

# BESTEMMINGSPLAN

## STATIONSLOCATIE 2014

TOELICHTING

vastgesteld bestemmingsplan  
17 februari 2014



# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
1.1	AANLEIDING.....	1
1.2	LIGGING PLANGEBIED.....	2
1.3	PLANGRENZEN.....	3
1.4	VIGEREND PLANOLOGISCH KADER.....	4
1.5	LEESWIJZER.....	5
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER.....</b>	<b>6</b>
2.1	EUROPEES BELEID.....	6
2.2	RIJKSBELEID.....	8
2.3	PROVINCIAAL BELEID.....	11
2.4	GEMEENTELIJK BELEID.....	12
<b>3</b>	<b>RUIMTELIJKE WAARDEN EN VOORGESTELDE RUIMTELIJKE MAATREGELEN.....</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>OMGEVINGSASPECTEN.....</b>	<b>20</b>
4.1	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	20
4.2	BODEM.....	21
4.3	ARCHEOLOGIE.....	22
4.4	CULTUURHISTORIE.....	23
4.5	ECOLOGIE.....	25
4.6	WATERPARAGRAAF.....	26
4.7	LUCHTKWALITEIT.....	27
4.8	EXTERNE VEILIGHEID.....	28
4.9	GELUID.....	29
4.10	BELEMMERINGEN.....	30
<b>5</b>	<b>JURIDISCHE PLANOPZET.....</b>	<b>32</b>
5.1	ALGEMEEN.....	32
5.2	PROVINCIALE RUIMTELIJKE VERORDENING NOORD-HOLLAND.....	32
5.3	SYSTEMATIEK EN TECHNIEK.....	33
5.4	TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN.....	34
5.5	OVERIGE BEPALINGEN.....	36
<b>6</b>	<b>UITVOERBAARHEID.....</b>	<b>37</b>
6.1	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	37
6.2	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	37
6.3	GRONDEXPLOITATIE.....	37

## Bijlagen:

1. 'Stedenbouwkundig Plan', Islant, 8 november 2013
2. 'Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder', Synthebra, 8 november 2013
3. 'Natuurtoets Stationsgebied Den Helder – Toetsing aan de wet- en regelgeving van natuur', Grontmij 8 november 2013
4. 'Den Helder Stationsgebied - Akoestisch onderzoek', Movares, november 2013
5. 'Den Helder Stationsgebied – Onderzoek luchtkwaliteit', Movares, november 2013
6. 'Rapportage bodem- en asfaltonderzoek omgeving stationsgebied Den Helder', Witteveen en Bos, 8 augustus 2012
7. 'Risicoanalyse planschade ontwerp bestemmingsplan Stationslocatie 2014', Van Riezen & Partners, 18 november 2013
8. Nota van Beantwoording inspraak
9. Nota van Beantwoording zienswijzen
10. Nota van Beantwoording zienswijzen – aanvulling



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Den Helder heeft veerkracht nodig om de voorspelde krimp in de (beroeps)bevolking tegen te gaan. Ondersteund door het rapport Deetman-Mans investeert het gemeentebestuur daarom in de verbetering van het vestigingsklimaat, het behoud van werkgelegenheid en de ontwikkeling van het stadshart.

Deze uitgangspunten zijn leidend in het collegeprogramma 2010-2014. In de schaduw van de bezuinigingsmaatregelen van Rijksoverheid om het economisch tij te keren, kiest Den Helder voor investeringen in duurzame ontwikkeling. De kansen die de stad heeft, moeten worden verzilverd. De economische en sociale ontwikkeling binnen de stad moet worden gestimuleerd. Onderzoek heeft uitgewezen dat er voldoende potentie in de stad aanwezig is om de voorspelde krimp aan te pakken.

De gemeente heeft al diverse initiatieven genomen om de havengerelateerde activiteiten, de (offshore) economie en de duinrijke natuur die Den Helder rijk is, te versterken. Als centrumgemeente in de Noordkop heeft Den Helder bovendien de taak te zorgen voor een levendig en veilig stadshart met goede stedelijke voorzieningen.

Het herontwikkelen van het stationsgebied met het huisvesten van een nieuw stadhuis levert hier een belangrijke bijdrage aan. Het huisvesten van het stadhuis in het hart van de stad is een belangrijke en ook symbolische stap in de stedelijke vernieuwing. Hierdoor komt het openbare bestuur dicht bij de andere centrumfuncties in de stad te liggen. Het stadhuis functioneert dan als boegbeeld voor het stadscentrum waardoor het hele stadshart een sterkere identiteit krijgt.

De geldende bestemmingsplannen voorzien niet in de bouwmogelijkheden die nu beoogd worden. Om die reden is het voorliggende bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' opgesteld, zodat de ontwikkeling van het nieuwe stadhuis ter hand kan worden genomen.

Tenslotte geldt voor het plangebied momenteel geen actueel bestemmingsplan. De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat de gemeente voor haar gehele grondgebied bestemmingsplannen dient vast te stellen en dat deze elke 10 jaar herzien dienen te worden.

Kortom, er zijn vier zwaarwegende redenen om voor het plangebied een bestemmingsplan vast te stellen.

## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in het hart van Den Helder, aan het einde van de spoorlijn naar Alkmaar. De stationslocatie ligt naast het winkelhart en zuidelijk van het stadspark.

Hieronder is de stationslocatie in groter verband weergegeven op een satellietfoto.

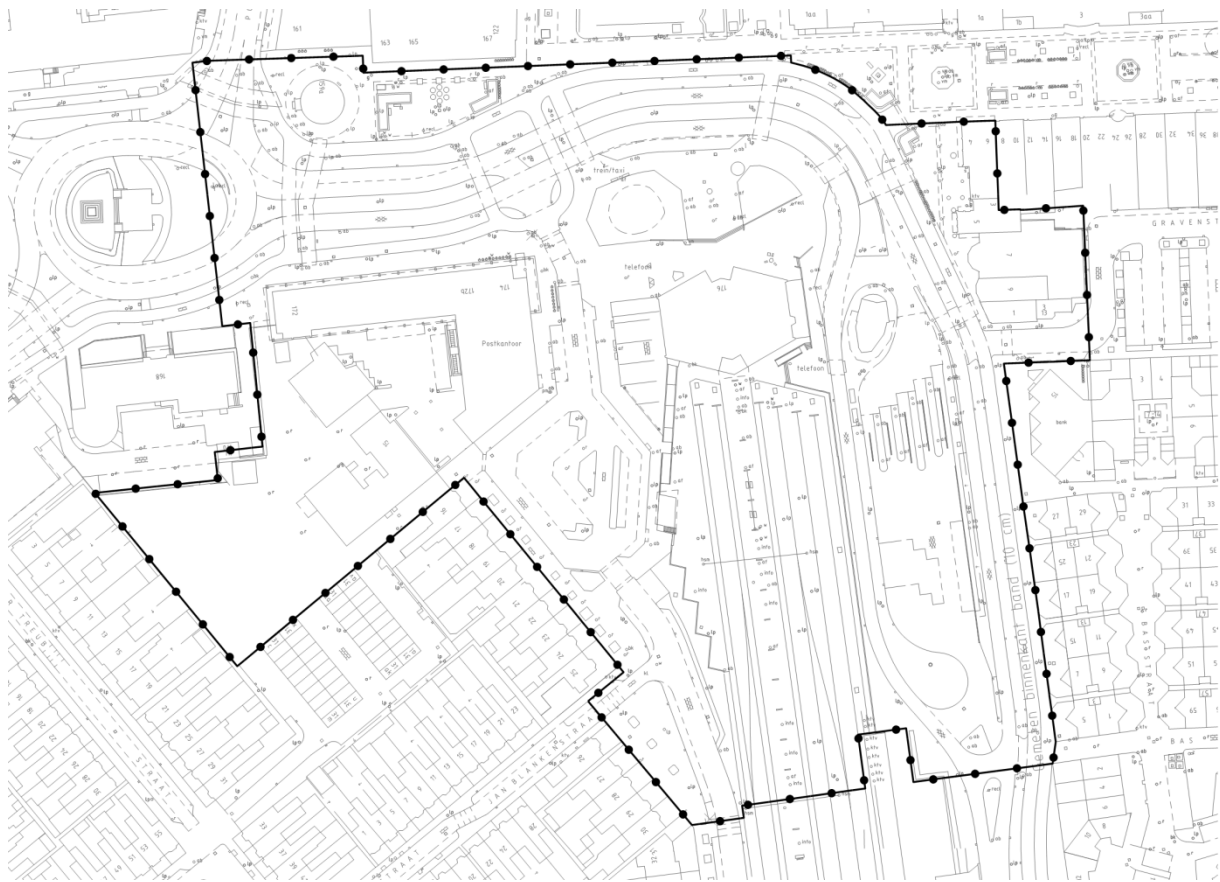


*Afbeelding: globale ligging plangebied in groter geheel en ingezoomed*

### 1.3 Plangrenzen

De plangrenzen van dit bestemmingsplan komen (met uitzondering van het spoor) overeen met de plangrenzen van het Stedenbouwkundig Plan. Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door de noordelijke rand van de Middenweg en het stadspark. Aan de oostzijde vormt de entree van de Beatrixstraat tot en met het pand op de Beatrixstraat 10 de grens. Ook het busstation valt binnen het plangebied. Daarna volgt de grens aan de zuidzijde de kop van de sporen van het Station om vervolgens naar het zuiden langs het spoor te lopen. De voorgevelrooilijn van de bebouwing aan de Boerhaavestraat vormt de westgrens en deze loopt om de KPN-locatie heen en vervolgens via de Vijfsprong naar het stadspark.

Op de onderstaande afbeelding zijn de plangrenzen van het bestemmingsplan weergegeven.

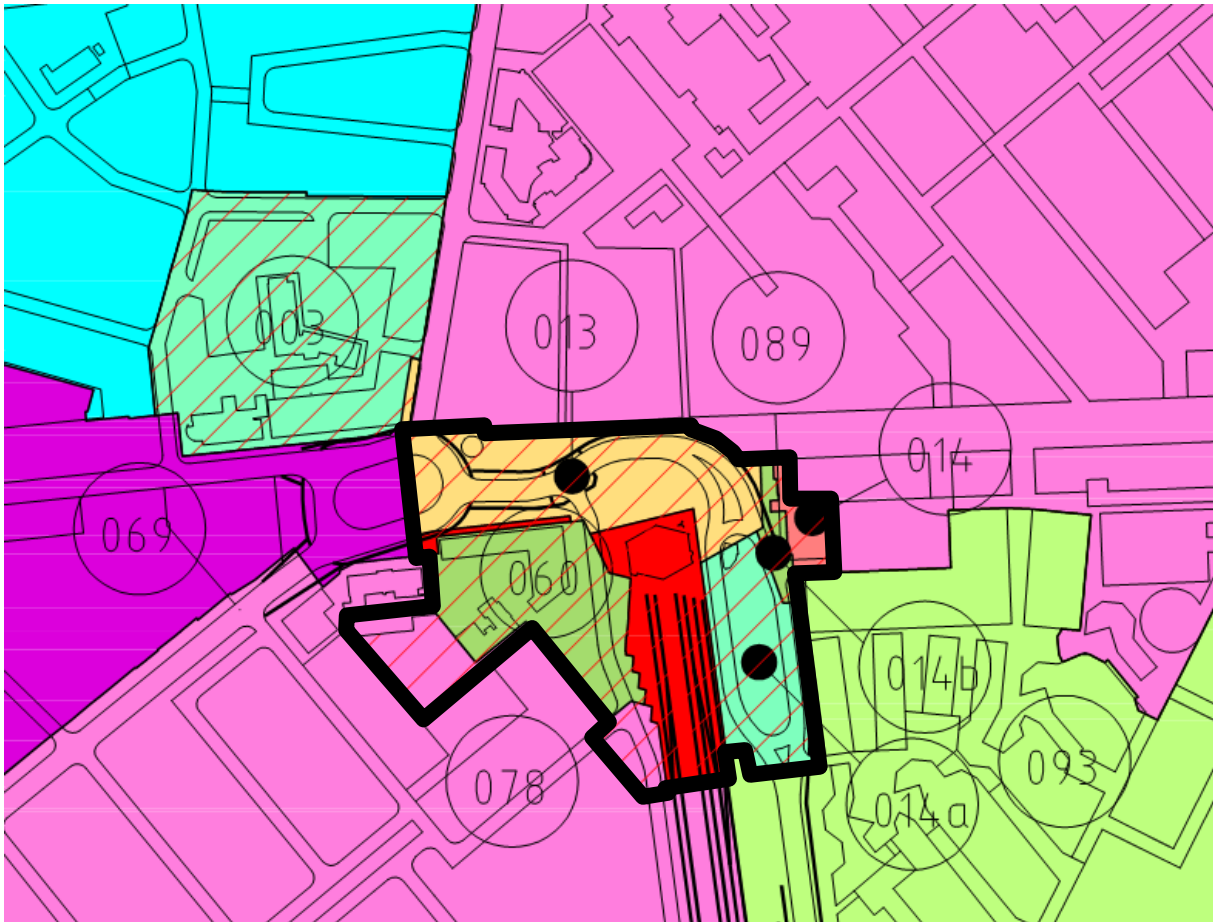


Afbeelding: plangrenzen bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014'



## 1.4 Vigerend planologisch kader

Op dit moment geldend er meerdere bestemmingsplan voor het plangebied. Op onderstaande afbeelding is de begrenzing van deze bestemmingsplannen weergegeven en tevens de grenzen van het nu voorliggende bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014'.



*Afbeelding: geldende bestemmingsplannen en grenzen bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' (met dikke zwarte lijn weergegeven)*

1. Voor het station en de sporen geldt geen bestemmingsplan, zodat voor die gronden uitsluitend de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening van de gemeente Den Helder van kracht zijn (rood vlak);
2. Het postkantoor en de aanliggende gronden alsook een deel van de Boerhaavestraat vallen binnen het bestemmingsplan 'Geleerdenbuurt Oost 2001' (nr. 60);
3. Voor de weginfrastructuur en het plein voor het station geldt het bestemmingsplan 'Julianaplein 1979' (nr. 13);
4. Het hotel Wienerhof valt binnen het bestemmingsplan 'Sluisdijk 1998' (nr. 14);
5. De bestemming van het busstation is geregeld in het bestemmingsplan 'Sluisdijk 1974' (nr. 14a);
6. Een deel van de Parallelweg en de gronden voor hotel Wienerhof valt binnen het bestemmingsplan 'Sluisdijk 1974', 1<sup>e</sup> herziening (nr. 14b);
7. Het parkeerterrein aan de Boerhaavestraat valt binnen het bestemmingsplan 'Bloemen en Geleerdenbuurt 2008' (nr. 78).



## **1.5 Leeswijzer**

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. In Hoofdstuk 2 is het beleidskader voor dit bestemmingsplan opgenomen. Dit omvat het voor het plangebied relevante beleid van zowel het rijk, de provincie, de regio als wel de gemeente. Hoofdstuk 3 omvat de ruimtelijke waarden waarbij wordt ingegaan op de historische ontwikkeling, beschermd stadsgezicht, archeologie en monumenten. In hoofdstuk 4 staan de huidige situatie en de toekomstige plannen voor het gebied beschreven. Hoofdstuk 5 staan de omgevingsaspecten waarmee in dit bestemmingsplan rekening gehouden dient te worden. Hoofdstuk 6 bevat de juridische planopzet en in hoofdstuk 7 wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan behandeld.

## **2 BELEIDSKADER**

Bij het toekennen van bestemmingen in het plangebied 'Stationslocatie 2014' is het van belang de doorwerking na te gaan van eerder vastgesteld ruimtelijk beleid van de overheid. Hierbij is een groot aantal beleidsstukken van de overheid van belang, zowel Europees, van het Rijk, de provincie, als de gemeente Den Helder.

De doorwerking van het beleid van hogere overheden en van het wettelijk kader komt eveneens aan de orde bij de toets aan de omgevingsaspecten. Het bestemmingsplan moet voldoen aan de wettelijke vereisten van de Watertoets, archeologische wetgeving, externe veiligheid, de wetgeving ten aanzien van luchtkwaliteit, etc.

### **2.1 Europees beleid**

#### **2.1.1 Kaderrichtlijn Water**

De Kaderrichtlijn Water (zie KRW) heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze kaderrichtlijn is onderdeel van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dat verband speelt het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Dit geactualiseerde bestuursakkoord is uitgangspunt voor het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.

De Kaderrichtlijn Water (KRW) moet er voor zorgen dat in 2015 het Europese oppervlakte- en grondwater een 'goede toestand' heeft bereikt. Het Hoogheemraadschap heeft in zijn gebied gewerkt aan de uitwerking van de richtlijn. Dit gebeurde samen met alle overheden en in overleg met maatschappelijke organisaties.

#### **2.1.2 Europese richtlijn over de beoordeling en het beheer van overstromingsrisico**

Deze richtlijn heeft tot doel een kader voor de beoordeling en het beheer van overstromingsrisico's vast te stellen, ten einde de negatieve gevolgen te beperken, die overstromingen in de Gemeenschap voor de gezondheid van de mens, het milieu, het cultureel erfgoed en de economische bedrijvigheid met zich brengen. Zie de nota Water in beeld 09 'Voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland in het jaar 2008' (nota Water in Beeld).

### 2.1.3 Europese Aanbeveling betreffende de uitvoering van een geïntegreerd beheer van kustgebieden

Deze aanbeveling (zie Rapportage over implementatie in Nederland december 2005) is gericht op:

1. bescherming van het kustmilieu;
2. erkenning van de bedreiging van kustgebieden;
3. erkenning van de gevaren, die voortvloeien uit de stijging van de zeespiegel en de steeds frequentere en hevigere stormen;
4. passende ecologisch verantwoorde maatregelen ter bescherming van kustgebieden alsmede van woongebieden en cultureel erfgoed langs de kust;
5. duurzame economische mogelijkheden en werkgelegenheid;
6. een functioneren maatschappelijk en cultureel systeem in de lokale gemeenschappen;
7. voldoende voor het publiek toegankelijke gebieden voor zowel recreatie als voor esthetische doeleinden;
8. het behouden en bevorderen van samenhang tussen afgelegen kustgemeenschappen;
9. een betere coördinatie van de acties, die door alle betrokken autoriteiten, zowel op zee als op het land worden ondernomen bij het beheer van de wisselwerking tussen de zee en het land.

## 2.2 Rijksbeleid

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

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

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

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

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden en op 1 oktober 2012 is de eerste aanvulling op het Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

1. Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Titel 2.2);
2. Kustfundament (Titel 2.3); (art. 2.3.6 Afwijkende regels Friese Waddeneilanden: in werking tegelijk met de 1<sup>e</sup> aanvulling)
3. Grote rivieren (Titel 2.4);
4. Waddenzee en waddengebied (Titel 2.5)
5. Defensie (Titel 2.6); (art. 2.6.9: beperkingen rond militaire radarstations: in werking tegelijk met de 1<sup>e</sup> aanvulling)
6. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (Titel 2.13, in werking tegelijk met de 1<sup>e</sup> aanvulling)

Het Barro is met deze aanvulling uitgebreid met de volgende onderwerpen:

7. Rijkswaardewegen (Titel 2.1)
8. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen (Titel 2.7)
9. Elektriciteitsvoorziening (Titel 2.8);
10. Ecologische hoofdstructuur (titel 2.10);
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament (Titel 2.11)
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) (Titel 2.12)
13. Veiligheid rond rijkswaardewegen;
14. Verstedelijking in het IJsselmeer;
15. Toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

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

De in het Barro geregelde onderwerpen zijn niet van invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

### 2.2.2 Nationaal waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Het Nationaal Waterplan is op 22 december 2009 in de Ministerraad vastgesteld en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Bij de aanpak van de stedelijke wateropgave wordt rekening gehouden met verdergaande verstedelijking en klimaatverandering en zoveel mogelijk aangesloten bij de dynamiek van de stad. De combinatie van water en groen biedt volop kansen om het stedelijk watersysteem robuuster en klimaatbestendiger te maken.

Het beleid van de bovenstaande nota is doorvertaald naar het beleid van het Hoogheemraadschap.

### 2.2.3 Duurzaamheidsladder

De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen (de ladder) borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

In lid 2 van artikel 3.1.6 Bro is geregeld dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden die zien op het onderzoeken van de regionale behoefte en een afweging omtrent het voorzien in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, nu het plan de bouw van een nieuw gemeentehuis en stationsvoorziening mogelijk maakt. Het stadskantoor zal een oppervlak van circa 7.000 m<sup>2</sup> bvo krijgen. Daarnaast voorziet het plan in behoud van één bijgebouw van KPN als kantoor, overeenkomstig het bestaande oppervlak (circa 1.300 m<sup>2</sup>) en gebruik.

Het gebruik van gebouwen als kantoor is in dit bestemmingsplan niet toegelaten als algemene kantoorfunctie, maar is in de bestemmingsomschrijving in artikel 5 'Maatschappelijk' beperkt tot openbare dienstverlening: een gemeentekantoor. Het nieuwe gebouw is daardoor geen toevoeging op de commerciële kantorenmarkt. De kantoorfunctie van het KPN gebouw is in dat artikel beperkt tot een kantoor ten behoeve van een nutsbedrijf, overeenkomstig het bestaande gebruik. Het op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten algemene kantoorgebruik is in dit bestemmingsplan dus beperkt, zodat dit gebouw geen deel meer uitmaakt van de meer commerciële kantorenmarkt.

Het bestemmingsplan regelt tevens het doen vervallen / slopen van de kantoorgebouw van het voormalige postkantoor. Dit gebouw, met een oppervlak van circa 2.500 m<sup>2</sup> bvo, had in het bestemmingsplan Geleerdenbuurt Oost 2001 een algemene kantoorbestemming.

Het nu voorliggende nieuwe bestemmingsplan leidt daarom tot een beperking van het te vloeroppervlak commerciële kantoorruimte. De toegelaten nieuwbouw betreft een specifiek gebruik, dat niet van invloed is op de kantorenmarkt en de regionale verhouding tussen vraag en aanbod. Onderzoek naar de regionale behoefte is dan ook niet nodig. De nieuwbouw wordt bovendien binnen bestaand stedelijk gebied, op een hoogwaardige OV-locatie gerealiseerd.

## 2.3 Provinciaal beleid

### 2.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

Compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen, daar zet Noord-Holland de komende dertig jaar op in. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Hierbij gaat het om ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. De provincie Noord-Holland streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Vooral daar waar het gaat om stationsomgevingen voor bus en trein, bedrijventerreinen, ondergronds bouwen en hoogbouw. Het voorliggende bestemmingsplan geeft invulling aan deze beleidslijn.

De beoogde bouwplannen ligt volgens de bij de PRVS behorende kaart 1 Bestaand Bebouwd Gebied binnen het Bestaand Bebouwd Gebied. Daarom hoeft volgens de PRVS geen ontheffing voor de beoogde bouw mogelijkheden te worden aangevraagd.

### 2.3.2 Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie 2006

De provincie bepleit om de cultuurhistorische waarden in een vroeg stadium van planontwikkeling te inventariseren, bij het ontwerp te gebruiken en bij de vaststelling van plannen mee te wegen. In Den Helder, een stad in het al vele eeuwen bewoonde gebied van de strandwallen, ligt een krachtige cultuurhistorische basis. De Stelling van Den Helder is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Deze cultuurhistorische waarden dienen in plannen te worden meegewogen en beschermd.

De provinciale Cultuurhistorische waardenkaart geeft een overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden (door Gedeputeerde Staten vastgesteld 2002). In 2006 is door de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie vastgesteld.

De gegevens zijn als informatie- en inspiratiebron te hanteren, maar zijn geen beoordelingsmaatstaf voor Gedeputeerde Staten bij goedkeuring van bestemmingsplannen (Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid). Bij nieuwe ontwikkelingen dienen archeologische terreinen waar mogelijk behouden te blijven en ingepast te worden in de nieuwe structuur. Terreinen van zeer hoge waarde en van hoge waarde, dienen in bestemmingsplannen te worden opgenomen en beschermd. Terreinen van zeer hoge waarde zijn bovendien wettelijk beschermd. Bij ontwikkeling geldt dat werkzaamheden die kunnen leiden tot aantasting van de aanwezige waarden, vergunningplichtig zijn, aldus de provincie. Archeologische overblijfselen moeten door een archeologisch vooronderzoek in een zo vroeg mogelijk stadium worden gelokaliseerd. Waardevolle vindplaatsen, die niet behouden kunnen blijven, moeten voor de planuitvoering worden onderzocht door opgraving.



## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Structuurplan Stadshart Den Helder 2020

het Structuurplan Stadshart Den Helder 2020 is op 15 september 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

Om de positie van Den Helder als regionaal en toeristisch centrum waar te maken, is een vitaal en aantrekkelijk stadscentrum een voorwaarde. Versterking van het stadshart, uitbreiding van het stadscentrum met Willemsoord en aansluiting bij de aansprekende ligging aan het water en de aanwezige cultuurhistorische waarden vormen de uitgangspunten.

Het nieuwe stadscentrum dat zich uitstrekt van het station tot de haven zal gekenmerkt worden door een levendig vitaal hart dat door een mix van stedelijke functies en diverse activiteiten die aantrekkelijk zijn voor mensen van alle leefstijlen, jong en oud, Heldenaar en bezoeker van buiten. In het stadscentrum zal sprake zijn van concentraties van stedelijke functies: winkels, horeca, kantoren, zakelijke dienstverlening, publieke en culturele gebouwen, vermaakcentra, onderwijs- en zorgvoorzieningen, watersportgelegenheden, markten en evenementen. De woonfunctie zal worden versterkt door het mogelijk maken van circa 1.000 woningen in aantrekkelijke woonmilieus in of nabij het stadscentrum. Er wordt een fijnmazig netwerk van openbare ruimtes gecreëerd.

Het stadshart zal goed bereikbaar zijn door het stadsverkeer te scheiden van het doorgaande verkeer van en naar Texel en door het bieden van aantrekkelijke parkeervoorzieningen op de polen van de stadsdriehoek.

### 2.4.2 Strategische visie 2020

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

1. Den Helder ontwikkelt een duurzame economie met de offshore, de haven, kennis & technologie (inclusief onderwijs), duurzame (wind)energie, toerisme & recreatie en zorg wellness als belangrijkste dragers.
2. Sociale zwakte wordt tegengegaan door inwoners maatschappelijk betrokken te krijgen en mee te laten doen aan de samenleving, enerzijds door mensen aan het werk te krijgen door aanbieden van opleidingen op diverse niveaus inclusief HBO en voldoende aanbod van banen, anderzijds door mensen maatschappelijk te activeren met andere activiteiten dan werk.
3. Den Helder biedt een grote variëteit aan ruim opgezette, groene, woonmilieus die tegemoet komt aan de vraag van de (potentiële) inwoners. Er is speciale aandacht voor

bijzondere woonlocaties en het creëren van mogelijkheden tot wonen aan of op het water.

4. Toerisme en recreatie worden geprofessionaliseerd, gebaseerd op enerzijds de rust, ruimte en natuur in Den Helder en anderzijds op het in de gemeente aanwezige (maritiem) cultuur-historisch erfgoed. De kwaliteitsslag beoogt hogere bestedingen in deze economische pijler.
5. Den Helder krijgt een levendig en veilig stadshart door te zorgen voor concentratie van stedelijke functies in het stadshart, een aantrekkelijk winkelcentrum met diversiteit en kwaliteit, goede en sociaal veilige horeca, kunst, cultuur en evenementen en een goed voorzieningenniveau.
6. De infrastructuur van Den Helder is afgestemd op de functie van centrumgemeente en past bij de geplande woningbouwproductie en is passend bij de economische ontwikkeling.

#### 2.4.3 Structuurvisie Den Helder 2025

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

Uitgangspunt bij het aantrekkelijk en gezond maken van Den Helder bestaat uit verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Dit betekent voor onze stad dat de prioriteit ligt bij de herstructurering van het stadshart boven bouwlocaties in het buitengebied of buiten het stadshart. Daarnaast is het van belang dat de juiste voorzieningen op de juiste plek worden aangeboden. Dit is uiteraard afhankelijk van vraag en behoefte.

De bouw van het nieuwe stadhuis in het stadshart past binnen de herstructurering van het stadshart en binnen de plannen voor de binnenstad.

#### 2.4.4 Uitwerkingsplan Stadshart

Het UitwerkingsPlan (UP; 2008 vastgesteld door de gemeenteraad) is één van de strategische instrumenten waarmee Den Helder opnieuw op de kaart gezet wordt. Het UP vormt het primaire gemeentelijke kader voor de stedelijke vernieuwing van het stadshart. In het UP wordt de volgende toekomst voor het stationsgebied beschreven:

*Het stationsgebied is dé entree van de stad. Wie met de trein aankomt in Den Helder wordt aangenaam verrast door de groene uitnodiging die de stad biedt. De reiziger loopt vanuit het station direct het stadspark in, dat zich uitstrekt van station tot aan het Marsdiep. De omgeving van het station toont Den Helder als een moderne stad met een intieme en beschutte openbare ruimte. Het nieuwe stadhuis naast het station is het visitekaartje van het stadshart. Door het opschuiven van de rooilijn ten opzichte van het huidige station wordt aangesloten op de Beatrixstraat. Daardoor is er ruimte voor de bouw van het nieuwe stadhuis.*

*De intensivering van het programma op de stationslocatie zal bijdragen aan de levendigheid van het stationsgebied én van het stadshart als geheel. Het stationsgebied en stadshart zullen elkaar programmatisch aanvullen, waardoor de ontwikkeling van het stationsgebied een economische impuls geeft aan het stadshart. Door publieke gebouwen in het stadshart een prominente plek te geven ontstaat synergie tussen de verschillende centrumfuncties. Onder andere een nieuwe bibliotheek, stadhuis en schouwburg zullen een*

*positieve bijdrage leveren aan een aantrekkelijk en levendig winkelgebied. Daarnaast kunnen deze functies verbindingen tussen gebieden tot stand brengen, waaronder het stadshart en Willemsoord.*

Dit is het beeld van de stationsomgeving dat is geschetst in het Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder. Voor de gebiedsontwikkeling van de stationslocatie is het noodzakelijk dit beeld concreter uit te werken in een Stedenbouwkundig Plan (SP). Het SP geeft een ruimtelijk en programmatisch kader voor de gebiedsontwikkeling van de stationslocatie.

De ontwikkeling van het stationsgebied is een belangrijk onderdeel van het UP. De doelstellingen voor het stationsgebied zijn:

1. een verdichting van de open ruimte en aansluiten op de rooilijn van de Beatrixstraat,
2. station en stadhuis aan het Stadspark
3. verblijfskwaliteit verbeteren van de openbare ruimte
4. intensivering van het ruimtegebruik,
5. het aanhelen van het stedelijk weefsel door ruimtelijke aansluiting op de omgeving (Beatrixstraat, Spoorstraat, woonbuurten, Willemsoord en het Marsdiep/Stadspark)
6. programmatische vervlechting met de rest van het stadshart.

De stationslocatie is één van de stedelijke vernieuwingsgebieden in het Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder. In de bestaande situatie kent de omgeving van het station een onduidelijke menging van intenties, functies en richtingen. De voorruimte voor het station is een grote, open ruimte, die onaangenaam is door het gebrek aan oriëntatie, geborgenheid en beschutting. Er is een willekeur van richtingen door diverse grootschalige ingrepen vanuit het verleden. Wind en verkeersruimte domineren de beleving van de openbare ruimte. Vanuit het station is geen duidelijke relatie zichtbaar tussen de nabijgelegen functies en plekken. Op dit moment is het stationsgebied een entree van de stad die niet genoeg recht doet aan de kwaliteiten van de locatie.

Het is echter een plek met volop potentie: het ligt in het hart van de stad, aan het stadspark en het winkelhart. Het ligt op het snijpunt van twee dynamische assen; de Beatrixstraat als verbindende publieke route tussen de publieke voorzieningen en de recreatieve groene route door het Stadspark richting het Marsdiep.

Het stationsgebied moet niet langer een doorgangsbied voor reizigers zijn. Het moet een gebied worden waar het aangenaam is om te verblijven, zonder dat de reiziger in zijn beweging wordt gehinderd. Door het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte en een intensivering van het ruimtegebruik ontstaat er meer levendigheid. Deze strategisch gelegen plek (representatief, goed bereikbaar, in het hart van de stad) is de uitgelezen plek voor het realiseren van een nieuw stadhuis, gecombineerd met andere voorzieningen. Een goede ruimtelijke en programmatische aansluiting op de omgeving is van belang.

#### 2.4.5 Besluitvorming omtrent nieuwbouw stadhuis

Op 29 oktober 2012 heeft in de gemeenteraad van Den Helder besluitvorming plaatsgevonden over de bouw van het nieuwe stadhuis. In dit besluit is nogmaals bevestigd dat de Stationslocatie in het stadshart de geëigende plaats is voor de bouw van een nieuw stadhuis.

De doelstelling is hierbij tweeledig. Ten eerste wordt toekomstbestendige, duurzame en efficiënte huisvesting gerealiseerd voor bestuur en organisatie. Ten tweede wordt met een nieuw stadhuis op de stationslocatie voor een groot deel invulling gegeven aan de verbetering van de Stationslocatie. (onderdeel van het Uitwerkingsplan Stadshart uit 2008) en als zodanig een impuls gegeven aan het functioneren van de binnenstad.

Op de Stationslocatie zijn het voormalige postkantoor en het stationsgebouw in de voor Den Helder belangrijke wederopbouwperiode gebouwd. De gemeenteraad heeft in het besluit van oktober 2012 het college dan ook opdracht gegeven te onderzoeken of deze gebouwen

op een goede wijze ingepast zouden kunnen worden in de nieuwbouwplannen. Tevens is de opdracht gegeven om middels burgerparticipatie te onderzoeken waar de voorkeur van de inwoners van Den Helder naar uitgaat: complete nieuwbouw of behoud/integratie van deze gebouwen.

In samenwerking met de stedenbouwkundige supervisor van de binnenstad zijn drie varianten ontwikkeld:

1. Complete nieuwbouw
2. Nieuwbouw met integratie van het voormalig postkantoor
3. Nieuwbouw met integratie van het voormalig postkantoor en behoud van het zelfstandig stationsgebouw als op zichzelf staand element.

Afbeelding: Varianten nieuwbouw stadhuis



1. Complete nieuwbouw

2. Nieuwbouw met integratie voormalig postkantoor

3. Nieuwbouw met integratie voormalig postkantoor en behoud stationsgebouw

Bij het opstellen van de varianten is rekening gehouden met uitkomsten uit eerdere burgerparticipatie in dit project. Die uitkomsten waren onder andere dat het hoogteaccent van het gebouw tegenover het stadspark wordt gesitueerd, er nadrukkelijk aandacht besteed wordt aan het creëren van een fraaie ‘achterkant’ en het ontwerpen van een parkeeroplossing waarvan de bewoners in de Boerhaavestraat weinig hinder ondervinden. Hiermee is tegemoet gekomen aan bezwaren van direct omwonenden. Verder is de klokkentoren in alle varianten behouden gebleven, omdat gebleken is dat veel mensen daaraan gehecht zijn.

De drie varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK):

*“De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting.”*

Vervolgens zijn in een zes weken durende participatiecampagne de drie varianten middels een impressie in een internet filmpje aan de inwoners van Den Helder getoond. Iedere inwoner van 18 jaar en ouder heeft een persoonlijk stembiljet ontvangen om daarmee (op internet of op papier) een stem uit te brengen op de variant van zijn/haar voorkeur. Daarnaast is op sociale media de dialoog aangegaan met geïnteresseerden en zijn vijf inloopavonden verspreid over de stad gehouden.

Gedurende de campagne zijn 7.054 stemmen uitgebracht. De verdeling per variant is als volgt:

1. Variant 1: 6.051 stemmen
2. Variant 2: 631 stemmen
3. Variant 3: 372 stemmen

De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om variant 1 ‘complete nieuwbouw’ te realiseren en daarvoor een investeringskrediet beschikbaar te stellen. In het voorliggende bestemmingsplan ‘Stationslocatie 2014’ wordt deze variant planologisch mogelijk gemaakt.

#### 2.4.6 Waterplan

Voor dit bestemmingsplan is het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zoals omschreven in de nota's Waterbeheersplan 3, Beheersplan Waterkeringen 2006-2010, de keur 2006, de beleidsregels Keurontheffingen 2007 en de in 2008 vastgestelde leggers voor de primaire waterkeringen van belang.

In het in februari 2005 opgestelde Waterplan Den Helder 'Waterbreed' geven de gemeente en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier invulling aan de Vierde Nota Waterhuishouding en de Nota Ruimte.

Het Waterplan helpt bij het inzichtelijk maken van de gemeentelijke wateropgave, die nodig is om overlast en watertekort op te lossen en bij de optimalisatie van het eigen watersysteem.

Het Waterplan neemt het provinciale Waterhuishoudingsplan (WHP II), het waterbeheersplan van de waterschappen (WBP II) en de gemeentelijke bestemmingsplannen als vertrekpunt. Het Waterplan is het gemeentelijke waterbeleid en bevat de kaders voor het opstellen van waterparagrafen in bestemmingsplannen.

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

Het scheiden van het watersysteem is één van de kernopgaven om een duurzaam watersysteem te bereiken: het watersysteem van de stedelijke kern Den Helder wordt opgedeeld in een zuidelijk en noordelijk deel en bovendien losgekoppeld van Polder het Koegras. Dit geldt ook voor de duinen en de binnenduinrand en Julianadorp. Hierdoor ontstaan vijf gebieden met ieder hun eigen kenmerken en maatregelen. Het gebied Binnen de Linie is één van deze vijf en heeft betrekking op het bestemmingplan Stationslocatie 2014.

Daarnaast moet het water schoner worden door baggeren en saneren van de riooloverstorten. Dit laatste gebeurt al via het Baggerplan Den Helder en het Gemeentelijk Rioleringsplan Den Helder.

Door de verbetering van de waterkwaliteit kunnen ook andere functies sterker worden ontwikkeld. Door de hele gemeente moeten bijvoorbeeld kanoroutes aangelegd worden en vele kilometers watergang krijgen een kindvriendelijke en natuurvriendelijke oever. De maatregelen van Waterbreed die van belang zijn voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' zijn beschreven in de waterparagraaf.

#### 2.4.7 Nota Bouwen en parkeren 2011-2016

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

1. stedelijkheidsgraad: Het CBS heeft de stedelijkheidsgraad van Den Helder vastgesteld op 'sterk stedelijk';

2. locatie van de voorziening in de gemeente: De stationslocatie ligt in de zone 'centrum';
3. type/soort voorziening: In publicatie nummer 182 zijn alle soorten voorzieningen gegroepeerd tot 54 typeringen. De door het CROW gemaakte typeindeling wordt in de Nota vrijwel geheel overgenomen. Uitzondering daarop vormen de woningen, waarvoor meer concrete criteria zijn geformuleerd;
4. rekeneenheid voor het aantal benodigde parkeerplaatsen: bij woningen wordt gekeken naar het aantal woningen dat wordt gerealiseerd, bij winkels en bedrijven wordt gemeten aan de hand van het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo).

Uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Het streven is zoveel mogelijk dubbel gebruik van parkeerplaatsen.

In principe worden in bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. Bouwplannen die passen binnen het bestemmingsplan moeten voldoen aan deze parkeernormen. De parkeernormen zijn dan ook in dit bestemmingsplan opgenomen.

Van de normen kan worden afgeweken indien op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Eerst als het om aantoonbare redenen niet mogelijk is om zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, zou bekeken kunnen worden of vrijstelling van de parkeernorm onder voorwaarden aanvaardbaar is.

#### 2.4.8 Parkeervisie Den Helder 2009

Uitgangspunt voor de parkeervisie vormt het door de Raad vastgestelde Uitwerkingplan Stadshart Den Helder. In de parkeervisie zijn de volgende uitgangspunten voor wat betreft het parkeren in het centrum opgenomen:

- de bestaande parkeervoorzieningen in het centrum worden uitgebreid of geherstructureerd;
- op de uiteinden van de halter in het centrum worden totaal 2 gebouwde parkeervoorzieningen (garages) gerealiseerd;
- de garages kunnen in de toekomst worden uitgebreid als daar vraag naar is;
- in de garages is capaciteit voor bewoners uit de aangrenzende woonbuurten;
- straatparkeren wordt in het stadscentrum tot een minimum beperkt.

Het Uitwerkingsplan kenmerkt zich door structurering rondom drie polen: de Kop van de Beatrixstraat, het station en Kop van de Keizerstraat. Hierbinnen is voor het winkelen sprake van een 'haltermodel' met de polen 'Kop van de Beatrixstraat' en 'Kop van de Keizerstraat'.

Uitgangspunt voor de plannen is het verbeteren van de kwaliteit (aantrekkelijkheid) van het Stadshart en daarmee van de stad Den Helder als geheel. Hierdoor zal het bezoek aan het centrum naar verwachting toenemen.

In de Parkeervisie is rekening gehouden met de parkeernormen zoals die zijn vastgesteld in de gemeentelijke Nota "Bouwen en Parkeren", die inmiddels is vervangen door de Nota "Bouwen en Parkeren 2011-2016".

#### 2.4.9 Nota cultuurhistorische waarden

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

1. cultuurhistorische waarden in Den Helder inventariseren en documenteren

2. cultuurhistorische waarden behouden, ontwikkelen of versterken
3. bewustwording over cultuurhistorie vergroten.

### *Cultuurhistorie*

Bij nieuwe planvorming dient in een zo vroeg mogelijk stadium door inschakeling van de monumentencommissie aandacht te zijn voor de cultuurhistorische aspecten. Het zorgvuldig omgaan met de cultuurhistorie uit zich ook in het voorkomen van aantasting door sloop of herbestemming van historisch waardevolle gebouwen of terreinen.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de sloop van het postkantoor en het stationsgebouw. Beide zijn niet aangewezen als monument of als beeldbepalend pand. Sloop van deze gebouwen is dan ook niet in strijd met de Nota Cultuurhistorische Waarden.

### *Archeologie*

Het doel van het beleid is enerzijds behoud: het reserveren voor de toekomst van belangwekkend archeologisch erfgoed in situ (de toekomstwaarde), anderzijds ontwikkeling: archeologische waarden een plaats geven in het dynamisch proces van de ruimtelijke ordening.

In de Nota is aangegeven dat bij het vaststellen van bestemmingsplannen uitdrukkelijk aandacht moet worden besteed aan bekende of vermoede archeologische waarden. Aangegeven wordt dat op de planverbeelding en in de planregels moet worden voorzien in een dubbelbestemming.

Volgens de Archeologische Beleidsadvieskaart, behorend bij de beleidsnota, ligt het plangebied niet binnen een gemeentelijk aandachtsgebied. Wel kunnen archeologische waarden aanwezig zijn vanaf 0,5 m beneden maaiveld.

Het archeologieregime wordt in dit bestemmingsplan gerealiseerd door een dubbelbestemming (met archeologie als tweede bestemming) op te nemen voor het gehele plangebied. De dubbelbestemming bevat een nadere onderzoeksverplichting indien bodemversturende werkzaamheden worden ondernomen.

#### 2.4.10 Nota toerisme en recreatie

De Nota Toerisme & Recreatie beschrijft hoe de gemeente Den Helder er op toeristisch gebied voor staat, en vooral ook in welke richting zij zich wil ontwikkelen.

De Strategische Visie 2020 voor Den Helder stelt als hoofddoel dat de stad moet uitgroeien tot dé centrumgemeente van de Kop van Noord Holland. Daarbij hoort een professionele toeristische sector die erin slaagt om meer bezoekers en meer bestedingen in de stad te genereren. Dat kan alleen als de stad er voor zorgt dat zij genoeg te bieden heeft voor de toerist en recreant wat het de moeite waard maakt om de reis er naar toe te ondernemen. Dit beleid is in zoverre relevant voor het voorliggende bestemmingsplan, dat een deel van de toeristische of recreatieve bezoeker van Den Helder per spoor komt, zodat de uistraling en functionaliteit van het station en het Stationsplein een bijdrage kan leveren aan de aantrekkingskracht van Den Helder.



### **3 RUIMTELIJKE WAARDEN EN VOORGESTELDE RUIMTELIJKE MAATREGELEN**

Voor de ontwikkeling is een Stedenbouwkundig Plan (SP) opgesteld. Het integrale SP is als bijlage bij deze plandoelichting opgenomen. Korteidshalve wordt daarnaar verwezen.

## 4 OMGEVINGSASPECTEN

In het kader van een bestemmingsplanprocedure dient voor alle milieuaspecten de wettelijk noodzakelijke milieu-informatie te worden verzameld. Bij de uitwerking van de plannen wordt met de milieusituatie rekening gehouden. Indien nodig worden maatregelen getroffen om de milieusituatie in het plangebied te laten voldoen aan de milieunormen.

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan heeft een m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden. De beoordeling richt zich in de eerste plaats op de effecten van de ontwikkeling van het stadhuis en de kop van de Beatrixstraat (de activiteit) op de omgeving. Daarnaast spelen ook de ontwikkeling van het Stadshart en de aanwezigheid van de haven een rol bij de verschillende milieuaspecten in het gebied. Ook aan deze invloeden wordt, indien dit relevant is voor een bepaald milieuaspect, aandacht besteed.

### 4.1 Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

- de aard van de voorgenomen activiteit;
- de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
- de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
- mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Hierna wordt ingegaan op de vraag of er op basis van de huidige regelgeving sprake is van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten in het nieuwe bestemmingsplan voor het stationsplein.

#### *Stadsproject*

Het 'stadsproject' komt niet meer voor op de D-lijst, wel is nu de activiteit 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' opgenomen in de D-lijst. Het stedelijk ontwikkelingsproject is in de Memorie van Toelichting bij het Besluit als volgt beschreven: 'Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan. Het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' kwalificeert hier dus voor.

De m.e.r.-beoordelingsplicht voor deze activiteit geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

Oppervlaktes en aantal zoals hiervoor genoemd zijn voor het voorliggende bestemmingsplan niet aan de orde. Echter, in artikel 2, vijfde lid onder b van het Besluit bepaalt dat een m.e.r.-beoordeling tóch nodig is wanneer onder de drempelwaarden wordt gebleven maar niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Dit geldt dus voor activiteiten die voorkomen op de D-lijst maar die onder de drempelwaarde blijven en dat is het geval voor het voorliggende bestemmingsplan.

#### *vormvrije m.e.r.-beoordeling*

De herontwikkeling van de stationslocatie zoals vervat in dit bestemmingsplan levert een belangrijke bijdrage aan de stedelijke vernieuwing van het Stadshart en is niet het eerste ruimtelijke plan dat voorziet in de uitvoering van het Uitwerkingsplan Stadshart. De bestemmingsplannen 'Stadshart Centrum 2010' en 'Willemsoord 2013' gingen daarin voor en zijn planologisch veel ingrijpender. In het kader van die bestemmingsplannen zijn de relevante milieueffecten reeds in beschouwing genomen. De integrale stedelijke vernieuwing blijft ver onder de drempelwaarden van 100 hectare, 2.000 woningen of 200.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak. De stadhuisontwikkeling maakte al deel uit van het in 2008 vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart en was ten tijde van het opstellen van de voorgaande bestemmingsplannen dan ook reeds voorzien.

Dit bestemmingsplan geeft dan ook geen aanleiding om aanvullend op de voorgaande ruimtelijke plannen een nieuwe beoordeling van de milieueffecten van de integrale stedelijke vernieuwing uit te voeren.

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft op een ontwikkeling van geringe schaal is een zeer beperkte beoordeling aan de orde.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de bouw van circa 7.000 m<sup>2</sup> stadskantoor, 200 m<sup>2</sup> stationsvoorzieningen, een even zo grote horecavoorziening en afronding van de winkelstraat met een binnenstedelijke voorziening, met bijbehorende parkeerplaatsen. Deze ontwikkeling leidt niet tot significante nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is niet bijzonder voor een binnenstedelijke situatie. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door het bouwplan. Het nieuwe project is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie paragrafen hierna).

#### *Conclusie*

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r.

## **4.2 Bodem**

### *Bodemkwaliteit*

Voor het bepalen van de kwaliteit van de bodem is onderzoek uitgevoerd door Witteveen en Bos, waarover is gerapporteerd in de 'Rapportage bodem- en asfaltonderzoek omgeving stationsgebied Den Helder' van 8 augustus 2012. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze plantoelichting. Uit het onderzoek blijkt dat er op diverse locaties verontreinigingen hebben plaatsgevonden. Bij de toekomstige ontwikkelingen dient men alert te blijven op deze

verontreinigingen. Bij het reconstrueren van de Middenweg waarbij graafwerkzaamheden plaatsvinden wordt geadviseerd een BUS-melding of saneringsplan in te dienen.

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

#### *Invloed van de geplande activiteiten*

De geplande activiteiten zelf, de bouw van voorzieningen en de aanpassingen aan de openbare ruimte, hebben geen belangrijke nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

De in het gebied aanwezig bodemverontreinigingen zullen overeenkomstig de huidige regelgeving voor bodemverontreiniging verder worden gesaneerd voor zover de nieuwe functies daartoe aanleiding geven. In die zin heeft de voorgenomen ontwikkeling van de Stationslocatie een positief effect op de bodemkwaliteit.

#### *Conclusie*

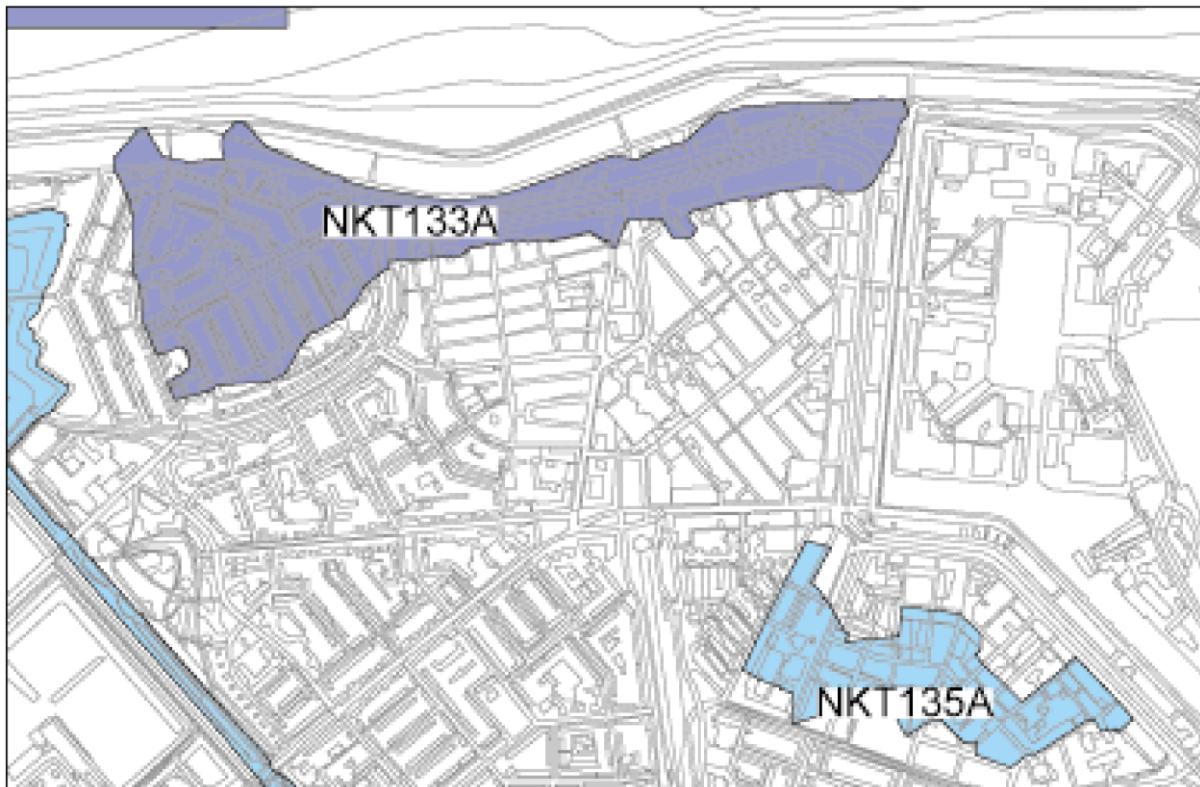
De conclusie is dat de wijzigingen in het plangebied, ten aanzien van het aspect bodem en grondwater, positieve gevolgen heeft voor het milieu.

### **4.3 Archeologie**

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Deze nieuwe wet maakt deel uit van de Monumentenwet. De kern van de WAMZ is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De WAMZ verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, zal het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig (en mogelijk), een bescherming moeten bieden voor waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door het verplicht stellen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden zoals het afgraven van gronden en overige grondbewerkingen.

Een belangrijk algemeen kenmerk van het bodemarchief van Den Helder is de alomtegenwoordigheid van de zee, enerzijds de erosieve werking, anderzijds de invloed op de bewoning. De bewoningssporen lopen uiteen van Middensteentijd tot de Moderne tijd. De oudere bewoningssporen liggen vaak onontdekt, gaaf bewaard onder een diepe laag sediment. De 19<sup>de</sup>-eeuwse forten en de verdedigingswerken van de Atlantikwall zijn bekender en tonen meer het maritieme verleden.

Uit de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland blijkt dat het plangebied geen archeologische waarde wordt toegekend.



Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart

Synthegra heeft in opdracht van Zeestad een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor een terrein in de directe omgeving van het treinstation van Den Helder (Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder, Synthegra, 8 november 2013; zie bijlage). Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied een verkennend booronderzoek geadviseerd om de bodemopbouw in kaart te brengen en daarmee het verwachtingsmodel te toetsen. Hierbij wordt specifiek gelet op de intactheid van de top van het Hollandveen. Geadviseerd wordt om het onderzoek uit te voeren op de locaties waar de bodemverstoring dieper dan 3,0 m beneden maaiveld zal reiken.

#### *Conclusie*

De planontwikkeling kan van invloed zijn op archeologische waarden in Den Helder, zodat daaruit als randvoorwaarden voor het bestemmingsplan volgt dat bij nieuwe bebouwing of bij bodemverstoringen ten gevolge van werken, niet zijnde bouwen die dieper gaan dan 3 meter en met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter een inventariserend veldonderzoek moet worden uitgevoerd. Daartoe is voor het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen.

#### **4.4 Cultuurhistorie**

##### *Besluit ruimtelijke ordening*

Ingevolge het vierde lid van artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) dient in een bestemmingsplan een beschrijving 'van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden' te worden opgenomen.

In het gebied is een rijksmonument aanwezig die in het bestemmingsplan behouden blijft: de Duitse telefoonbunker aan de Boerhaavestraat. De Watertoren aan de Middenweg is opgenomen in de gemeentelijke lijst voor beeldbepalende panden en blijft ook onaangetast.

Daarnaast zijn in het gebied nog twee opvallende gebouwen aanwezig: het stationsgebouw (ontworpen door Van der Grinten) en het voormalig postkantoor (ontworpen door Jo Kruger). Beide gebouwen stammen uit de Wederopbouwperiode. Uitvoering van het bestemmingsplan brengt met zich mee dat beide gebouwen gesloopt zullen worden.

Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. Opgemerkt dient te worden dat het college een beleidsvrijheid heeft bij het aanwijzen van zaken als beschermd gemeentelijk monument. Die vrijheid vindt haar begrenzing in de gemeentelijke Erfgoedverordening en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

### *Aanvraag*

Ten aanzien van het stationsgebouw heeft het college afgewogen dat, ondanks een advies van de CRK daartoe, het eigenaarsbelang van de NS en het stedenbouwkundige belang van de herontwikkeling van de stationslocatie prevaleren boven een beschermde status van het stationsgebouw. Het college is in die afweging bevestigd door het advies van de Commissie Bezwaarschriften d.d. 31 oktober 2013 inzake het bezwaarschrift Stichting Cuypersgenootschap.

Ook voor het voormalige postkantoor is een aanvraag om plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst ingediend. De CRK heeft daarover bij advies van 22 maart 2012 het college negatief geadviseerd en dit advies is door het college overgenomen. Het gebouw heeft, vooral in de voorgevel en het hoofdvolume kwaliteit en is een duidelijk en gave representant van de wederopbouwarchitectuur. Het gebouw is daarentegen erg solitair en introvert en wordt daardoor in de huidige stedenbouwkundige setting niet als voldoende onderscheidend ervaren. Een eventuele aanwijzing zou in theorie zelfs in de weg kunnen staan aan de mogelijkheden van hergebruik, aangezien het pand in zijn geheel zou moeten worden aangewezen.

Daarnaast heeft al dan niet behoud van beide gebouwen (door inpassing in de plannen) altijd een prominente rol gespeeld in de besluitvorming voor de bouw van een stadhuis op de stationslocatie.

### *Besluitvorming stadhuis*

Zo heeft op 9 juli 2012 de gemeenteraad een motie aangenomen waarin besloten is dat er breed politiek draagvlak is voor de nieuwbouw van een stadhuis op de stationslocatie en wordt het college opgedragen *‘een inventarisatie uit te voeren onder de direct omwonenden om uitgangspunten te formuleren die meegenomen dienen te worden in een eventueel nieuw te formuleren aangevuld of gewijzigd stedenbouwkundig plan stationsplein in het kader van burgerparticipatie’*.

Ook op basis van diezelfde motie hebben de heren Asselbergs en Feijtel opdracht gekregen te adviseren inzake het project stadhuis. In het rapport ‘Het huis van de Democratie en een huis om in te werken’ wordt onder andere ingegaan op het voormalige postkantoor en het stationsgebouw. Ten aanzien van het voormalig postkantoor wordt voorgesteld om in de ontwerp-opgave mee te geven dat ontwerpers de mogelijkheid van behoud als (bijkomende) variant aanbieden. Met betrekking tot het stationsgebouw wordt aangegeven dat de

maatvoering van het interieur, de logistieke en commerciële voorwaarden en de stedenbouwkundige situering reële belemmeringen zijn voor het handhaven van dit gebouw. Naar aanleiding van dit rapport heeft op 29 oktober 2012 in de gemeenteraad besluitvorming plaatsgevonden over de bouw van het nieuwe stadhuis. In dit besluit is nogmaals bevestigd dat de stationslocatie in het stadshart de geëigende plaats is voor de bouw van een nieuw stadhuis. Aanvullend (op de motie van juli 2012) heeft het college opdracht gekregen om te onderzoeken of het bestaande voormalige postkantoor en het stationsgebouw ingepast kunnen worden in de bouwplannen voor het nieuwe stadhuis en om vervolgens middels burgerparticipatie te onderzoeken waar de voorkeur van de inwoners van Den Helder naar uitgaat: volledige nieuwbouw of behoud/integratie van deze gebouwen.

In opdracht van het college is in de zomer van 2013 aan de hand van een stedenbouwkundige volumestudie onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het stationsgebouw en het voormalig postkantoor. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: *'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'*.

Uit de participatie onder de Helderse bevolking die daarna heeft plaatsgevonden blijkt een overduidelijke voorkeur voor de variant volledige nieuwbouw met sloop van voormalig postkantoor en stationsgebouw.

De gemeenteraad heeft alles overwegende dan ook op 18 november 2013 besloten om de variant complete nieuwbouw te realiseren. In dit bestemmingsplan wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Voor de volledigheid is het ontwerp bestemmingsplan toegezonden aan de Rijksdienst Cultureel Erfgoed. De RCE heeft geen zienswijze tegen het plan ingediend.

Tot slot is onderzoek gedaan naar mogelijke archeologische waarden. Het rapport Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder concludeert dat er mogelijk archeologische resten uit het laat-neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen aanwezig zijn. In het bestemmingsplan is daarom aan de gehele locatie de (dubbel-)bestemming 'Waarde-Archeologie' toegekend die voorwaarden stelt aan bodemverstoringen beneden de 3 meter onder maaiveld middels een onderzoeksplicht.

## **4.5 Ecologie**

### *Flora en Fauna*

Voor de bescherming van plant- en diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet.

Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de vogel-/habitatrichtlijn mede toetsingskader. Naast de Flora en Faunawet zijn door het ministerie van LNV de



zogenoemde 'Rode Lijsten' vastgesteld, waarin met uitroeiing bedreigde of speciaal gevaar lopende, in Nederland van nature voorkomende planten- en diersoorten zijn opgenomen.

Grontmij heeft opdracht gekregen om een quick-scan natuur inclusief een vleermuizeninventarisatie naar vaste verblijfplaatsen uit te voeren om de (on)mogelijkheden met betrekking tot natuur in kaart te brengen. Daarover is op 13 december 2011 gerapporteerd (Natuurtoets Stationsgebied Den Helder – Toetsing aan de wet- en regelgeving van natuur, Grontmij 13 december 2011; zie bijlage).

De voorgenomen werkzaamheden zijn niet van invloed op de instandhoudingdoelstellingen van nabij gelegen Natura 2000-gebieden. In dit kader treden geen negatieve effecten op en hoeven geen vervolgpcedures in gang te worden gezet.

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van Ecologische hoofdstructuur, ecologische verbindingszone of weidevogelleefgebied. Er is ook geen sprake van externe werking op deze gebieden, vervolgpcedures zijn niet noodzakelijk.

Uit het onderzoek blijkt tenslotte dat broedvogels en zoogdieren binnen het plangebied kunnen voorkomen, die beschermd zijn onder Flora- en faunawet tabel 2 en 3.

- Met betrekking tot de broedvogels moeten de versturende werkzaamheden, zoals de kapwerkzaamheden, buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen is per soort verschillend maar over het algemeen wordt de periode 15 maart tot 15 juli aangehouden. Indien werkzaamheden wel binnen het broedseizoen plaatsvinden, dient voorafgaand te worden geïnventariseerd op broedvogels.
- Er heeft nader onderzoek naar vleermuizen plaatsgevonden. Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Gewone dwergvleermuis en laatvlieger maken wel foeragerend/ vliegend gebruik van het plangebied. Het plangebied biedt hierbij echter geen belangrijk onderdeel van hun leefgebied. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen vernietiging/ verstoring van leefgebied van beide soorten tot gevolg. Daarnaast geldt dat de te kappen bomen niet van wezenlijk belang zijn voor de vleermuizen. Het kappen van de bomen is dan ook niet van invloed op de instandhouding van vleermuizen. In dit kader treden geen negatieve effecten op en hoeven geen vervolgpcedures in gang te worden gezet.

### *Conclusie*

Er is op dit moment geen beschermde flora en fauna aanwezig binnen het plangebied, ook geen vleermuizen. Er zijn vanuit de flora en fauna wet daarom geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouw van het nieuwe stadhuis of de sloop postkantoor.

De ontwikkeling heeft evenmin negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van nabij gelegen Natura 2000-gebieden of de Ecologische hoofdstructuur.

## **4.6 Waterparagraaf**

### **4.6.1 Bodem / grondwater**

#### *Invloed van de geplande activiteiten*

De geplande activiteiten zelf, de bouw van het stadhuis en de kop van de Beatrixstraat en de aanpassingen aan de openbare ruimte, hebben geen belangrijke nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

De eventueel in het gebied aanwezig bodemverontreinigingen zullen overeenkomstig de huidige regelgeving voor bodemverontreiniging worden gesaneerd voor zover de nieuwe functies daartoe aanleiding geven. In die zin heeft de voorgenomen ontwikkeling van een positief effect op de bodemkwaliteit.

De conclusie is dat de wijzigingen in het plangebied, ten aanzien van het aspect bodem en grondwater, geen belangrijke nadelige, maar juist positieve gevolgen heeft voor het milieu.

#### 4.6.2 Oppervlaktewater

##### *Wateradvies*

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Dit is voorts vertaald als verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting in het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets is een procesinstrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en SPvE's, te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten.

Het gaat daarbij om aspecten als voldoende ruimte voor water, voldoende aandacht voor effecten op ecologische waterkwaliteit, garanderen van veiligheid (waterkeringen) en het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden. Den Helder kent geen wateropgave.

Ten behoeve van de watertoets dient de toelichting bij een bestemmingsplan te voorzien in een waterparagraaf. De 'Watertoets' is een verplicht onderdeel voor ruimtelijke plannen die effect (kunnen) hebben op het watersysteem. De 'Watertoets' is echter niet alleen een toets, maar het hele proces van informeren, adviseren en uiteindelijk beoordelen, ofwel toetsen.

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro wordt het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier op haar wateradvies gevraagd. Vooruitlopend daarop wordt in dit bestemmingsplan van het volgende uitgegaan:

- waterkwaliteit: de mogelijkheden voor het afkoppelen van het hemelwater wordt verkend en een gescheiden rioelstelsel wordt niet op voorhand uitgesloten;
- verharding: omdat het verhard oppervlak niet toeneemt is compensatie niet aan de orde;
- waterkering: de nieuwbouw is buiten de beschermingszone van waterkeringen gelegen, zodat er te dien aanzien geen beperkingen vanuit het hoogheemraadschap gelden.

##### *Conclusie*

Er kan worden geconstateerd dat het voornemen niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het oppervlaktewater. Voorts kan worden vastgesteld dat ook ten aanzien van het kwalitatieve wateraspect de plannen geen aanleiding geven tot watercompensatie.

#### **4.7 Luchtkwaliteit**

##### *Grenswaarden luchtkwaliteit*

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer opgenomen 'grenswaarden' zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel

mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden of bestaande overschrijdingen toenemen, moet bij het opstellen van ruimtelijke plannen getoetst worden aan de grenswaarden. Een eventuele (toename van een) overschrijding van deze waarden kan als consequentie hebben dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn.

Voorafgaand aan vaststelling van een bestemmingsplan dient onderzoek te zijn verricht naar de luchtkwaliteit. Het dient ten aanzien van de genormeerde stoffen aan te tonen welke concentraties zich in de lucht voordoen en of grenswaarden worden overschreden. Tevens dient vastgesteld te worden welke toe- of afname van concentraties wordt veroorzaakt door het project. Gegevens kunnen worden gegenereerd door meting of berekening. Ten aanzien van de verschillende stoffen dient op verschillende data aan de normen te worden voldaan. Onderzoek dient inzicht te geven in de waarden op deze data. Dat betreft toekomstige situaties, voor de bepaling van de toekomstige waarden zijn berekeningen noodzakelijk.

Op 7 november 2013 heeft ingenieursbureau Movares gerapporteerd omtrent de verwachte luchtkwaliteit in de huidige situatie en de zichtjaren 2017 en 2020 ('Den Helder Stationsgebied – Onderzoek luchtkwaliteit', Kenmerk BB-PS-130011523, Versie 1.0; zie bijlage). Uit de rapportage blijkt dat in deze jaren, met en zonder planontwikkeling, ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan.

#### *Gevoelige bestemmingen*

Sinds 15 januari 2009 is de AMvB gevoelige bestemmingen van kracht. Het Besluit verbiedt op plaatsen waar normen overschreden worden of waar overschrijding dreigt, de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen. In het onderhavige plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd die liggen binnen de invloedssfeer van snelwegen en provinciale wegen.

#### *Conclusie*

De uitvoering van het plan wordt niet belemmerd door de Wet luchtkwaliteit of de AMvB gevoelige bestemmingen.

## **4.8 Externe veiligheid**

#### *Externe veiligheid inrichtingen*

Het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen' (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.

In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Er zijn geen inrichtingen aanwezig waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied.

#### *Externe veiligheid transport*

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) heeft het rijk het beleid vastgelegd inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de circulaire zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De circulaire is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

In paragraaf 4.3 van de circulaire wordt beschreven dat alleen bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico moeten betrekken bij de vaststelling van een ruimtelijk besluit. Uit paragraaf 5.2.3 van de circulaire blijkt dat er in principe geen beperkingen aan ruimtegebruik hoeven te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt.

Het onderhavige plangebied bevindt zich niet binnen de invloedssfeer van vervoer van gevaarlijke stoffen

#### *Externe veiligheid buisleidingen*

Het toetsingsgebied van gasleidingen is vastgelegd in de 'Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (ministerie van VROM, 1984)'. De toetsingsafstand geeft weer tot op welke afstand schadelijke effecten zijn te verwachten bij een lekkage of breuk van een hogedruk aardgasleiding. De toetsingsafstand is volgens de circulaire afhankelijk van de druk en diameter van de leiding.

Volgens het provinciale streekplan (kaart 4: geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur) zijn er in of nabij het plangebied geen landelijke of regionale leidingenstroken.

#### *Conclusie*

De uitvoering van het plan wordt niet belemmerd door externe veiligheidsrisico's.

## **4.9 Geluid**

Voor geluidsgevoelige functies zoals wonen zijn in de Wet geluidhinder voorkeursgrenswaarden vastgesteld voor de geluidsbelasting op gevels. In de Wet is bepaald dat rond of langs autowegen (50 km/uur en sneller), tram- en treinspoorwegen en industrieterreinen zones in acht genomen moeten worden.

#### *nieuwe geluidsgevoelige bebouwing*

Binnen deze zones is akoestisch onderzoek verplicht wanneer daar op grond van een nieuw bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bebouwing geprojecteerd wordt. Uit het akoestisch onderzoek moet blijken of wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarden. Voor zover nieuwe geluidsgevoelige gebouwen alleen na uitwerking van het bestemmingsplan mogelijk wordt is toetsing aan de Wet geluidhinder nog niet aan de orde, maar moet wel aannemelijk worden gemaakt dat bij uitwerking kan worden voldaan aan de Wet.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet direct in nieuwe geluidsgevoelige bebouwing, maar slechts na uitwerking van het bestemmingsplan (bestemming Gemengd-uit te werken) zodat op grond daarvan geen aanleiding bestaat tot toetsing aan de Wet geluidhinder.

In het rapport 'Den Helder Stationsgebied - Akoestisch onderzoek' dat is opgesteld door ingenieursbureau Movares (Kenmerk R20258TMEC2- Versie 1.0, 6 november 2013; zie bijlage) is berekend dat de gevelbelasting vanwege wegverkeer meer dan de

voorkeursgrenswaarde van 48 dB bedraagt (namelijk maximaal 61 dB) en vanwege railverkeerslawaai ruimschoots minder de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Bij uitwerking van het bestemmingsplan zal daarom, indien de uitwerking voorziet in woningen of maatschappelijke voorzieningen, het vaststellen van hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai nodig zijn.

#### *Reconstructie van een weg*

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van “reconstructie” van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging.

Het bestemmingsplan voorziet in aanpassingen van de Middenweg en de Boerhaavestraat. In het rapport ‘Den Helder Stationsgebied - Akoestisch onderzoek’ van ingenieursbureau Movares (Kenmerk R20258TMEC2- Versie 1.0, 6 november 2013; zie bijlage) zijn de akoestische gevolgen van deze wegaanpassingen voor de bestaande geluidgevoelige gebouwen (woningen) in de omgeving bepaald.

1. Er is geen sprake van een “reconstructie van een weg” zoals bedoeld in de Wgh. Er bestaat hierdoor geen noodzaak tot een maatregelenafweging om de geluidsbelasting te reduceren. De wegaanpassingen heeft evenmin tot gevolg dat op andere wegdelen de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Er zijn dan ook geen overige wegdelen die nader onderzocht moeten worden.
2. De nieuwe Boerhaavestraat heeft in de toekomst ook een maximum snelheid van 30 km/uur en hoeft daardoor niet getoetst te worden aan de Wgh. Vanwege een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting echter wel indicatief bepaald. De toekomstige geluidbelastingen zijn relatief hoog. Geadviseerd wordt in de toekomst bij onderhoud gebruik te maken van geluidsarm asfalt of verkeerskundige oplossingen om de geluidbelasting terug te dringen.

#### *Conclusie*

Het bestemmingsplan is niet strijdig met de Wet geluidhinder en leidt niet tot het vaststellen van nieuwe hogere waarden. Indien bij uitwerking van de bestemming ‘Gemengd – Uit te werken’ woningen of maatschappelijke voorzieningen worden toegestaan, zal bij vaststelling van het uitwerkingsplan tevens de vaststelling van hogere waarden moeten plaatsvinden.

### **4.10 Belemmeringen**

Onderzocht is of er andere beperkingen over het plangebied lopen. Als gevolg van de nabijheid van het Maritiem Vliegveld De Kooy. Het blijkt dat er geen hoogtebeperkingen van de invliegtunnels of missed approach vlakken voor vliegverkeer (van Luchthaven Den Helder/Maritiem vliegveld De Kooy) aanwezig zijn, zoals weergegeven in het Structuurschema Militaire terreinen. Wel zijn er ‘cirkels’ met hoogtebeperkingen vanuit zowel het KNMI als vanuit het belang van het Maritiem Vliegveld De Kooy.

#### **4.10.1 KNMI-radar**

Boven het plangebied liggen geen straalpaden.

Op het gebouw Albatros op de Marinekazerne Willemsoord bevindt zich een weerradar van het KNMI te De Bilt. Rondom deze radar ligt een cirkelvormige zoneringszone welke van hoog naar laag afloopt. Binnen deze zones kunnen alleen statische obstakels worden toegelaten na

overleg met de beheerder. Bewegende elementen zoals windmolens etc. kunnen niet worden toegelaten. Bouwwerken hoger dan de aangegeven hoogten zijn mogelijk, onder voorwaarde dat de afmetingen van enig bouwwerk niet breder zijn dan 1 graad gerekend vanuit de toren.

Er gelden voor het plangebied maximale hoogtes van de weerradar en van de vliegbasis van meer dan 40 meter, zodat het bestemmingsplan geen belemmering vormt voor de radar.

#### 4.10.2 Veilige vliegroute

Bij slechtweersomstandigheden moet het voor vliegtuigbemanningen mogelijk zijn onder Special VFR-condities van en naar het Maritiem Vliegveld De Kooy te vliegen. Bij deze weersomstandigheden wordt gebruik gemaakt van de visueel waar te nemen kustlijn. De vliegroute loopt op circa 100 meter uit de kustlijn, maar kent een 'veilige marge' waarbinnen bij extreme omstandigheden gevlogen kan worden. De binnengrens van deze veilige marge loopt ter hoogte van het plangebied parallel aan de zeedijk langs de binnenzijde van de zeedijk. Het gebied van de 'veilige marge', in casu de gehele zeedijk, dient gevrijwaard te zijn en te blijven van obstakels.

Het plangebied ligt buiten deze margestrook, zodat daaruit geen belemmeringen voortkomen.

#### 4.10.3 Obstakelvrije zone

De aanwijzing tot militair luchtvaartterrein en het functioneren als zodanig onder het regime van de luchtvaartwetgeving, houdt in dat aan de aard en de hoogte van de bebouwing op en om het luchtvaartterrein beperkingen kunnen worden opgelegd.

Rond het Maritiem Vliegveld De Kooy geldt een obstakelvrije zone. Binnen deze zone is geen bebouwing toegestaan die hoger is dan de bij de desbetreffende zone aangegeven hoogte. Er gelden voor het plangebied maximale hoogtes van meer dan 40 meter, zodat het bestemmingsplan geen belemmering vormt voor de vliegbasis.

## **5 JURIDISCHE PLANOPZET**

### **5.1 Algemeen**

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de komende jaren voor de ruimtelijke en functionele gewenste situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten; ook uit deze aspecten blijkt een aantal randvoorwaarden naar voren te komen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan (regels en planverbeelding) hebben gekregen. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de tekst van de regels en in beeld op een verbeelding. Verbeelding en regels zijn één geheel en niet afzonderlijk leesbaar.

### **5.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland**

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (hierna: de Verordening) vastgesteld. Voor de doorwerking van het in de Structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking.

De Verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Uiteraard moet altijd het provinciale belang de inzet van de verordening rechtvaardigen. Het is uitgangspunt van de wet dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet, maar complementair staan reactieve instrumenten zoals het indienen van zienswijzen en zo nodig een reactieve aanwijzing ook ter beschikking om doorkruising van provinciaal beleid te voorkomen.

De nu voorliggende Verordening vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie. In dit uitvoeringsprogramma is aangegeven voor welke onderdelen van beleidsdoelstellingen (provinciale belangen) uit de Visie de Verordening als algemene regel noodzakelijk is voor de doorwerking van het provinciale ruimtelijke beleid. Uitgangspunt is geweest niet meer te regelen dan strikt noodzakelijk. Waar sectorregelgeving voldoende werd geacht is dus geen regeling in deze Verordening opgenomen.

Ook zijn rijksregels 'getrapt' in de Verordening opgenomen. Het betreft de volgende onderwerpen (voor zover voor Noord-Holland van belang):

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen (inclusief werelderfgoedgebieden Stelling van Amsterdam en de Beemster);
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

De Verordening richt zich op de inhoud van bestemmingsplannen en daarmee op gemeenteraden die bestemmingsplannen vaststellen. Het gaat hierbij niet alleen om de inhoud van het bestemmingsplan in strikt juridische zin, namelijk de regels en de geometrische verbeelding hiervan, maar ook om eisen aan de toelichting bij een bestemmingsplan.



De Verordening is in werking getreden op 21 juni 2010. Uiterlijk binnen vijf jaar na inwerkingtreding moeten de bestemmingsplannen hieraan voldoen.

Hoofdstuk 1 van de Verordening regelt onder meer de provinciale planologische commissie en de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling. De regeling voor de provinciale planologische commissie is noodzakelijk nu de Wet ruimtelijke ordening een regeling bij verordening voorschrijft (artikel 9.1 Wro). Voor wat betreft werkwijze, taken en samenstelling is in de bestaande regeling bij Reglement geen wijziging aangebracht. Hoofdstuk 2 geeft regels voor het bestaand bebouwd gebied. Het gaat hier vooral om regels voor werkfuncties en grootschalige detailhandel. Hoofdstuk 6 gaat over de Blauwe Ruimte (waterkeringen, strandzoning). Hoofdstukken 8 en 9 geven een aantal formeel-juridische bepalingen waaronder de ontheffingen, de aanpassingsplicht, overgangs- en slotbepalingen.

Met de inhoud van de Verordening is rekening gehouden bij het opstellen van het bestemmingsplan.

### **5.3 Systematiek en techniek**

Het bestemmingsplan is opgezet volgens de verplichte landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). Deze standaard - welke slechts een systematische standaardisering betreft en geen inhoudelijke standaard is - is verplicht in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zo voorziet het SVBP in een standaardopbouw van een bestemmingsplan door onder andere:

- standaardbenamingen van een bestemming en de daarin voorkomende bepalingen (bouwregels, aanlegvergunningen, e.d.);
- de alfabetische volgorde van de begripsbepalingen en bestemmingen;
- een vaste volgorde van een indeling van een bestemming;
- een aantal standaardbegrippen;
- een standaardwijze van meten;
- vaste kleuren en kleurcodes van een bestemming op de verbeelding;
- standaardbenamingen van aanduidingen op de digitale verbeelding van het bestemmingsplan en in de regels.

In het kader van de huidige wet- en regelgeving is het plan technisch als een digitaal raadpleegbare versie uitgevoerd en voldoet het aan de RO standaarden 2008. Het plan kan in het informatiesysteem van de gemeente en diverse andere overheden worden ingevoerd en worden ontsloten via internet. Er zal een analoge (papieren) versie van het bestemmingsplan naast het digitale plan blijven bestaan. Het vaststellen van een digitale versie is vanaf 1 januari 2010 verplicht.

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden mogen worden benut. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels, gebruiksregels en regels in verband met het verplicht stellen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen.

In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering enzovoorts van gebouwen en bouwwerken.

De gebruiksregels verbieden bepaalde vormen van gebruik binnen een bestemming (specifieke gebruiksregels) dan wel alle gebruik in strijd met de gegeven bestemming (algemene gebruiksregels).

## 5.4 Toelichting op de bestemmingen

### 5.4.1 Bestemmingen

#### - *Gemengd-1* -

De watertoren is in dit bestemmingsplan opgenomen, met als uitgangspunt dat het bestaande gebruik kan worden gehandhaafd. Dat wil zeggen dat binnen de watertoren één woning wordt toegestaan en maatschappelijke voorzieningen (niet zijnde geluidgevoelige functies). Het gebruik als klimhal is als sportvoorziening onderdeel van de verzamelnaam 'maatschappelijke voorzieningen'.

#### - *Gemengd-2* -

Het hotel Wienerhof is overeenkomstig het bestaande gebruik, de bestaande bebouwing en het geldende bestemmingsplan opgenomen in dit bestemmingsplan.

#### - *Maatschappelijk* -

De bestemming 'Maatschappelijk' maakt de bouw van het gemeentekantoor mogelijk. Aan de nieuwbouw zijn de gemeentelijke, algemeen geldende parkeernormen gekoppeld. Binnen de bestemmingsomschrijving wordt voor de duidelijkheid expliciet gemaakt dat het gaat om een kantoorfunctie. Daarnaast zijn, in beperkte mate, commerciële voorzieningen (detailhandel, horeca) mogelijk. Daarmee wordt ruimte geboden aan de stationsvoorzieningen en wordt de mogelijkheid geboden een coffee-corner in het gebouw te vestigen. Bovendien wordt geregeld dat een fietsenstalling kan worden gerealiseerd. Om deze te kunnen exploiteren is een combinatie met reparatie en verkoop mogelijk gemaakt in de regels. De reparatie en verkoop staan weliswaar ten dienste van de fietsenstalling (ondergeschikt), niettemin mag de verkoop een omvang van maximaal 300 m<sup>2</sup> krijgen.

#### - *Verkeer* -

Het betreft in het plangebied de Middenweg en de Parallelweg. De verkeersfunctie (met bijbehorende inrichting) en de functie van busstation is hier de primaire functie.

#### - *Verkeer-Railverkeer* -

Deze bestemming voorziet in het station en de spoorwegen. Daarvoor benodigde bouwwerken zijn toelaatbaar. De bestaande ondergrondse bebouwing, zijnde technische ruimten en fietsenstalling, is eveneens expliciet toegestaan.

#### - *Verkeer-Verblijf* -

Het betreft in het plangebied het gehele openbaar toegankelijke, onbebouwd blijvende terrein binnen het plangebied. De verkeersfunctie (met parkeren en bijbehorende inrichting) is hier de primaire functie.

#### - *Gemengd - Uit te werken bestemming* -

Het stedenbouwkundig plan gaat er van uit dat de kop van de Beatrixstraat een passende stedenbouwkundige beëindiging moet kunnen krijgen. De concretisering in een bouwplan en een grondtransactie moet nog volgen, vandaar dat een uit te werken bestemming is gekozen. Zolang de bestemming niet is uitgewerkt geldt een bouwverbod. Daardoor wordt de principiële aanvaardbaarheid van de nieuwe bestemming (het gebruik) al wel geregeld, maar wordt optimale sturingsmogelijkheid behouden om tot een verantwoorde ontwikkeling te komen.

Daarvoor is een aan de aanpalende panden gelijke bestemmings- en bouwregeling opgenomen. Deze bestemming omvat de in de Beatrixstraat algemeen toegepaste functies detailhandel (niet zijnde grootschalige detailhandel in voedings- en genotmiddelen), dienstverlening, koffie-/theehuis, horeca van categorie 1 en 2, maatschappelijke voorzieningen en bovenwoningen. De toegelaten bouwhoogte van 13 meter is gelijk aan de toegelaten bouwhoogte van de aangrenzende panden.

In aanvulling is op de verdiepingen tevens de vestiging van een hotel (horeca van categorie 5) toegelaten, als uitbreiding van het naastgelegen hotel. Hotelkamers zijn alleen op de verdiepingen toegelaten, andere bij een hotel behorende functies, zoals een lobby of bar/restaurant, kunnen wel op de begane grond worden gerealiseerd.

De in de Nota bouwen en parkeren 2011-2016 opgenomen parkeernormen in de bestemming opgenomen.

#### 5.4.2 Dubbelbestemmingen

##### *- Waarde - Archeologie -*

In de nota Cultuurhistorie van de gemeente zijn de archeologische waardevolle gebieden aangegeven. Op basis van bureauonderzoek is bepaald dat vanaf een oppervlak van 50 m<sup>2</sup> én een diepte van 3 meter archeologische waarden kunnen worden aangetroffen. Met de dubbelbestemming wordt voor de bekende archeologische gebieden de verplichting opgenomen om bij verstoring van de bodem onderzoek te doen naar de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische resten in de bodem.

De regels zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij-principe'. Dit houdt in dat er op de gronden niet gebouwd mag worden met uitzondering van niet bodemverstorende activiteiten of kleine bouwwerken. Onder voorwaarden kan het bevoegd gezag hier met een omgevingsvergunning van afwijken. Dit kan echter alleen dan nadat is aangetoond dat het verstoren van de bodem niet zal leiden tot een verstoring van de in de bodem aanwezige archeologische resten. Als het niet gaat om bouwactiviteiten, maar om andere bodemverstorende werkzaamheden is er sprake van een vergunningplicht voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden (omgevingsvergunning). Ook hierbij dient aan onderzoeksverplichtingen te worden voldaan.

#### 5.4.3 Gebiedsaanduidingen

##### *- ligging van de wegas -*

De ligging van de rijbanen en de as van de wegen is bepalend voor de geluidbelasting op de gevels van aanliggende woningen. In paragraaf 4.8 (Geluid) van deze plandoelichting werd al beschreven dat een aanpassing van de wegen langs het busstation significante gevolgen kan hebben voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen langs de Parallelweg. Omdat ervoor wordt gekozen de ligging van de rijbanen van de Parallelweg te houden zoals ze zijn, is de positie van die rijbanen in het bestemmingsplan vastgelegd door de wegas van beide rijbanen vast te leggen op de planverbeelding. Alleen na onderzoek naar de akoestische gevolgen en een weging van de aanvaardbaarheid van die gevolgen kan het college van B en W (na wijziging van het bestemmingsplan) een andere wegingdeling mogelijk maken.

Ter plaatse van het nieuwe verloop van de Middenweg is geen wegas weergegeven, omdat de begrenzing tussen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer-Verblijf' reeds regelt dat de rijbanen verder van de woningen komen te liggen dan in de bestaande toestand. De bestemming 'Verkeer-Verblijf' betreft de verlengde Beatrixstraat.

## **5.5 Overige bepalingen**

### **5.5.1 Algemene afwijkingsregels**

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

### **5.5.2 Overgangsrecht**

Door middel van deze regels kunnen bestaande afwijkingen ten opzichte van het bestemmingsplan worden voortgezet, tenzij deze op illegale manier tot stand zijn gekomen. Als er geen sprake is van illegale situaties kan de bestaande situatie worden gecontinueerd. Ten behoeve daarvan kunnen van het bestemmingsplan afwijkende gebouwen in stand worden gehouden en kan van het bestemmingsplan afwijkend bestaand gebruik worden voortgezet.

## **6 UITVOERBAARHEID**

### **6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' (toen nog met het jaartal 2012 in de naam van het plan) is in het kader van de gemeentelijke Inspraakverordening van 19 maart 2012 tot en met vrijdag 13 april 2012 ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kon een ieder mondeling of schriftelijk een reactie op het plan kenbaar maken. De ingekomen inspraakreacties en beantwoording daarvan zijn opgenomen in een bijlage bij deze plantoelichting.

In paragraaf 2.4.5 van deze plantoelichting is al ingegaan op de participatiecampagne ten aanzien van de keuze voor één van de drie varianten voor de ontwikkeling van de stationslocatie, wat leidde tot het besluit om variant 1 'complete nieuwbouw' te realiseren.

### **6.2 Economische uitvoerbaarheid**

In artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd.

Als onderdeel van de in paragraaf 2.4.5 genoemde besluitvorming zijn op diverse momenten door de gemeenteraad besluiten genomen omtrent de reservering van middelen om de kosten van de beoogde investeringen te dekken.

Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto-contant tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd.

### **6.3 Grondexploitatie**

Artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeenteraad in een aantal, in art. 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aangewezen, gevallen tot het vaststellen van een exploitatieplan, tenzij de uitzondering van artikel 6.12 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening zich voordoet.

Volgens die bepaling kan de gemeenteraad besluiten om van het vaststellen van een exploitatieplan af te zien als het verhaal van de exploitatiekosten anderszins is verzekerd, er geen noodzaak is de ontwikkeling te faseren en er geen noodzaak is om via een exploitatieplan eisen te stellen aan onder meer het bouwrijpmaken van gronden of de inrichting van de openbare ruimte. Wat verhaalbare kosten zijn vloeit voort uit artikel 6.13 Wro.

In de Memorie van Toelichting bij Wijziging van de Wet ruimtelijke ordening inzake de grondexploitatie (30 218, nr. 3) staat op pagina 34: 'In de visie van de regering op het gemeentelijk grondbeleid moet een gemeente kunnen kiezen voor verschillende rollen. Ook bij actief grondbeleid moeten gemeenten voldoende armslag houden. Bij de gronduitgifte worden kosten verhaald via de uitgifteprijs en locatie-eisen gesteld via de uitgiftevoorwaarden.'

Een groot deel van de gronden en opstallen in het plangebied zijn en blijven eigendom van de gemeente Den Helder. De voor de realisering van het stadhuis benodigde grond van NS Stations wordt in erfpacht uitgegeven aan de gemeente Den Helder.

Het kostenverhaal is derhalve verzekerd en er wordt voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' daarom geen exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.