schade aan soorten te voorkomen. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart tot 15 augustus. Als de werkzaamheden in het broedseizoen plaatsvinden, moet voor aanvang van de werkzaamheden gecontroleerd worden op het voorkomen van broedende vogels in het plangebied en de directe omgeving.

Het aspect natuur staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

## **4.8**

### **Water**

Bij ieder ruimtelijk plan dient te worden ingegaan op onder andere de beleidsuitgangspunten van het waterschap, de huidige en de toekomstige waterhuishouding in het projectgebied. Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp.

Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp. Het project, gelegen in de gemeente Den Helder, valt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Hieronder worden de essentiële kenmerken van de bestaande situatie omschreven.



*Verharding en compenserende maatregelen*

Er is geen sprake van een toename van de verharding. Gezien het projectvoornemen op al verhard oppervlak plaatsvindt, de fietsenloods open is ontworpen (**Bijlage I**) en het oppervlakte toename minder is dan 500 m<sup>2</sup>, hoeven geen compenserende maatregelen uitgevoerd te worden ten behoeve van de waterhuishoudkundige situatie.

*Waterkwaliteit*

Binnen het plan is er geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Er wordt geadviseerd om met het oog op de waterkwaliteit het gebruik van uitloogbare materialen zoals koper, lood en zink zoveel mogelijk te voorkomen.

**Betekenis voor het project**

Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag dient gekeken of het uitvoeren van de aangevraagde werkzaamheden invloed heeft op de bescherming tegen het water, de kwaliteit van het water, de doorstroming van het water en de waterhoeveelheid.

Gezien het projectvoornemen op al verhard oppervlak plaatsvindt, de fietsenloods open is ontworpen en het oppervlakte toename minder is dan 500 m<sup>2</sup>, hoeft geen watercompensatie gerealiseerd te worden. Het aspect water staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

**4.9****Bodem**

Bij het ruimtelijk planproces gaat het allereerst om de vraag of het huidige of toekomstige gebruik van de bodem afgestemd kan worden op de aanwezige bodemkwaliteit. De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de beoogde functie. Het bodemsaneringsbeleid is verder uitgewerkt in de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit Uniforme Saneringen (BUS), de Circulaire Bodemsanering en het Besluit bodemkwaliteit.

In opdracht van Zeestad Beheer B.V. is door Prommenz Milieu op 24 augustus 2021 een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 uitgevoerd (**Bijlage III**). De opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt bevestigd, gezien de aangetroffen verontreiniging in met name de kolengruishoudende bodemlaag direct onder de funderingslaag (en doek).

Van de aangetroffen matige tot sterke verontreiniging in de kolengruishoudende bodemlaag direct onder de funderingslaag (en doek) kan worden verwacht dat deze heterogeen verdeeld aanwezig is over de volledige onderzoekslocatie. Aanvullend dan wel nader onderzoek heeft geen toegevoegde waarde en onderhavig onderzoek geeft, mede gezien de geringe omvang van de onderzoekslocatie, een goed beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse.

Binnen de Oude Rijkswerf Willemsoord zijn weliswaar diverse (mobiele) bodemverontreinigingen gesaneerd, dan wel in beeld gebracht (en worden gemonitord), maar de immobiele (heterogene) verontreinigingen zijn nog op grote terreindelen aanwezig en zijn 'gesaneerd' middels een leeflaagconstructie (o.a. klinkerverharding).

Met betrekking tot de aangetroffen sterke verontreiniging wordt aanbevolen om in eerste instantie te beoordelen of bij de voorgenomen grondwerkzaamheden gewerkt dient te worden in de bodemlaag waarin deze verontreiniging is aangetroffen. Indien geen werkzaamheden ter

plaats of in de betreffende bodemlagen worden verricht zijn er geen aanvullende milieukundige werkzaamheden benodigd.

Indien daadwerkelijk werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden in de plaatselijk aangetroffen sterk verontreinigde bodemlaag dient middels een saneringsplan het bevoegd gezag op de hoogte gebracht te worden van de voorgenomen grondwerkzaamheden en de te nemen milieumaatregelen. Na goedkeuring kunnen de (graaf)werkzaamheden worden gestart waarbij tevens rekening moet worden gehouden met de eis dat graafwerkzaamheden in de sterke verontreiniging alleen uitgevoerd mogen worden door een BRL7000 gecertificeerde aannemer en dat bij de werkzaamheden de aanwezigheid van een milieukundig begeleider vereist is. Eventueel vrijkomende sterk verontreinigde grond mag alleen hergebruikt worden op de plaats waar het ontgraven is. De overige vrijkomende sterk verontreinigde grond dient afgevoerd te worden naar een erkend verwerker, dan wel stortplaats.

Indien bij de werkzaamheden eveneens in de laag kolengruis gewerkt dient te worden wordt aanbevolen om deze, indien mogelijk, terug te plaatsen in hetzelfde profiel. Als er geen mogelijkheden zijn voor terugplaatsing dient ook deze laag afgevoerd te worden naar een erkende verwerker (of stortplaats).

Bij uitvoering van de graafwerkzaamheden onder de CROW-publicatie 400 is, als gegraven dient te worden in de sterk verontreinigde bodemlaag, de voorlopige veiligheidsklasse vastgesteld op basishygiëne. De definitieve vaststelling van de veiligheidsklasse en daadwerkelijke invulling van de te nemen veiligheidsmaatregelen dient te worden ingevuld door een (hoger) veiligheidskundige.

#### **Betekenis voor het project**

Aanvullend dan wel nader onderzoek heeft geen toegevoegde waarde, omdat aangenomen wordt dat het projectgebied heterogeen sterk verontreinigd is met zware metalen. De Wet Bodembescherming geeft een nazorgbeperking op het bodemgebruik als 'themapark'. Wij stellen voor een saneringsplan op te stellen waarin alle potentiële graafwerkzaamheden toegelicht worden. Dit idee is in overleg met Omgevingsdienst Noord-Holland Noord tot stand gekomen. Zo lang conform de uitgegeven beschikking gehandeld wordt, staat het aspect bodem de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

## **4.10**

### **Archeologie**

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Op grond van de Erfgoedwet is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten. Daarnaast heeft de gemeente Den Helder het Beleidskader Archeologie 2017 opgesteld. Werkzaamheden waarbij in de grond wordt geroerd, kunnen een effect hebben op archeologische waarden.

Het projectgebied heeft een archeologische dubbelbestemming. De beleidsregel voor dit gebied luidt als volgt, alvorens de omgevingsvergunning wordt verleend kan worden besloten dat voor ingrepen groter dan 50 m<sup>2</sup> of meer en dieper dan 35 cm, de omgevingsvergunning pas kan worden verleend nadat door de aanvrager een rapport is overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden die blijken de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld.

In februari 2020 is er voor de locaties Willemsoord 66 en 72 een bureauonderzoek uitgevoerd door ADC ArcheoProjecten. Uit deze resultaten is gebleken dat er resten van de Rijkswerf Willemsoord aanwezig zijn.

#### ***Betekenis voor het project***

Doordat de fietsenstalling enkele meters van het onderzoeksgebied is gelegen kan het uitgevoerde onderzoek ook voor dit planvoornemen gebruikt worden. Door ADC ArcheoProjecten wordt geadviseerd om in het plangebied tijdens de graafwerkzaamheden in een archeologische begeleiding te voorzien.

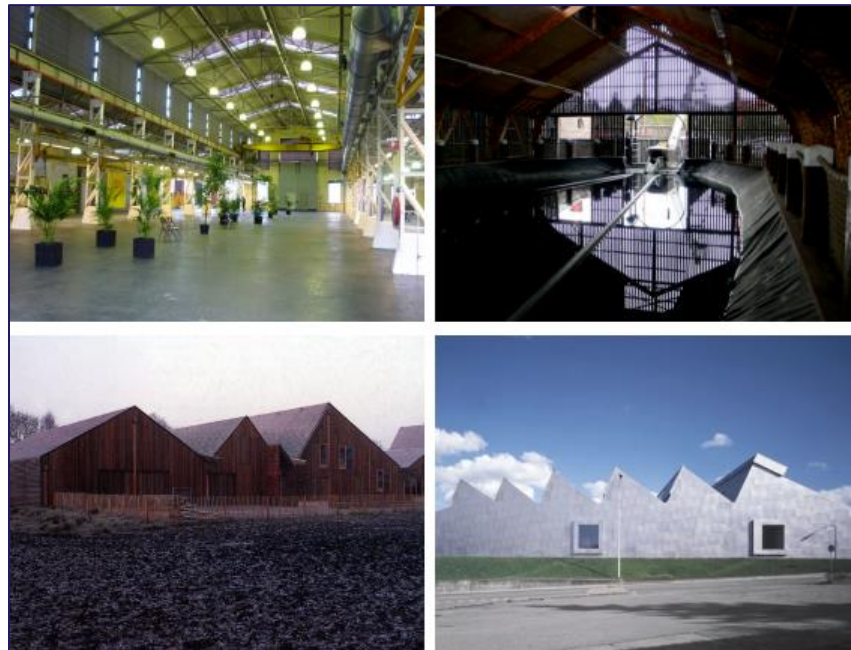
## **4.11**

### **Landschap**

Een landschappelijke inpassing is een vereiste van zowel provincies als gemeenten. Bij een landschappelijke inpassing gaat het om het inpassen van een gebouw of een gebruik in het landschap. Bij een goede inpassing wordt rekening gehouden met de typische kenmerken en kwaliteiten van het landschap door middel van de architectuur van het gebouw en/of de aanplant van gebiedseigen beplanting. Wanneer sprake is van een ruimtelijke en/of functionele ontwikkeling heeft dit effect op de uitstraling.

Gemeente Den Helder is trots op haar stad, de dorpen en het buitengebied en neemt de verantwoordelijkheid voor behoud en verbetering van de omgevingskwaliteit. Gebouwen en andere bouwwerken vormen samen het decor van de dagelijkse leefomgeving. Een aantrekkelijke, goed verzorgde omgeving verhoogt bovendien de economische waarde van het onroerend goed en versterkt het vestigingsklimaat.

De voormalige rijkswerf Willemsoord, aangelegd in het begin van de 19de eeuw, bestaat uit een binnenhaven die omsloten wordt door voornamelijk oude havengebouwen met een klassieke uitstraling. Willemsoord is en wordt nog steeds herontwikkeld als onderdeel van het Stadshart in een nautische en maritieme sfeer met inbedding van commerciële en stedelijke functies. De oorspronkelijke cultuurhistorische ruimtelijke structuur en functie vormen het kader voor de nieuwe stedenbouwkundige invulling waarin onder andere een bioscoop, horeca, verschillende musea en enkele beurshallen een plek hebben gekregen.



**Figuur 15 | Voorbeeld architectuur Rijkswerf Willemsoord (bron: Willemsoord : Den Helder – een ongeslepen diamant)**



**Figuur 16 | Zichtlijnen Willemsoord (bron: Willemsoord Den Helder – een ongeslepen diamant)**

Voor Willemsoord is een cultuurhistorische waardestelling en een beeldkwaliteitplan 'Willemsoord - een ongeslepen diamant' (2012) opgesteld. Plannen op het voormalige rijkswerf dienen mede getoetst te worden aan de richtlijnen van dit beeldkwaliteitplan, gezien de ligging in een welstandsgebied.

#### **Betekenis voor het project**

De architectonische vormgeving en typologische betekenis van de bebouwing van de fietsloods komt overeen met de opgestelde plannen (Figuur 15). Flexibiliteit is voor een duurzame stad noodzakelijk. Dat wordt dan gevonden in een variatie van mogelijke bouwvormen. Het spantengebouw is daarvoor bij uitstek geschikt. Dit type wordt dan ook ingezet als dominante bouwvorm op het nieuwe Willemsoord en vormt daarmee de verbinding tussen oud en nieuw.

Massa, vorm en materiaal kunnen binnen het type verschillen. Het materiaalgebruik is eenvoudig: baksteen glas, beton, staal of hout. Kleuren beperken zich tot de kleur van het materiaal of als er verf wordt toegepast is dit grijs, zwart of donkergroen.

Een belangrijke basisconditie is voorts de status van Beschermd Stadsgezicht voor de binnenstad en die van Rijksmonument voor Willemsoord. Zo dienen de zichtlijnen op bijzondere objecten op de werf en in de stad (Figuur 16) behouden te blijven. In het voorlopig ontwerp van de fietsenstalling wordt rekening gehouden met een maximale bouwhoogte om deze zichtlijnen te behouden.

Tevens zijn er veel open ruimtes op de werf: deze creëren een sfeer van kilte en verlatenheid. Zelfs bij groot opgezette evenementen is Willemsoord niet vol. Er sprake is van overmaat, maar de open ruimtes dienen wel op een juiste manier opgevuld te worden. Zo wordt de fietsenstalling geplaatst in de omgeving van het stadhuis: de voorkeur is om fietsparkeerplekken te situeren bij de entree van gebouwen.

Het aspect landschappelijke inpassing staat de uitvoering van het project niet in de weg. Afgezien daarvan kan bij de aanvraag van de omgevingsvergunning om de beoordeling van de welstandscommissie kwaliteit gevraagd worden of het uiterlijk en de plaatsing van het bouwwerk in strijd is met de eisen van welstand.

## 4.12

### Cultuurhistorie

In september 2009 overhandigden de ministers van toenmalige ministeries Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) aan de Tweede Kamer. Door middel van de MoMo had de minister tot doel een aantal veranderingen door te voeren in de monumentenzorg:

- het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken;
- het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening;
- het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.

Als gevolg van de MoMo zijn het Besluit ruimtelijke ordening en de Monumentenwet op 1 januari 2012 aangepast. Belangrijkste gevolgen zijn de plicht voor gemeenten om bij het toetsen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden en het vergroten van vrijstellingen van de vergunningplicht voor eigenaren van monumentale gebouwen. De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van de gronden, om die reden is een toetsingsdocument opgesteld om de werkzaamheden te verantwoorden.

#### **Monumenten**

Bij nieuwe planvorming dient in een zo vroeg mogelijk stadium door inschakeling van de monumentencommissie aandacht te zijn voor de cultuurhistorische aspecten. Hoofddlijn van beleid is het beschermen van nautische monumenten die een binding of relatie hebben met Den Helder. De identiteit van Den Helder bestaat voor een belangrijk deel uit de binding met het water en de scheepvaart. Het ligt daarom voor de hand nautische monumenten die een binding of een relatie hebben met de geschiedenis van Den Helder bescherming te bieden. Binnen het projectgebied liggen geen gemeentelijke- en provinciale monumenten. Op het terrein van de





2. De opeenvolging van ontwikkelingsfasen wordt doorgezet, door een geleidelijke vestiging van blijvende gebouwen. In de bouwstijlen is de opeenvolging van ontwikkeling afleesbaar;
3. Binnen de rationele hoofdstructuur zijn bouwvelden aan te wijzen.
  - Een bouwveld is onderdeel van een programmacluster, waarvan de hoofdfunctie wordt bepaald door een aan de werf gerelateerd- en/of bestaand programma;
  - De aanvullende functies van een programmacluster moeten ondersteunend zijn aan en een meerwaarde hebben voor het noodzakelijke programma. De totale programmamix van een cluster is een duurzame samenstelling en levert een bijdrage aan de eigen economie van de werf;
  - Er is een logische, functionele koppeling/relatie tussen programma's onderling en tussen programma en ruimte. Dit heeft gevolgen voor o.a. de plek en de oriëntatie van een gebouw, verbindende routes tussen functies en de wijze van koppeling van gebouwen;
  - Een bouwveld, dat wordt gekenmerkt door ruimte, is een onderdeel van het open veld met daarin losstaande gebouwen;
  - De bebouwingsdichtheid van een bouwveld komt overeen met de bebouwingsdichtheid van het totale werfterrein;
  - De randen van een bouwveld zijn geen aaneengesloten rooilijnen, een gebouw volgt de orthogonale of radiale structuur.
4. De bouwvelden hebben onderlinge relaties en verwantschap door:
  - Ruimtelijke overeenkomsten, gezamenlijke sfeer en verschijningsvorm;
  - Programmatische aansluitingen;
  - Verbindingen door routes, zichtlijnen e.d.
5. Voor bebouwing geldt:
  - De bebouwingstypologie en bouwmassa van een gebouw is functie specifiek.
  - Een bouwvolume heeft als basis een rechthoekige plattegrond;
  - Dominante verschijningsvormen (door bouwmassa en/of architectuur) hebben een onderlinge relatie en presenteren zich ook richting de buitenzijde van het terrein;
  - Een aaneenschakeling van gebouwen moet in de bouwmassa leesbaar zijn (d.m.v. verspringing van bouwhoogte en/of rooilijn, architectuur). Aaneengeschakelde panden vormen geen repetitie;
  - Aanpassingen aan monumenten zijn herkenbaar als moderne, eigentijdse ingrepen.
  - Nieuwbouw is onderscheidend van de monumenten door middel van een eigentijdse architectuur. De moderne ontwerpogave bouwt voort op de civiele ontwerptraditie. Er wordt aanleiding gezocht in-, of aangesloten op de grondelementen van bestaande bebouwing op Willemsoord.
6. Voor de openbare ruimte geldt:
  - De kades zijn structurende elementen, deze blijven vrij van bebouwing.
  - Landmarks, objecten en zichtlijnen geven richting aan het veld;
  - Tussen de gebouwen zijn functionele ruimtes en restruimtes, deze ruimtes variëren in maatvoering. Er is geen minimum maat, maar de ruimte moet wel toegankelijk zijn. Wanneer dit vanuit de functie van het gebouw niet mogelijk is, worden gebouwen tegen elkaar aan geplaatst, of wordt de ruimte afgesloten door middel van een zorgvuldig vormgegeven hek;
  - De typologie van privé-achter/voortuinen, grenzend aan de openbare ruimte, komt niet voor. Voorstelbaar is dat een (collectieve) buitenruimte als cour binnen een complex wordt opgenomen, of dat deze gedeeltelijk

ingesloten wordt tussen gebouwen. De buitenruimte wordt dan afgezoomd door middel van een collectief, zorgvuldig vormgegeven hek.

### ***Betekenis voor het project***

#### *Monumenten*

De identiteit van Den Helder bestaat voor een belangrijk deel uit de binding met het water en de scheepvaart. Op het terrein van de voormalige Rijkswerf Willemsoord is een groot aantal gebouwen aangewezen als Rijksmonument. Het projectvoornemen heeft geen betrekking tot het veranderen of wijzigen van deze monumenten. Daarnaast bevindt het project zich wel op hetzelfde terrein, maar niet voor of naast deze beschermde Rijksmonumenten.

#### *Beschermde stadsgezicht*

In overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een toetsingskader gesteld voor de gebiedsontwikkeling van Willemsoord. Hierin is onder andere uitspraak gedaan over de ruimtelijke structuur, schaal van de bebouwing en de ruimte en de confrontatie monumenten en nieuwbouw. Er wordt rekening gehouden met de bebouwing door te letten op plek, korrelgrootte, hoogte, en typologie, beleving en afmeting (**Bijlage II**). De beeldkwaliteit van de fietsloods bouwt voort op de beeldkwaliteitseisen die in het uitwerkingsplan Stadshart zijn opgenomen. Hierin staat over Willemsoord: “De gebouwen op Willemsoord zijn individueel herkenbaar en vormen geen herhaling. De bebouwing heeft een hoogwaardige vormgeving en kent een rijke detaillering van de elementen die bepalend zijn voor de individualiteit van het pand. De toepassing van koperdetails en een koperen bekleding van de daken wordt gestimuleerd. Bij de invulling van bestaande bebouwing worden de monumentale gebouwen in hun waarde gelaten. Eventuele noodzakelijke aanpassingen krijgen een eigentijdse vormgeving en de sfeer van een werf komt tot uitdrukking in de materialisering van de openbare ruimte.”

De loodsen op de Willemsoord kenmerken zich door hun sterke silhouetten als uitdrukking van hun massa. Binnen het ontwerp is getracht deze stedenbouwkundige volume tot uiting te brengen, waarbij de vorm tot sculpturaliteit verheven wordt. Het gebruik van hout in de constructie en afwerking, alsmede de kenmerkende volumewerking van de loodsen dienden als inspiratiebron voor het ontwerpsteam. Herkenning zal men terugvinden in vormgeving en materiaalgebruik van het voorliggende ontwerpvoorstel en sluit nauw aan bij de beeldkwaliteit van de omliggende gebouwen en loodsen.

#### *Cultuurhistorische waarden*

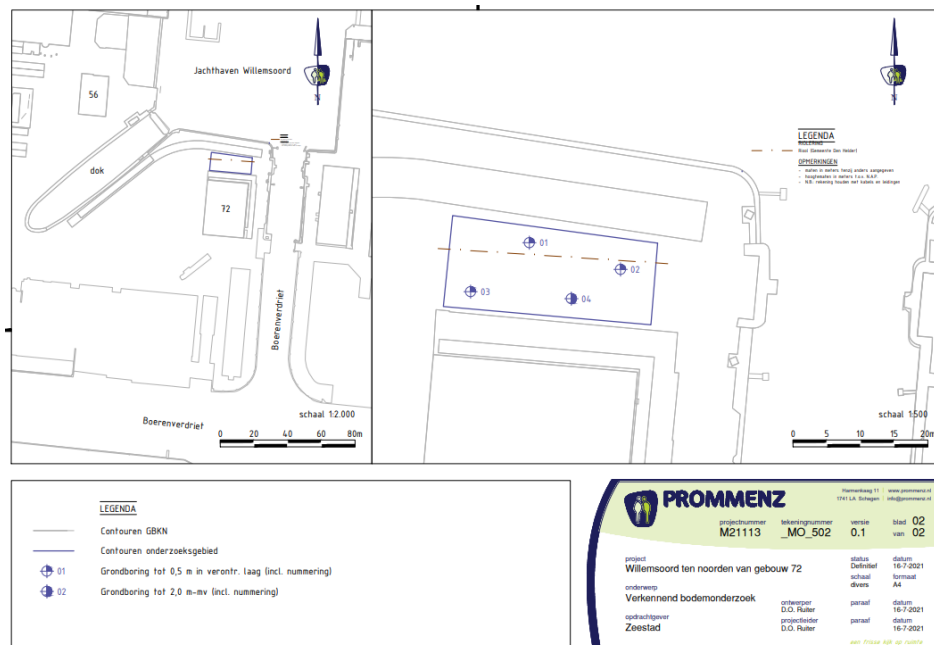
Cultuurhistorie is een breed begrip. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om beschermde stads- en dorpsgezichten, monumenten, en landschappelijke waarden. Uitgangspunt hierbij is het voorkomen van aantasting van de cultuurhistorische waarden. Het projectvoornemen is onderscheidend van de monumenten door middel van een eigentijdse architectuur, terwijl het ook ruimtelijke overeenkomsten heeft met de omgeving en samenvalt in de gezamenlijke sfeer van Willemsoord.

Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg. In vormgeving en materiaalgebruik sluit de fietsenstalling als archetypische loods aan bij de beeldkwaliteit van de omliggende gebouwen. Voorafgaand aan de indiening van de omgevingsvergunning wordt er een overleg met het Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en andere benodigde betrokkenen gehouden, begin juni heeft hiervoor een vooroverleg plaats gevonden. RCE en de monumentencommissie hebben hierin aangegeven dat zij akkoord zijn met het planvoornemen.

## 4.13

### Kabels en Leidingen

Bij de aanleg van de fietsenloods vindt er grondzetting door graven plaats. Om inzicht te krijgen in de kabels en leidingen welke door de grond lopen is er een oriënterende KLIC-melding (KLIC= Kabels en Leidingen Informatie Centrum) gemaakt bij het Kadaster.



Figuur 18 | KLIC-melding (bron: Prommenz)

Op 2 juli 2021 is door Prommenz Milieu een KLIC-melding gemaakt. Uit deze oriënterende KLIC-melding is naar voren gekomen dat er geen kabels van netbeheerders in het geding zijn binnen het polygoon van het graafprofiel. Wel loopt er een rioolbuis dwars door de locatie heen.

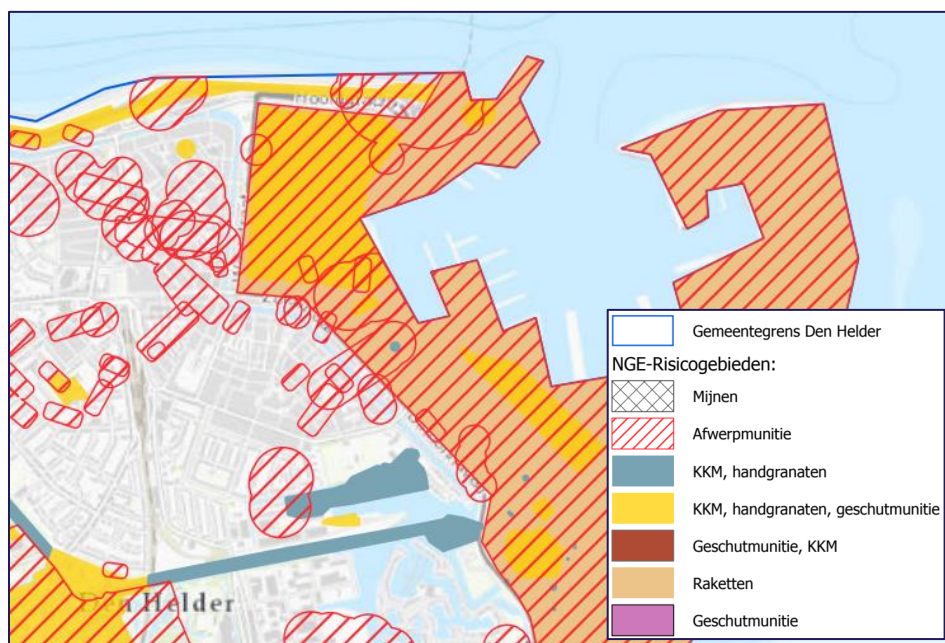
#### Betekenis voor het project

Bij grondzetting dient er rekening gehouden te worden met de riolering en de afstand van de leiding tot andere objecten.

## 4.14

### Niet-gesprongen explosieven

Niet-Gesprongen Explosieven (NGE) kunnen gevaar opleveren als deze bij werkzaamheden aangetroffen worden. In opdracht van de gemeente Den Helder is door het bureau REASeuro uit Riel voor het gehele grondgebied van Den Helder een NGE-Risicokaart opgesteld met mogelijke vindplaatsen van explosieven uit de tweede wereldoorlog. Uit de NGE-Risicokaart is af te lezen dat het gebied waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft, verdacht gebied is voor wat betreft het aantreffen van klein-kalibermunitie (KKM), handgranaten, geschutmunitie en afwerpmunitie.



**Figuur 19 | Den Helder NGE-risicokaart**

In de gemeente Den Helder kunnen explosieven in de grond zitten die nog niet ontploft zijn. Bijvoorbeeld granaten of vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog. Ook kunnen er door schietoefeningen explosieven op gronden zijn beland.

#### **Betekenis voor het project**

Voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden in verdachte gebieden dient contact opgenomen te worden met de gemeente Den Helder. Er dient tijdig bij de gemeente geïnformeerd te worden of de projectlocatie verdacht is. Er is contact geweest met het bedrijf REASeuro, zij hebben aangegeven dat, gezien het feit dat het om een risicogebied gaat waar de kans bestaat op het mogelijk aantreffen van Niet Gesprongen Explosieven in de vorm van afwerpmunitie, de boringen begeleid moeten worden. Relevant is dat de partij die de sonderingen uitvoert beschikt over een sonderingsunit met geïntegreerde magnetometer conus die gevalideerd is voor NGE-bodemonderzoek.

## **4.15**

### **Duurzaamheid**

Klimaatverandering heeft grote impact op onze leefomgeving en het aantal weersextremen neemt met de jaren steeds meer toe. Het wordt warmer en natter, ook zijn er vaker lange periodes van droogte en neemt de kans op overstromingen toe. Inspelen op de gevolgen van klimaatverandering wordt klimaatadaptatie genoemd. Daarnaast gaat duurzaamheid over verantwoordelijkheid nemen voor ons landschap, energieverbruik, ons water en onze grondstoffen.

#### **Betekenis voor het project**

Ten behoeve van het beoogde planvoornemen worden er een aantal verduurzamende maatregelen genomen, zoals het toepassen van hout. De voorgaande criteria komen samen in (geprefabriceerde) houtbouw. Een goede keuze voor een goede verduurzaming van het hout zorgen ervoor dat deze architectuur op een mooie manier kan verouderen, zodat ook hout

architectuur honderden jaren meekan. Daarnaast moet de bouwtechniek impact op het milieu beperken, zo min mogelijk CO<sub>2</sub> productie tijdens de bouw en zo min mogelijk schade aan het milieu.

# 5

## Uitvoerbaarheid

### 5.1

#### Inleiding

Het is wettelijk geregeld dat het een verplichting is om in een ruimtelijke procedure inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid

### 5.2

#### Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op de vergunningsaanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) van toepassing. De omgevingsvergunning planologisch afwijken wordt ingediend bij het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college). Het college publiceert de ontvangst van de aanvraag. De omgevingsvergunning kent een proceduretijd van zes maanden.

##### *Zienswijzen*

De omgevingsvergunning planologisch afwijken wordt ingediend bij het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college). Het college publiceert de ontvangst van de aanvraag. De omgevingsvergunning ligt gedurende een periode van zes weken ter inzage. De vergunning wordt bekend gemaakt in de Staatscourant en de gebruikelijke lokale media. Gedurende de ter inzagelegging kan eenieder een zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren brengen bij de gemeente. Eventueel ingediende zienswijze worden passend beantwoordt en betrokken bij de definitieve besluitvorming.

##### *Vervolg*

Wanneer de eventueel binnengekomen zienswijzen geen aanleiding geven om de ruimtelijke procedure te beëindigen, wordt de omgevingsvergunning verleend. Tijdens de daarop volgende inzagetermijn van 6 weken is het mogelijk een beroep in te stellen bij de Rechtbank. Het vaststellingsbesluit treedt in werking op de eerste dag ná de dag waarop de beroepstermijn afloopt, tenzij er een voorziening is aangevraagd.

### 5.3

#### Economische uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer draagt zelf de kosten voor de fietsenloods en heeft hiervoor een sluitende begroting opgesteld. Waardevermindering van omliggende panden of gronden wordt als gevolg

van onderhavige ontwikkeling niet verwacht. Eventuele planschadekosten komen voor rekening van de initiatiefnemer.

## **5.4**

### **Algemene conclusie**

Uit alle onderzochte omgevingsaspecten en het beleidskader blijkt dat het beoogde planvoornemen om een fietsloods te realiseren geen hinder veroorzaakt en in lijn is met de geldende beleidskaders. Het planvoornemen is uitvoerbaar, door middel van de uitgebreide procedure kan een omgevingsvergunning worden verleend.



# Bijlage I.

Voorlopig ontwerp fietsloods  
(2021)



**PROMMENZ**

# Bijlage II.

Toetsingdocument  
cultuurhistorie



PROMMENZ

# Bijlage III.

Bodemonderzoek



PROMMENZ

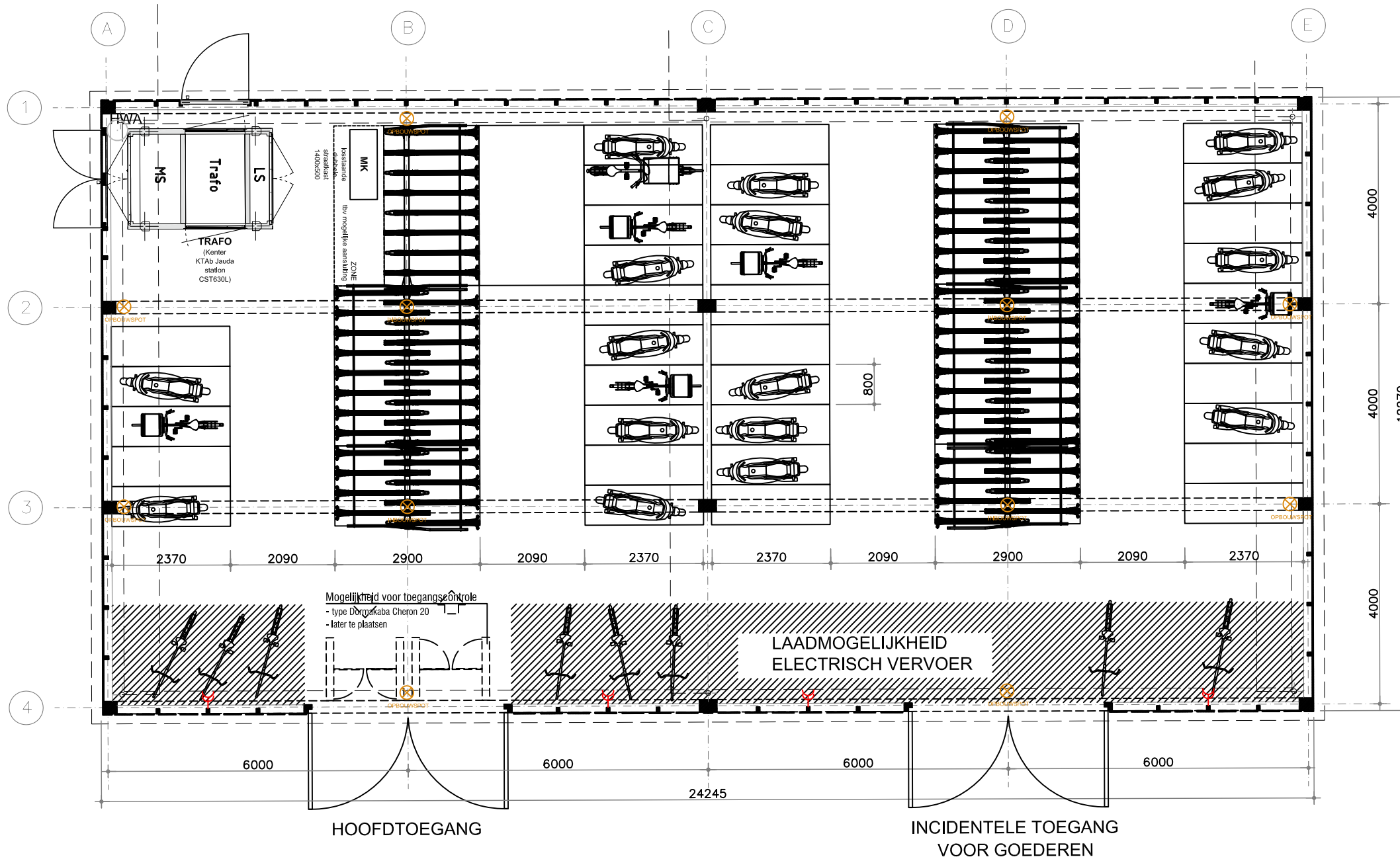


**PROMMENZ**

Harmenkaag 11  
1741 LA SCHAGEN  
0224-299346

[info@prommenz.nl](mailto:info@prommenz.nl)  
[www.prommenz.nl](http://www.prommenz.nl)





### CAPACITEIT:

- 144 DUBBELE FIETSPARKEERPLAATSEN IN REK
- 35 SCOOTER PLAATSEN

### LAADMOGELIJKHEDEN TBV ELECTRISCH VERVOER:

- 28 BUITEN HET REK OP DE BG
- 64 + BOVENIN DE REKKEN
- 92 AANSLUITPLAATSEN VOOR ELEKTRISCH LADEN

BENODIGDE STROOMVOORZIENING KOPPELEN AAN ZONNEPANELEN GEBOUW 66 en 72  
 BENODIGDE METERKAST FIETSLAADS MEENEMEN IN GEBOUW 66 indien de gevraagde capaciteit van de aansluiting niet geleverd kan worden kiezen voor een aparte aansluiting en voorzien in een losstaande straatkast, positie straatkast ntb iov architect

01 Plattegrond  
 1:100

opdrachtgever:

Zeestad c.v.

project:

Fietsenloods Stadhuis

locatie: Den Helder

tekening: Plan

datum: 05.04.2023 schaal: 1:100 door: GE / RvN

### Plattegrond

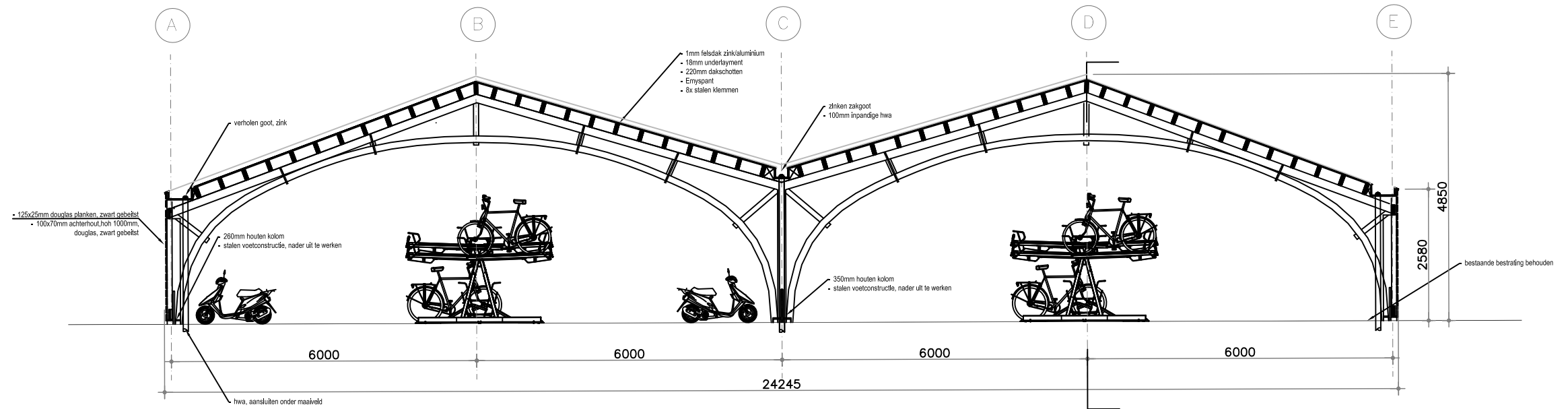
projectnr: S302.182

formaat: A3

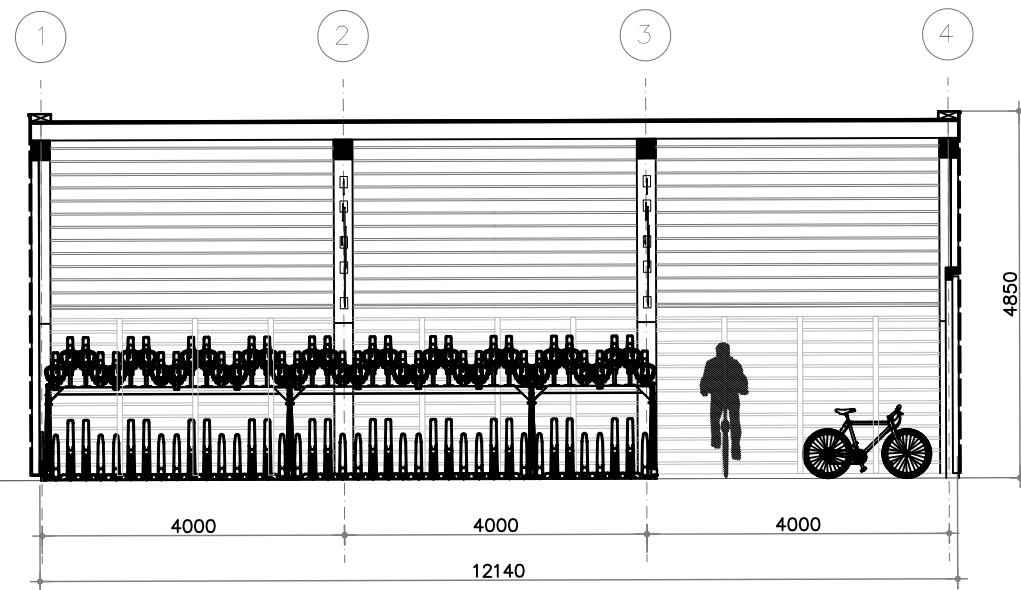
tekeningnr: Sh.02.rB

**WEST 8**

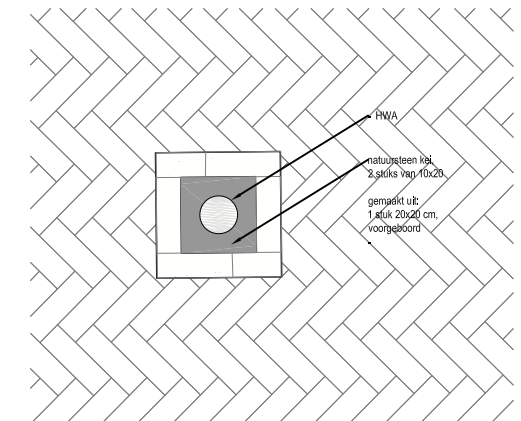
West 8 urban design & landscape architecture b.v.  
 Scheephaven 13rn, 3024 EG Rotterdam  
 tel: 010 4950801 fax: 010 4950303  
 e-mail: west8@west8.com www.west8.com



01 Langsdoorsnede  
1:100



02 Dwarsdoorsnede  
1:100



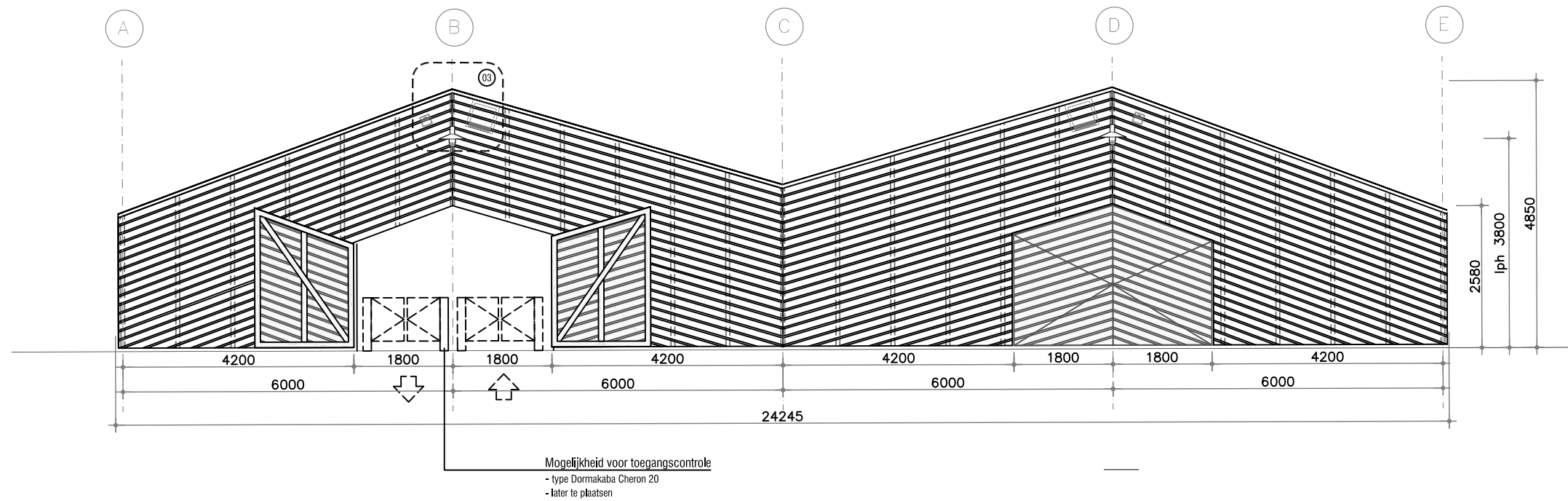
opdrachtgever:  
**Zeestad c.v**

project:  
**Fietsenloods Stadhuis**

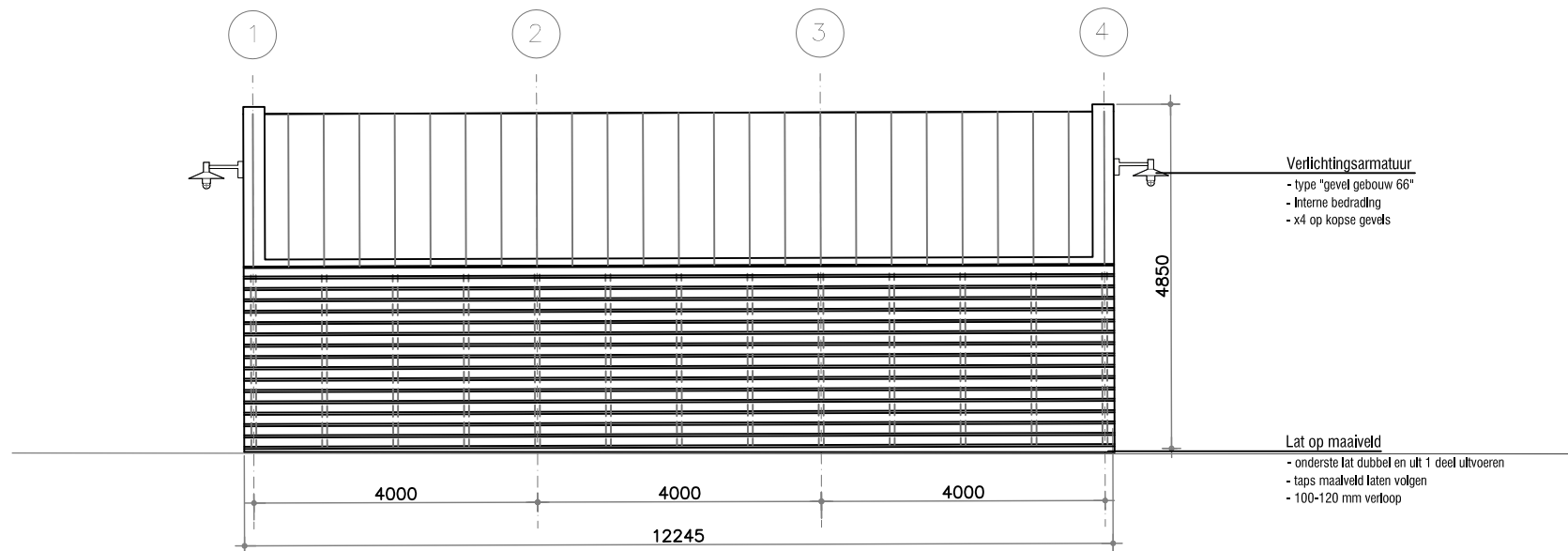
locatie: Den Helder    tekening: Plan    datum: 25.07.2022    schaal: 1:100    door: GE/RvN

**Doorsneden**

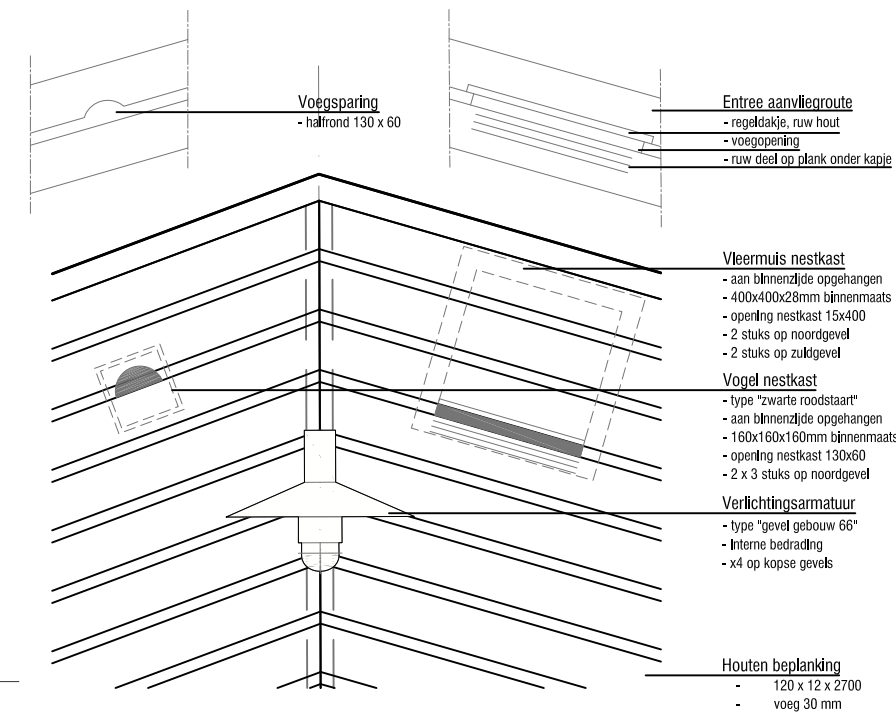
projectnr: S302.182    formaat: A3    tekeningnr: Sh.03



01 Aanzicht Zuidzijde  
1:100



02 Aanzicht Oostzijde  
1:100



03 Aanzicht Nokdetail  
1:20

opdrachtgever:  
**Zeestad c.v**

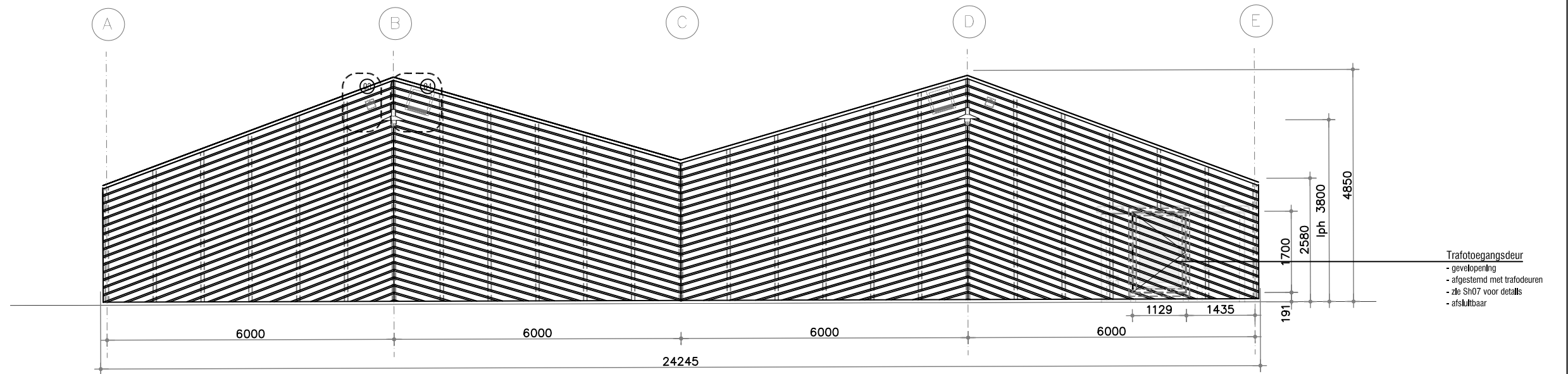
project:  
**Fietsenloods Stadhuis**

locatie: Den Helder    tekening: Plan    datum: 06.04.2023    schaal: 1:100    door: GE/RVN

**Aanzichten**

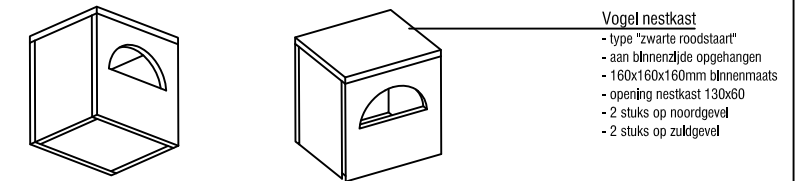
projectnr: S302.182    formaat: A3    tekeningnr: Sh.04.rB





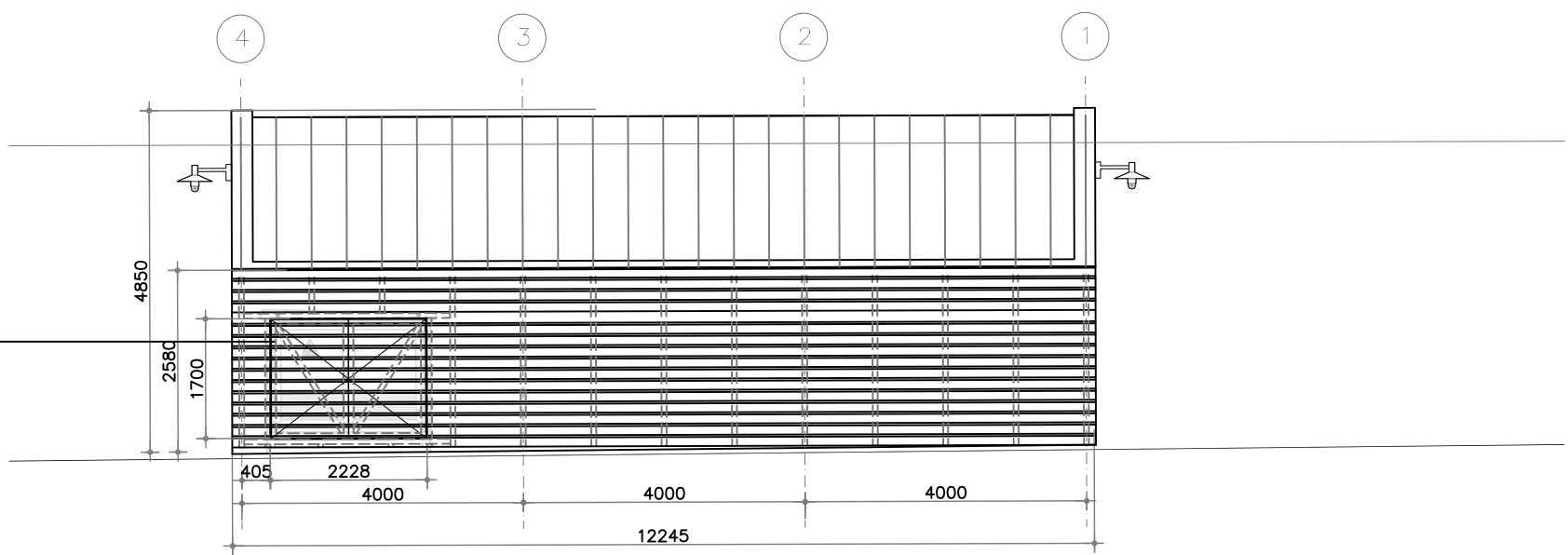
**Trafotoegangsdeur**  
 - gevelopening  
 - afgestemd met trafodeuren  
 - zie SH07 voor details  
 - afsluitbaar

01 Aanzicht Noordzijde  
 1:100



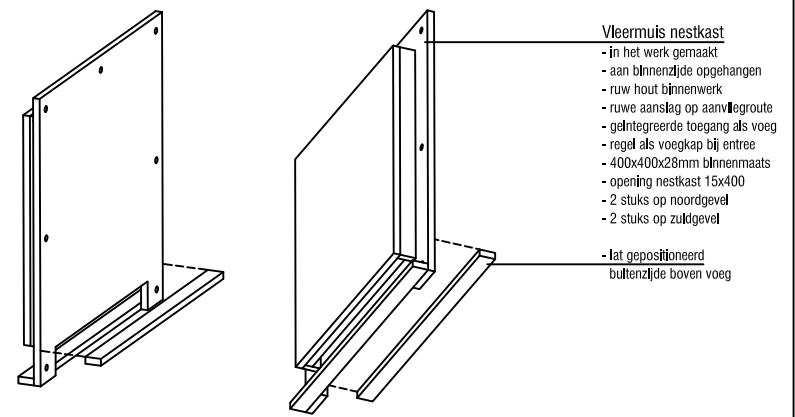
**Vogel nestkast**  
 - type "zwarte roodstaart"  
 - aan binnenzijde opgehangen  
 - 160x160x160mm binnenmaats  
 - opening nestkast 130x60  
 - 2 stuks op noordgevel  
 - 2 stuks op zuidgevel

03 Detail Zwarte Roodstaart  
 axo



**Trafotoegangsdeur**  
 - gevelopening afgestemd met trafodeuren  
 - zie SH07 voor details  
 - afsluitbaar

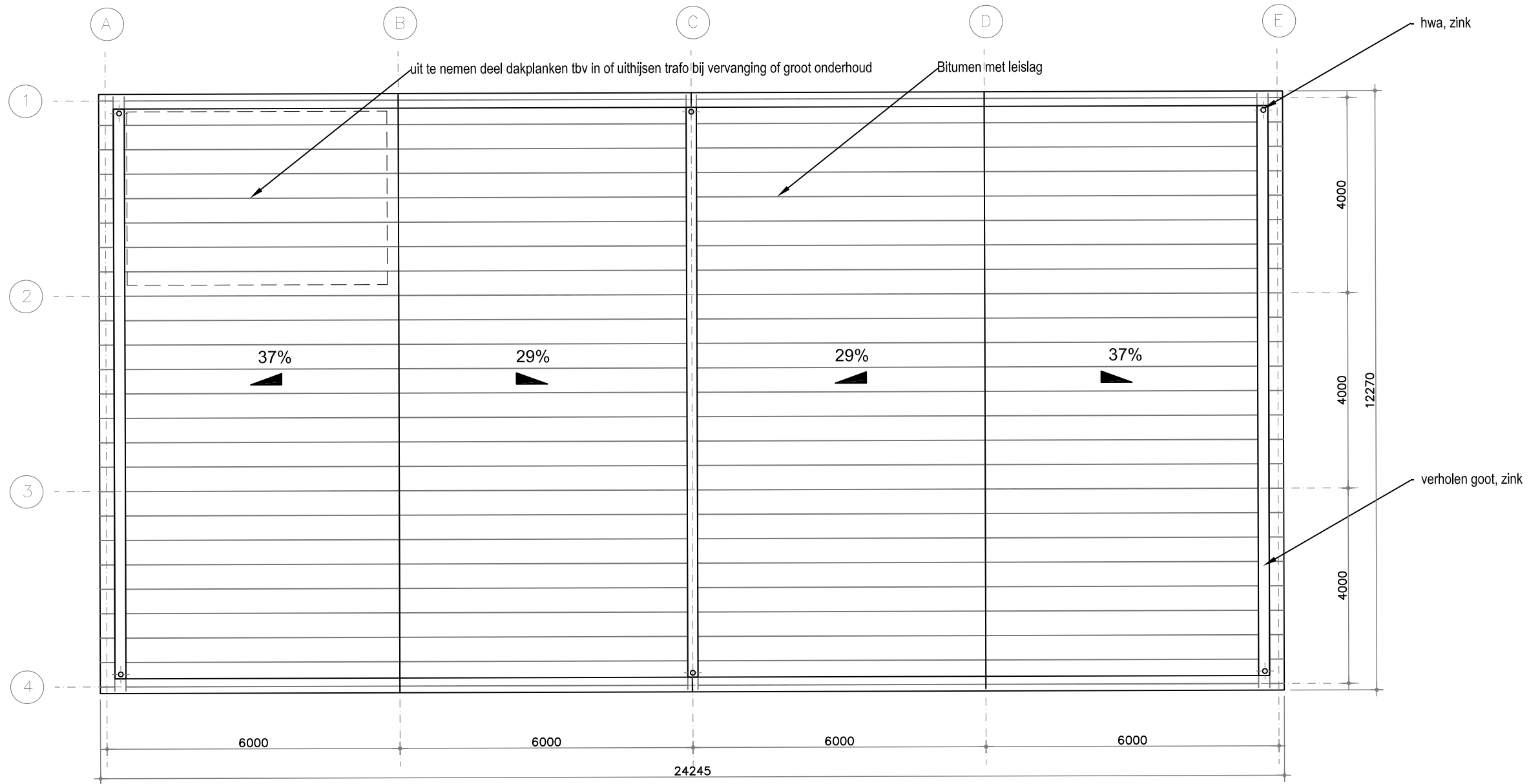
02 Aanzicht Oostzijde  
 1:100



**Vleermuis nestkast**  
 - in het werk gemaakt  
 - aan binnenzijde opgehangen  
 - ruw hout binnenwerk  
 - geïntegreerde toegang als voeg  
 - regel als voegkap bij entree  
 - 400x400x28mm binnenmaats  
 - opening nestkast 15x400  
 - 2 stuks op noordgevel  
 - 2 stuks op zuidgevel  
 - lat gepositioneerd  
 - buitenzijde boven voeg

04 Detail Vleermuis  
 axo

opdrachtgever:  
**Zeestad c.v**  
 project:  
**Fietsenloods Stadhuis**  
 locatie: Den Helder    tekening: Plan    datum: 06.04.2023    schaal: 1:100    door: GE / RVN  
**Aanzichten**  
 projectnr: S302.182    formaat: A3    tekeningnr: Sh.05.rB



01 Dakaanzicht  
1:100

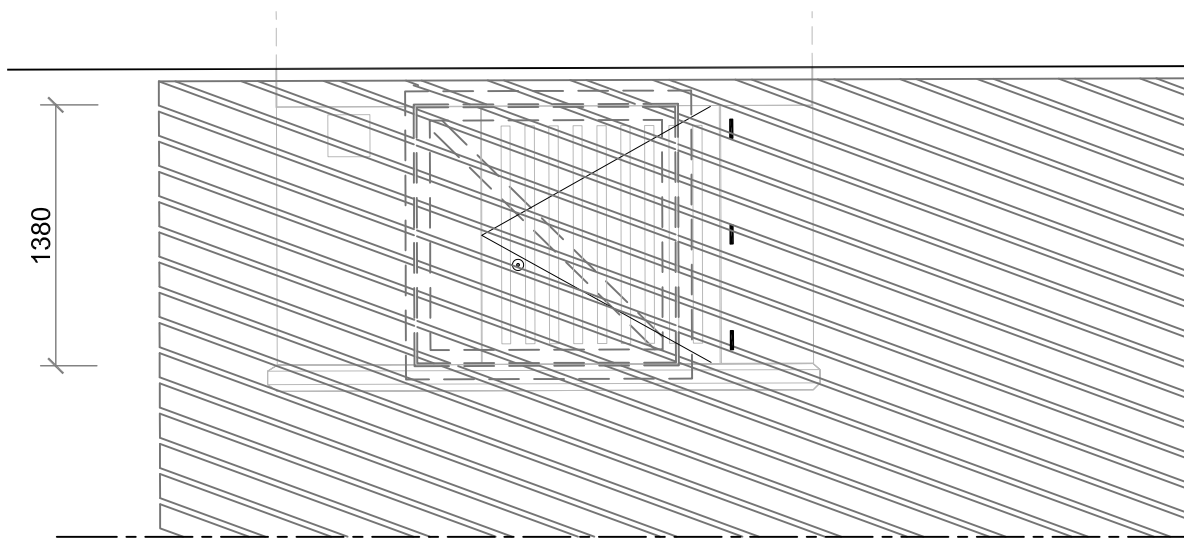
opdrachtgever:  
**Zeestad c.v**

project:  
**Fietsenloods Stadhuis**

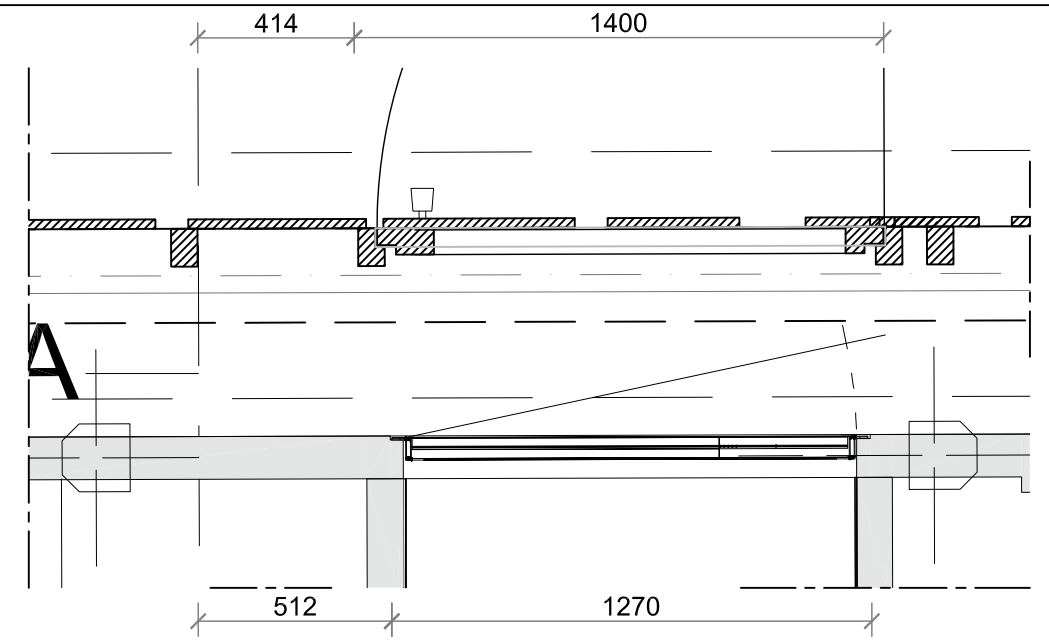
locatie: Den Helder    tekening: Plan    datum: 08.02.2023    schaal: 1:100    door: GE/RvN

**Dakaanzicht**

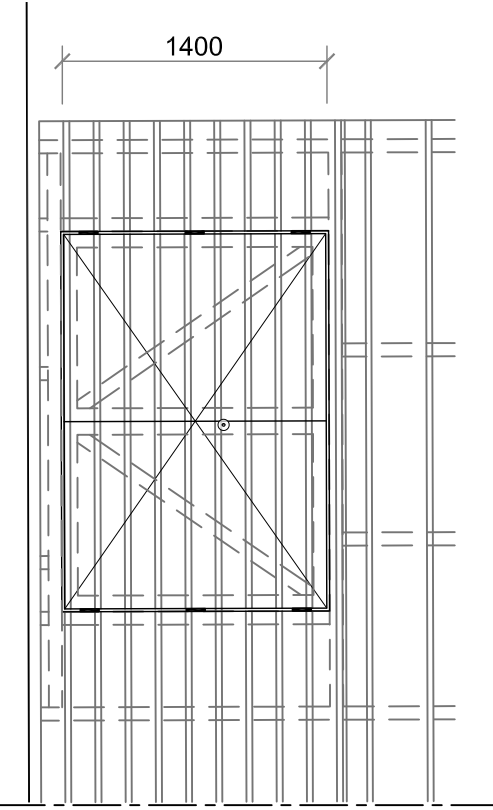
projectnr: S302.182    formaat: A3    tekeningnr: Sh.06.rA



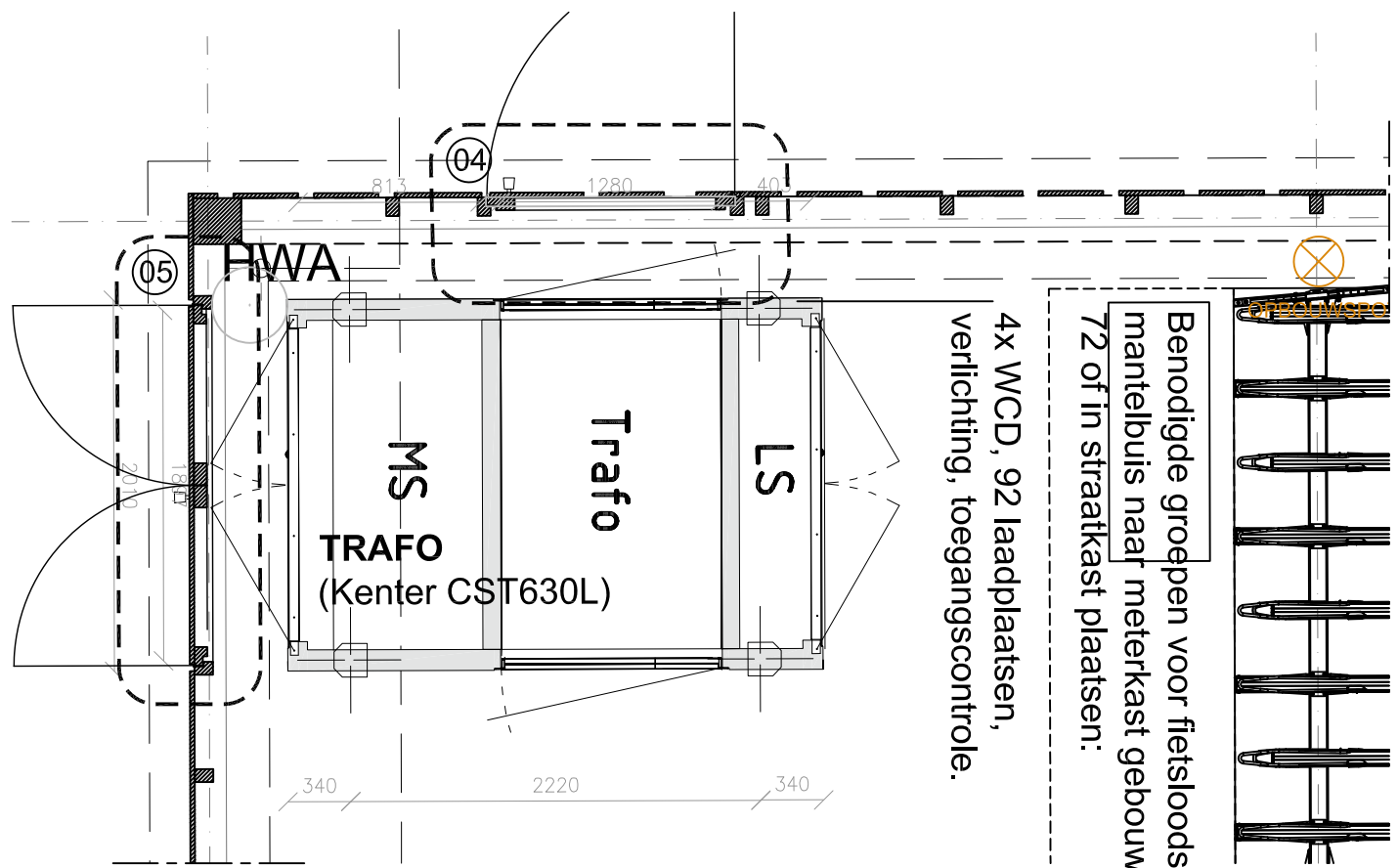
03 Plattegrond  
1:40



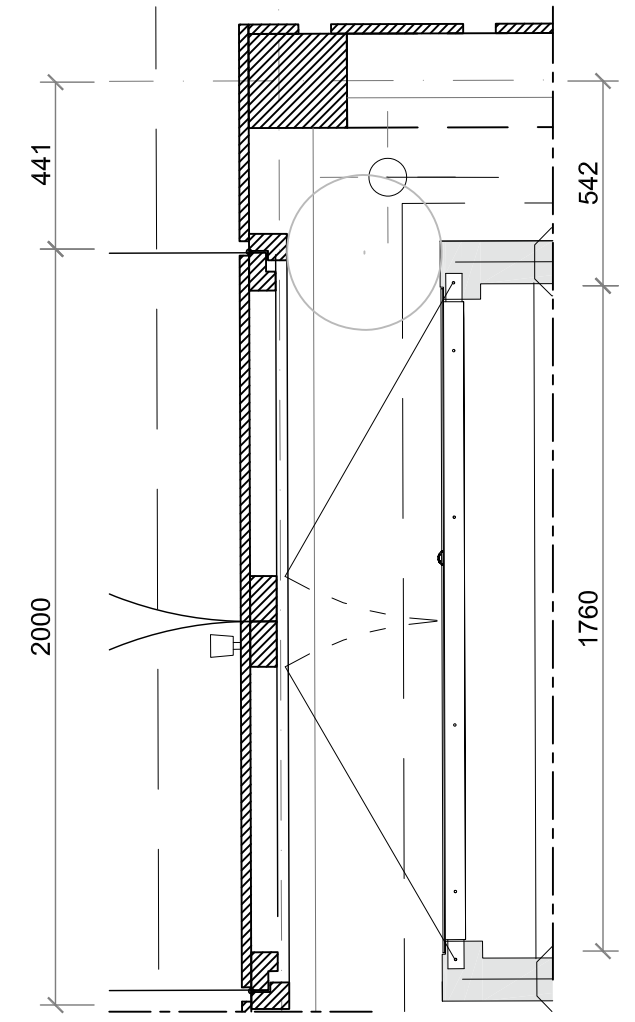
04 Detail  
1:20



02 Aanzicht  
1:40

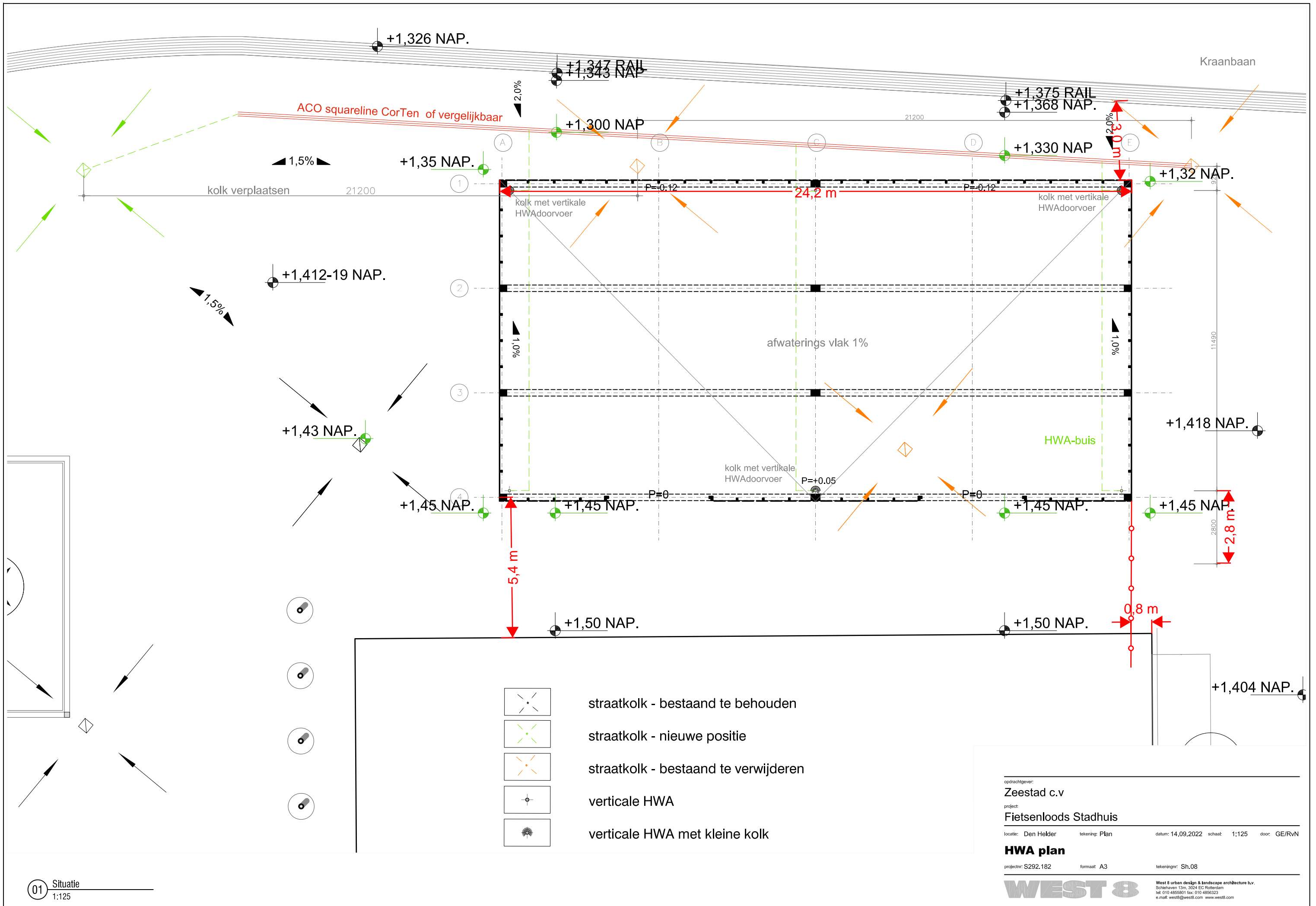


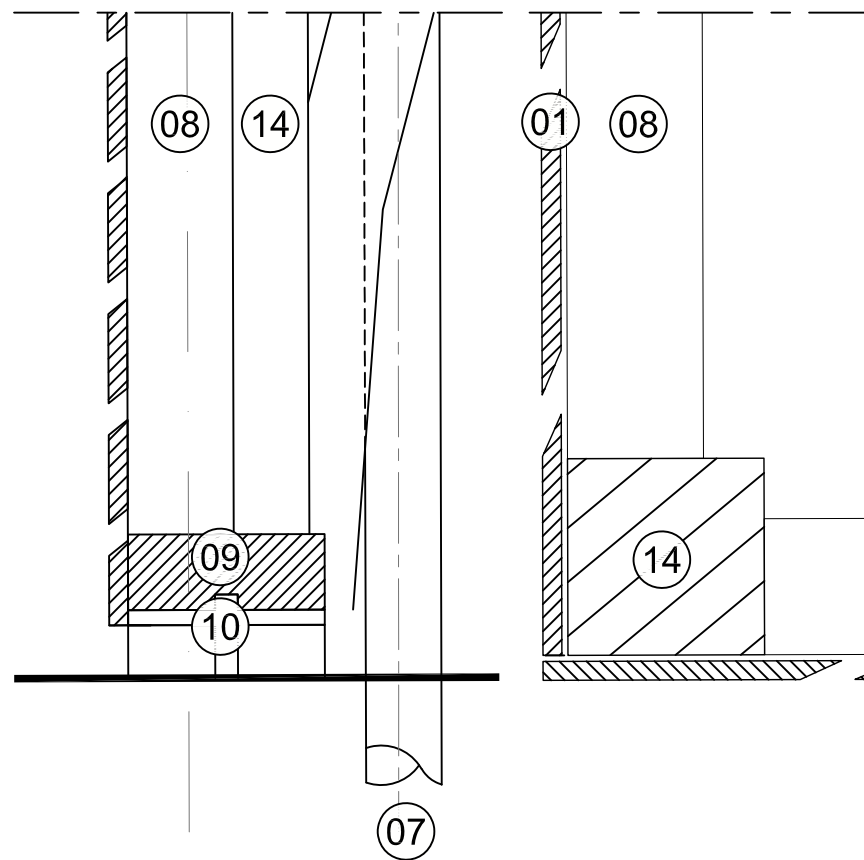
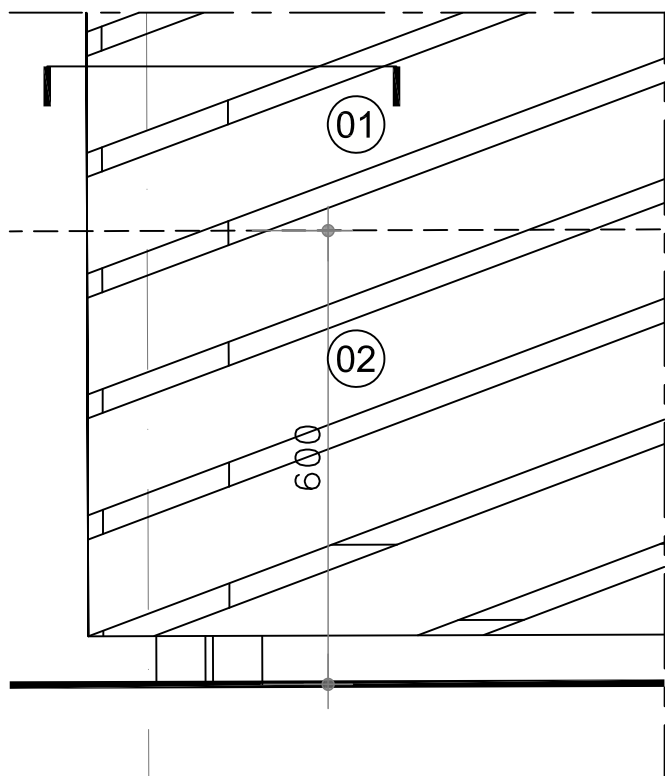
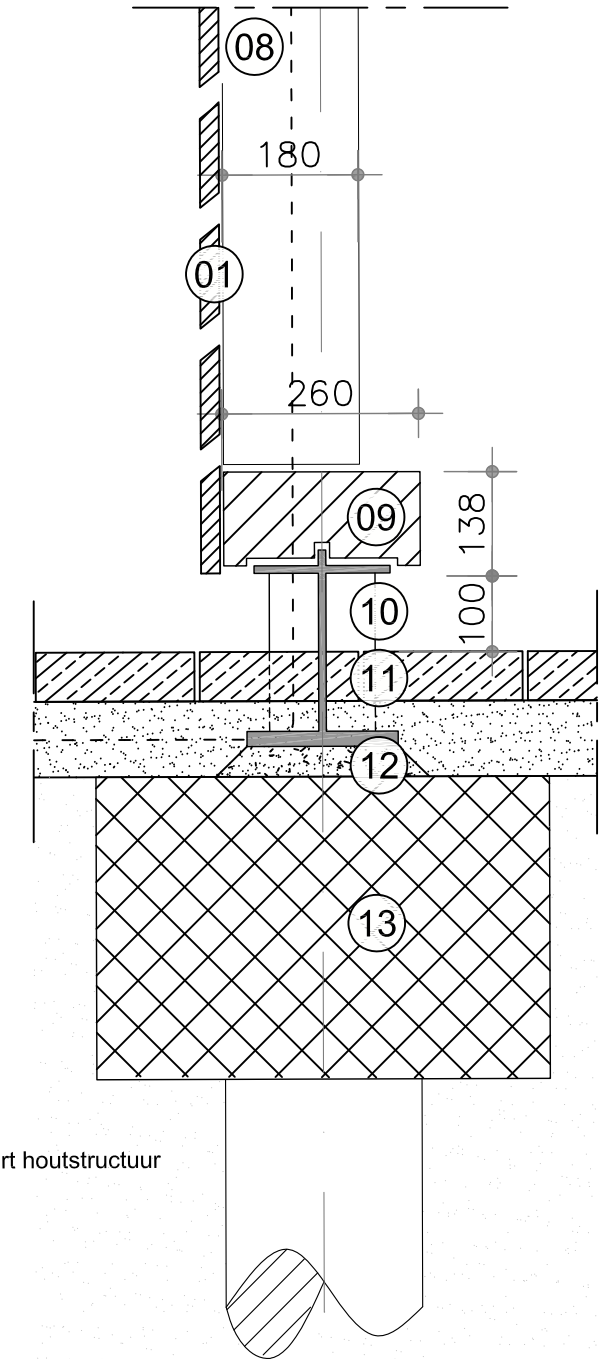
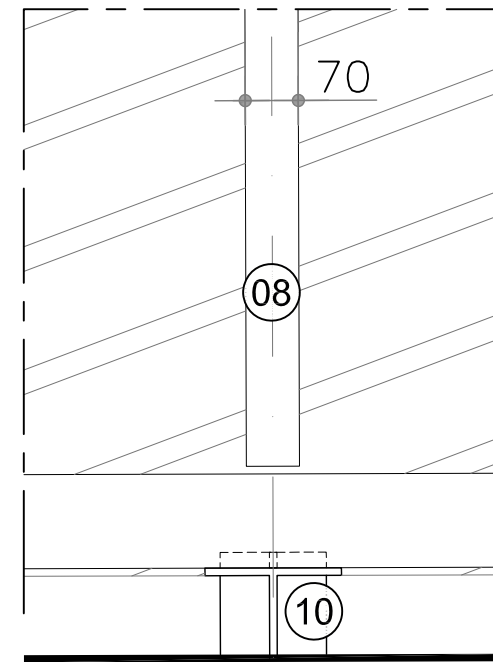
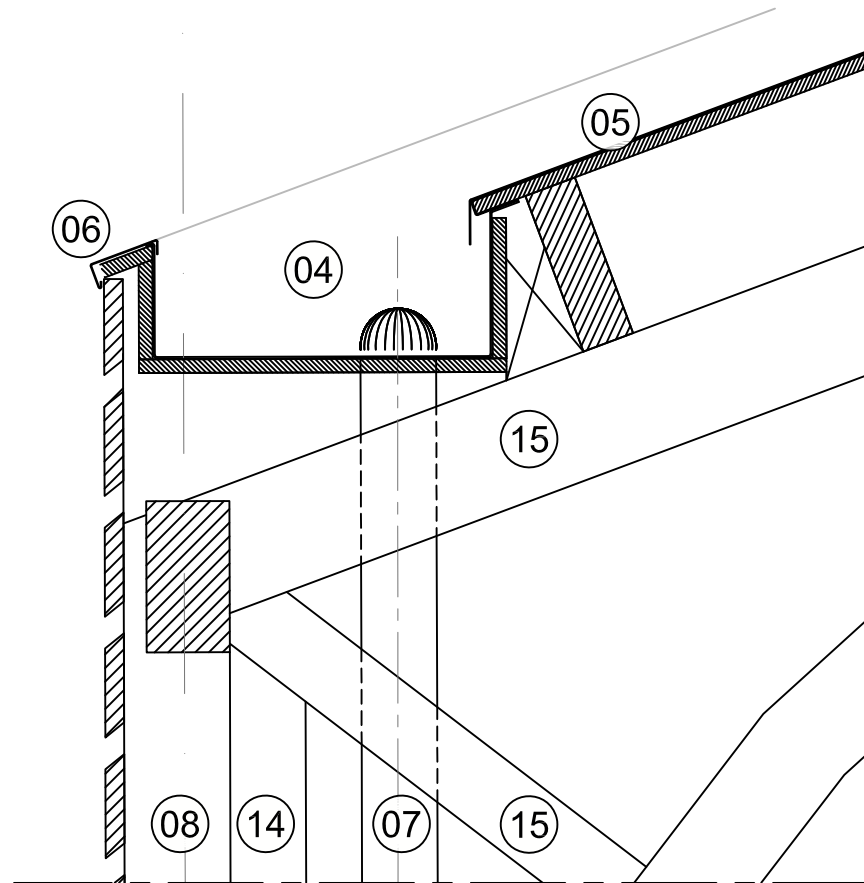
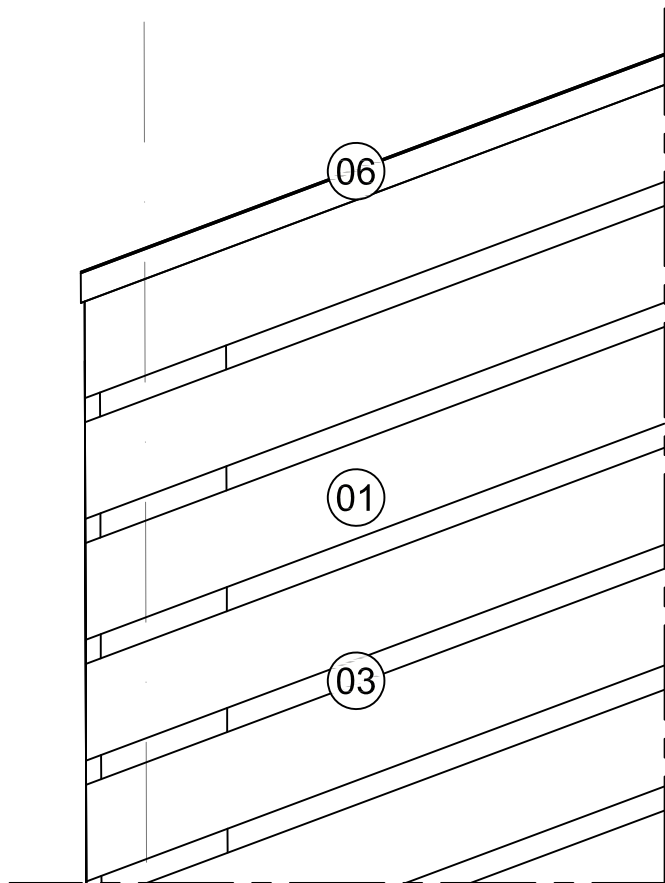
01 Plattegrond  
1:40



05 Detail  
1:20

opdrachtgever:  
**Zeestad c.v.**  
project:  
**Fietsenloods Stadhuis**  
locatie: Den Helder    tekening: Plan    datum: 08.02.2023    schaal: 1:100    door: GE / RvN  
**Details inpassing trafo**  
projectnr: S302.182    formaat: A3    tekeningnr: Sh.07.A





- 01 **Nobifix beplanking**
  - 120 x 24, zaagsnede onder 45°
  - bevestiging verzonken slotschroeven
- 02 **houten trasraam**
  - extra verduurzaamd deel
  - Nobifix of vergelijkbaar
- 03 **voegen**
  - 40mm aanzicht, 32mm effectief
  - niet oploopbaar
- 04 **dakgoot**
  - verzinkt,
  - verholten
- 05 **dakbedekking**
  - APP Bitumen met leislag
  - gladde afwerking van brede stroken irt houtstructuur
- 06 **daktrim**
  - verzinkt
  - in lijn met latten
- 07 **hemelwater afvoer**
  - Ø110, verzinkt
  - interne afvoer
  - afwatering op lijngoot (Sh08)
- 08 **bekledingstijl**
  - 260x124
- 09 **bekledingregel**
  - 180x70
- 10 **verhogingsnok**
  - metaal (duplex gecoat)
  - kleur ntb
- 11 **klinkerverharding**
  - 210x65
- 12 **stelmortel**
  - 40
- 13 **betonpoer**
  - 600 x 400
- 14 **kolom**
  - 244 x 244
- 15 **emyspant**
  - houten spant
  - koudgelamineerd

- maten in mm
- houtdelen worden met minimaal 5mm ventilerend gemonteerd
- hout in hardhout D70 of Nobifix muv Emyspant
- staal thermisch verzinkt en duplex gecoat kleur ntb

opdrachtgever:

Zeestad c.v

project:

Fietsenloods Stadhuis

locatie: Den Helder    tekening: Plan    datum: 10.12.2022    schaal: 1:100    door: GE / RvN

### Beeldbepalende details

projectnr: S302.182    formaat: A3    tekeningnr: Sh\_09