

**Bestemmingsplan Leendert den
Bergerstraat 18-20 te Den Helder**



VASTGESTELD



BügelHajema

Plek voor ideeën

**Bestemmingsplan Leendert den
Bergerstraat 18-20 te Den Helder**

V A S T G E S T E L D

Inhoud

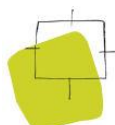
Toelichting + bijlagen

Regels + bijlage

Verbeelding

28 november 2016

Projectnummer 057.07.50.00.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Plangebied

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Planvoornemen	7
2.1	Ruimtelijke situatie	7
2.2	Voorgenomen plan	9
3	Toetsing	11
3.1	Beleidskader	11
3.1.1	Rijksbeleid	11
3.1.2	Provinciaal beleid	15
3.1.3	Regionaal beleid	16
3.1.4	Beleid HHNK	17
3.1.5	Gemeentelijk beleid	18
3.2	Omgevingsaspecten	20
3.2.1	Geluid	20
3.2.2	Bodemkwaliteit	24
3.2.3	Luchtkwaliteit	25
3.2.4	Hinder vanwege bedrijven	25
3.2.5	Externe veiligheid	25
3.2.6	Ecologische waarden	25
3.2.7	Hoogtebeperkingen	27
3.2.8	Cultuurhistorie	30
3.2.9	Watertoets	31
3.2.10	Duurzaamheid	32
4	Juridische aspecten	33
4.1	Plansystematiek	33
4.2	Opbouw van de regels	33
4.3	Overige aspecten	36
4.4	Bestemmingsplanprocedure	36
5	Uitvoerbaarheid	39
5.1	Economische uitvoerbaarheid	39
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39

Bijlagen

Inleiding



Aanleiding

Aan de Leendert den Bergerstraat 18-20 staat een voormalig schoolgebouw dat de laatste jaren in gebruik is geweest als bibliotheek en sportschool. De bibliotheek is inmiddels vertrokken, waardoor een deel van het gebouw leeg staat. Een private ontwikkelaar heeft het terrein en de voormalige school indertijd van de gemeente gekocht en heeft het beheer van het gebouw uitgevoerd. Nu het gebouw gaandeweg leeg komt te staan is in overleg met de gemeente besloten om ter plaatse 10 vrijstaande woningen te realiseren. Omdat deze nieuwe ontwikkeling niet in het geldend bestemmingsplan past, dient het plan te worden herzien. Dit voorliggende bestemmingsplan voorziet in deze herziening.

Geldend bestemmingsplan

Het geldend bestemmingsplan is het bestemmingsplan De Schooten 2012 dat op 18 maart 2013 is vastgesteld door de Raad van Den Helder. Het plangebied heeft in dat bestemmingsplan de bestemming “maatschappelijk” gekregen, in overeenstemming met het toenmalige gebruik. In die bestemming is de bouw van woningen niet voorzien.

Leeswijzer

De toelichting bij dit plan onderbouwt de uitvoerbaarheid van de nieuwe bestemming “wonen”, “groen” en “tuin” die aan het plangebied wordt gegeven. Daarvoor is in hoofdstuk 2 “Planvoornemen” de bestaande situatie en nieuwe te realiseren situatie beschreven. In hoofdstuk 3 is verslag gedaan van de toets aan het geldend provinciaal en gemeentelijk beleid en de geldende wet- en regelgeving. Vervolgens vindt u in hoofdstuk 4 een beschrijving van de bestemmingen en is uiteengezet hoe de procedure tot vaststelling van het plan in z'n werk gaat. In hoofdstuk 5 is aandacht besteed aan economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Planvoornemen

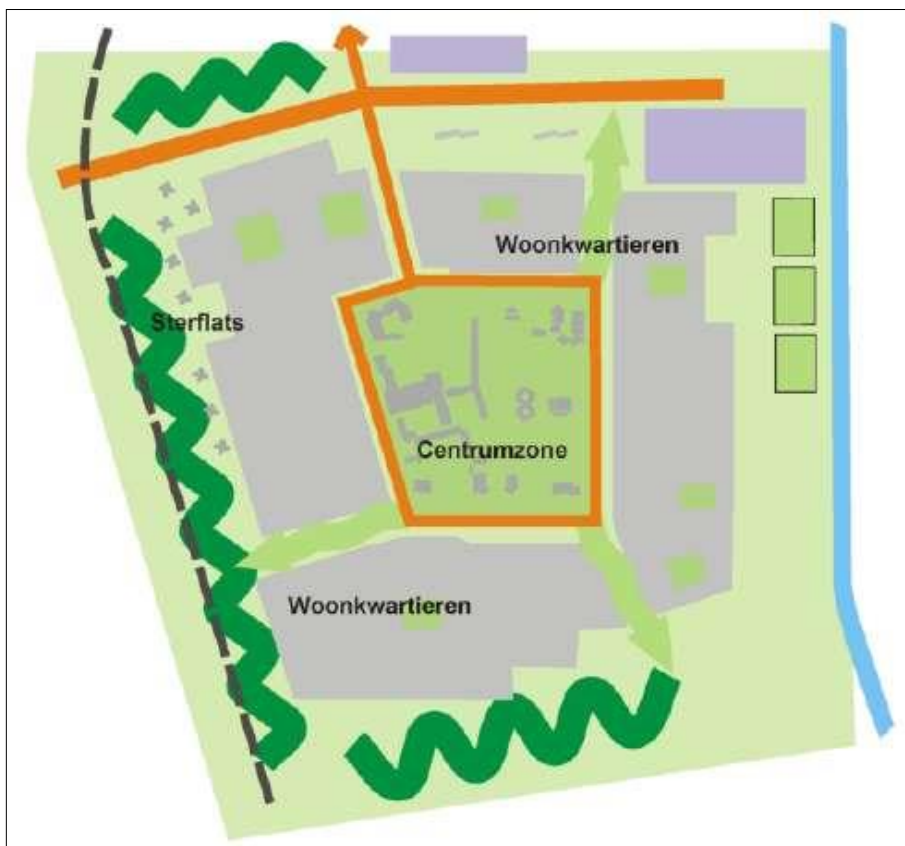
2

2.1

Ruimtelijke situatie

Het plangebied ligt in de grootschalige uitbreidingswijk De Schooten, die in de jaren zestig van de twintigste eeuw is gebouwd. De wijk is gebouwd voor de huisvesting van het destijds sterk groeiende marinepersoneel. De bebouwing laat zich kenmerken door een duidelijke open orthogonale verkavelingsstructuur met ruime collectieve groenvoorzieningen. De bebouwing zelf is veelal strak en eenvoudig vorm gegeven.

De wijk ligt ingeklemd tussen vier ruimtelijke barrières: de spoorlijn aan de westzijde, de Linie aan de noordzijde, het Noordhollands Kanaal in het oosten en het vliegveld De Kooy aan de zuidkant. De Schooten is opgebouwd op basis van een lusvormige ontsluitingsstructuur. Binnenin deze lus zijn voorzieningen gebundeld. Aan de buitenzijde zijn zogenaamde woonkwartieren gebouwd.



De centrumvoorzieningen liggen in de centrale groene zone. Dit gebied omvat vrijwel alle voorzieningen voor de wijk. De bebouwing bestaat daar uit zowel gestapelde woningbouw als geschakelde en twee-onder-één-kap woningen.

Het plangebied ligt ten zuiden van het centrumgebied in een van de zuidelijke woonkwartieren. Het plangebied is omgeven door een aantal woonstraten, namelijk de Pieter van der Deurelaan aan de zuidzijde, de Dirk Abbesteelaan aan de west- en noordzijde en de Leendert den Bergerstraat aan de oostzijde. Aan deze woonstraten staan rijwoningen. Het plangebied wordt aan de west- en noordzijde omgeven door opgaande bomen.

Functioneel-planologische situatie

De functioneel-planologische situatie van de omgeving van het plangebied blijkt uit het geldend bestemmingsplan. Op onderstaand kaartje is het plangebied weergegeven (de bruin gekleurde rechthoek en de groene zone daar aansluitend). Uit de kaart blijkt dat het omliggend gebied gebruikt wordt ten behoeve van de woonfunctie.



In de wijde omgeving liggen bedrijven, waaronder vliegveld De Kooy. Daarvan strekt de invloed vanwege het lawaai zich bijna uit tot aan het plangebied. De orkerleurige getande lijn op bovenstaand kaartje geeft van de geluidszone de meest noordwestelijke grens aan. Het plangebied valt dus buiten deze geluidszone.

2.2

Voorgenomen plan

Door het architectenbureau H. van der Laan is een stedenbouwkundige inrichtingstekening van het plangebied opgesteld. Deze tekening (waarvan een verkleinde versie hieronder is weergegeven) geeft het via de 10 paarse vlekken het kader aan waarbinnen de woningen zullen worden gebouwd.



Het is de bedoeling dat 10 vrijstaande woningen worden gebouwd op percelen van ruim 400 tot bijna 500 m². De woningen worden georiënteerd op de straat. De vier hoekwoningen zullen op beide aanliggende straten worden georiënteerd.

De woningen worden gerealiseerd in de koopsector en zullen als levensloopbestendige woningen worden uitgevoerd. Het gaat dan om woningen die geschikt zijn voor bewoning tot op hoge leeftijd, ook in geval van enige fysieke handicaps of chronische ziekten van bewoners. Voor eengezinswoning geldt hierbij:

- badkamer en toilet zijn aanwezig op de slaapverdieping zodat het traplopen tot een minimum kan worden beperkt.
- met hierbij bovendien ruime afmetingen slaapkamer (minimaal 10,2 m²) en badkamer (minimaal 4 m²) zodat er voldoende ruimte is voor het gebruik van een rollator.

Kenmerkend voor de opzet van het plan is verder de toepassing van een achterstraat. Deze dient voor de ontsluiting van de garages die achterop de percelen zullen worden gebouwd. De achterstraat wordt ontsloten op de Leendert den Bergerstraat ter plaatse van de huidige entree van het voormalige schoolplein. De achterstraat wordt voorzien van een hekwerk, zodat de straat door

de bewoners kan worden afgesloten. Op deze wijze biedt de achterstraat naast parkeerruimte ook een veilige speelplek voor kleine kinderen. Een en ander betekent dat het parkeren geheel op eigen erf kan plaatsvinden en dat er derhalve niet hoeft te worden voorzien in extra parkeerruimte op de openbare weg.

Toetsing 3

3.1

Beleidskader

3.1.1

Rijksbeleid

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, in standhouden 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.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaarwegen;
- b. Project Mainport ontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;



- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

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.

In dit bestemmingsplan dient alleen rekening te worden gehouden met het onderwerpen 'Waddenzee en waddengebied' en Defensie. De overige onderwerpen zijn niet relevant met betrekking tot het plangebied.

Waddenzee en waddengebied

Legenda

- Waddenzee en waddengebied
-  waddengebied
 -  Waddenzee



Ten aanzien van 'Waddenzee en waddengebied' is artikel 2.5.6 gezien de ligging van het plangebied binnen het waddengebied van belang voor dit bestemmingsplan. Daarin is geregeld dat op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het waddengebied, dat nieuw gebruik of nieuwe bebouwing dan wel een wijziging van bestaand gebruik of bestaande bebouwing mogelijk maakt en daardoor afzonderlijk of in combinatie met ander gebruik of andere bebouwing significante gevolgen kan hebben voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten, bedoeld in artikel 2.5.2, zijn de artikelen 2.5.4, 2.5.5 en 2.5.12 van het Barro van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2.5.2 geeft aan dat als landschappelijke kwaliteiten van de Waddenzee aangemerkt worden de rust, weidsheid, open horizon en natuurlijkheid met inbegrip van de duisternis. Significante gevolgen voor de landschappelijke kwaliteiten zijn uitgesloten, omdat het bestemmingsplangebied van de Waddenzee is afgeschermd door de Visbuurt en het marinehaventerrein, het geen afwijkende maximale bouwhoogten toelaat en niet in bijzondere functies voorziet die een effect zouden kunnen hebben op de rust, weidsheid, open horizon en natuurlijkheid met inbegrip van de duisternis.

Artikel 2.5.2 geeft bovendien aan dat als cultuurhistorische kwaliteiten van de Waddenzee aangemerkt worden:

1. de in de bodem aanwezige archeologische waarden, en
2. de overige voor het gebied kenmerkende cultuurhistorische structuren en elementen, bestaande uit:
 - a. historische scheepswrakken;
 - b. verdrongen en onderslibde nederzettingen en ontginningssporen, waaronder de dam Ameland-Holwerd;
 - c. zeedijken en de daaraan verbonden historische sluisen, waaronder het ensemble Afsluitdijk;
 - d. landaanwinningswerken;
 - e. systeem van stuifdijken;
 - f. systeem van historische vaar- en uitwateringsgeulen, en
 - g. kapen.

Artikel 2.5.12. (bebouwing in het waddengebied) geeft de volgende aanvullende bepalingen:

1. Onverminderd wat elders in dit besluit is bepaald ter zake van bebouwing, stelt een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het waddengebied, dat het oprichten van nieuwe bebouwing mogelijk maakt:
 - a. in het stedelijk gebied: regels die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten aansluiten bij de hoogte van de bestaande bebouwing, en
 - b. buiten het stedelijk gebied: regels die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten evenals de aard of de functie van nieuwe bebouwing passen bij de aard van het omringende landschap.
2. Een bestemmingsplan voor zover het betrekking heeft op haven gerelateerde en stedelijke bebouwing in Den Helder, Harlingen, Delfzijl en de

Eemshaven kan afwijken van het eerste lid, aanhef, en onder a, met dien verstande dat de nieuwe bebouwing blijft binnen de verticale bebouwingscontour.

CONCLUSIE Omdat het plangebied van dit bestemmingsplan betrekking heeft op gronden die niet zijn aangewezen als 'Waddenzee' zijn significante gevolgen voor de cultuurhistorische kwaliteiten uitgesloten. Een noodzaak tot het uitvoeren van een beoordeling van de gevolgen voor de kwaliteiten op grond van artikel 2.5.4 van het Barro en een verbod zoals opgenomen in artikel 2.5.5 van het Barro zijn daarom niet aan de orde.

Ten aanzien van het gestelde in artikel 2.5.12 kan gesteld worden dat het bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing toelaat die afwijkt van de bouwhoogten van aanliggende woningen die in het aansluitend bestemmingsplan zijn geregeld.

Defensie (Art 2.6 Barro)

Ten aanzien van 'Defensie' is van belang dat het plangebied is gelegen binnen het 'obstakelbeheersgebied' van Vliegkamp De Kooy, evenals dat over het plangebied een radarzone is gelegen.

Obstakelbeheersgebied tgv. militair luchthaventerrein

In artikel 2.6.4, vierde lid van het Barro is geregeld dat de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond in een obstakelbeheersgebied in overeenstemming moet zijn met artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens.

Daarin is het volgende geregeld:

1. De maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond, die op 25 juni 2004 niet in het obstakelbeheersgebied aanwezig waren is, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, in overeenstemming met de volgens een in de Staatscourant bekend gemaakte mededeling van Onze Minister van kracht zijnde versie van de NATO Standardization Agreement nr. 3759 betreffende NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach and departure Procedures - AATCP-1(B).
2. De maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond, die op 1 november 2006 niet in het obstakelbeheersgebied aanwezig waren, is, in verband met de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, in overeenstemming met de zoals blijkt uit een in de Staatscourant bekend gemaakte mededeling van Onze Minister van kracht zijnde versie van de ICAO EUR DOC 015.
3. Het beeld van de op de luchthaven aanwezige radar mag niet worden verstoord als gevolg van de hoogte van objecten in, op of boven de grond.

Zoals ook uit paragraaf 3.2.7 van deze plantoelichting blijkt is het voorliggende bestemmingsplan niet in strijd met deze bepalingen.

Radarzones

Artikel 2.6.9. Barro heeft betrekking op militaire radarstations, beperkingen rondom een radarstation en beoordeling gevolgen van bouwwerken.

Binnen het plangebied zijn geen zend- en ontvangstinstallaties aanwezig, wel ligt het plangebied binnen de radarzone van het radarstation in Wier.

Lid 2, van artikel 2.6.9 Barro stelt dat bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een radarverstoringsgebied voor een radarstation, geen bestemmingen worden opgenomen die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar.

Lid 3 geeft weer dat bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Defensie, de maximale bouwhoogten binnen de radarverstoringsgebieden, bedoeld in artikel 2.6.2, negende lid, worden vastgesteld.

Het bestemmingsplan betreft een plan, waarbinnen ten opzichte van de omliggende bebouwing geen gebouwen worden mogelijk gemaakt die hoger zijn. Binnen de regels zijn de bouwhoogten vergelijkbaar met de bouwhoogten voor de woningen in de directe omgeving. Gezien de maximale hoogte als gevolg van het radarverstoringsgebied in Wier (89 meter + NAP) en de maximaal toegestane hoogte in het bestemmingsplan levert het bestemmingsplan geen verstoring op aan de radar in Wier.

CONCLUSIE

3.1.2

Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Kortweg gezegd komt de stelselwijziging voor de provincies erop neer dat het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen zijn komen te vervallen.

Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. 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.

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de bijbehorende PRV (Provinciale ruimtelijke verordening) is dit

naar regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De PRV is onderverdeeld naar een aantal hoofdstukken:

- Regels voor bestaand bebouwd gebied.
- Regels voor landelijk gebied.
- De groene ruimte.
- De blauwe ruimte.
- Energie.

Voor het plangebied zijn de volgende thema's aan de orde:

- Bestaand bebouwd gebied (BBG).
- Fijnmazige waterberging.
- Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie.

Bestaand bebouwd Gebied (art. 9 tm 11 PRV)

Het plangebied is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. De verordening geeft aan dat gemeenten bij de ruimtelijke invulling van gebieden binnen bestaand bebouwd gebied een grote mate van beleidsvrijheid hebben.

Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie (art. 33 PRV)

Gesteld wordt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, warmte- en koudeopslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa.

Het bestemmingsplan betreft een plan voor het realiseren van nieuwe woningen. De woningen zullen worden gerealiseerd binnen de geldende regels uit het bouwbesluit en de bouwverordening. Dat betekent dat moet worden voldaan aan de geldende energieprestatienorm. Die norm ligt ten tijde van het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan op 0,4. Uiteraard zal op het moment waarop de omgevingsvergunning voor het bouwen zal worden aangevraagd, worden voldaan aan de dan geldende norm.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de PRV.

3.1.3

Regionaal beleid

In 2006 stelden de negen gemeenten in de regio Kop van Noord-Holland hun Regionale Woonvisie vast. Daarin is onder meer vastgelegd dat zij gezamenlijk een woningmarktonderzoek uitvoeren. Door allerlei maatschappelijke ontwikkelingen is de woningmarkt immers continu in beweging en een periodieke herijking van de basis onder de woonvisie is daarom van belang. Het onderzoek

bestaat uit een regiorapportage, met daarin de onderzoeksuitkomsten voor de hele regio en voor elke gemeente een eigen rapportage (negen in totaal), met daarin specifieke gemeentelijke uitkomsten.

In de gemeente Den Helder heeft inmiddels de woningbouwontwikkeling enigszins getemporiseerd ten opzichte van de aanvankelijke verwachtingen. De geprognoseerde woningbehoefte in de Kop is bijgesteld tot circa 3.000 woningen tot 2020. De regio heeft de kwalitatieve invulling van deze opgave verwerkt in het Kwalitatieve Woningbouwprogramma Kop van NH (KWK). Hierin is, naast nieuwe afspraken over kwantiteit (850 woningen voor Den Helder tot 2020), ook afgestemd over wat uit oogpunt van kwaliteit kansrijke locaties zijn voor woningbouw op basis van locatie- en productbeoordeling. In het KWK wordt gesteld dat er in Den Helder behoefte is aan meer middeldure en, beperkt, duurere woningen (zowel huur als koop), zolang het maar nultredewoningen zijn. De woningen in dit bestemmingsplan passen hierin. Het gaat dan om woningen die geschikt zijn voor bewoning tot op hoge leeftijd, ook in geval van enige fysieke handicaps of chronische ziekten van bewoners. Voor eengezinswoning geldt hierbij:

- badkamer en toilet zijn aanwezig op de slaapverdieping zodat het traplopen tot een minimum kan worden beperkt.
- met hierbij bovendien ruime afmetingen slaapkamer (minimaal 10,2 m²) en badkamer (minimaal 4 m²) zodat er voldoende ruimte is voor het gebruik van een rollator.

Woningbouwplannen worden op basis van het KWK getoetst op locatie en product. Bij toetsing aan het KWK blijkt dat dit bestemmingsplan past binnen de kaders.

3.1.4

Beleid HHNK

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, en de beleidsregels Keurontheffingen 2007 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 Schooten is een gebied welke is losgekoppeld van de 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 van de Schooten maakt onderdeel uit van één gebied samen met Nieuw Den Helder en Huisduinen. Deze wateren staan nu in open verbinding met het Noordhollands Kanaal via de Koopvaardersbinnenhaven met uitzondering van het watersysteem van Huisduinen. Voor de huidige waterkwaliteit van Nieuw Den Helder en ook voor het plangebied geldt grotendeels hetzelfde als voor Binnen de Linie. Daarnaast wordt in Nieuw Den Helder en Huisduinen het water systeem in de winter en het voorjaar gevoed met duinwater.

Het streefbeeld voor het plangebied en de omliggende wijk De Schoten is stedelijk water met een meer op natuur gerichte inrichting. Gestreefd wordt naar water met een goede kwaliteit.

De maatregelen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan het streefbeeld zijn beschreven in de paragraaf "Watertoets".

3.1.5

Gemeentelijk beleid

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 werkloosheid 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) cultuurhistorisch erfgoed. De kwaliteitsslag beoogt hogere bestedingen in deze economische pijler.
5. Den Helder krijgt een levendig en veilig stadshart (inclusief Willemsoord) 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.

Dit bestemmingsplan geeft met name invulling aan het onder punt 3 gestelde doel: het vormt met een woongebied met vrijstaande woningen een kwalitatief afwijkend aanbod van de met name uit rijwoningen bestaande woningvoorraad in de directe omgeving.

De parkeervisie heeft betrekking op de stad Den Helder. Het centrale thema binnen de parkeervisie is het parkeren in het centrum en omliggende wijken. De parkeerproblematiek in de wijken van Den Helder buiten het centrum is over het algemeen niet van dien aard dat zware parkeerregulerende maatregelen zoals betaald parkeren of vergunning-parkeren noodzakelijk zijn. In de Nota Bouwen en Parkeren zijn de uitgangspunten voor het parkeren in de Den Helder en daarmee het plangebied verder uitgekristalliseerd. Dit bestemmingsplan past in dat beleid.

PARKEERVISIE DEN HELDER
HOOFDLIJNEN VAN HET
PARKEERBELEID

De Nota Bouwen en Parkeren is vastgesteld op 26 april 2011. Hierin zijn de parkeernormen voor de periode 2011-2016 opgenomen. Dit plangebied ligt in de zone 'rest bebouwde kom'. Als basis voor vast te stellen parkeernormen is gebruik gemaakt van de door het CROW uitgegeven richtlijnen die in publicatie nummer 182 (3e uitgave) zijn vastgelegd. Hierin zijn de kencijfers opgenomen die functioneren als een hulpmiddel bij het bepalen van de parkeervraag van

NOTA BOUWEN EN PARKE-
REN 2011-2016

een bepaalde voorziening. De parkeercijfers 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 Schooten ligt in de zone 'rest bebouwde kom';
3. type/soort voorziening: In publicatie nummer 182 zijn alle soorten voorzieningen gegroepeerd tot 54 typeringen. De door het CROW gemaakte type-indeling 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.

Ondanks dat de ruimtelijke dynamiek in het plangebied (zeer) laag is, dienen bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen de uitgangspunten uit de Nota Bouwen en Parkeren (en de verwerking daarvan in de regels van dit plan) gehanteerd te worden. Geconcludeerd wordt dat het parkeren de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

3.2

Omgevingsaspecten

3.2.1

Geluid

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van woningen. De Wet geluidhinder beschouwt dergelijke gebouwen als geluidgevoelige gebouwen. In dat kader is dit bestemmingsplan aan de Wet geluidhinder getoetst.

Wegverkeer

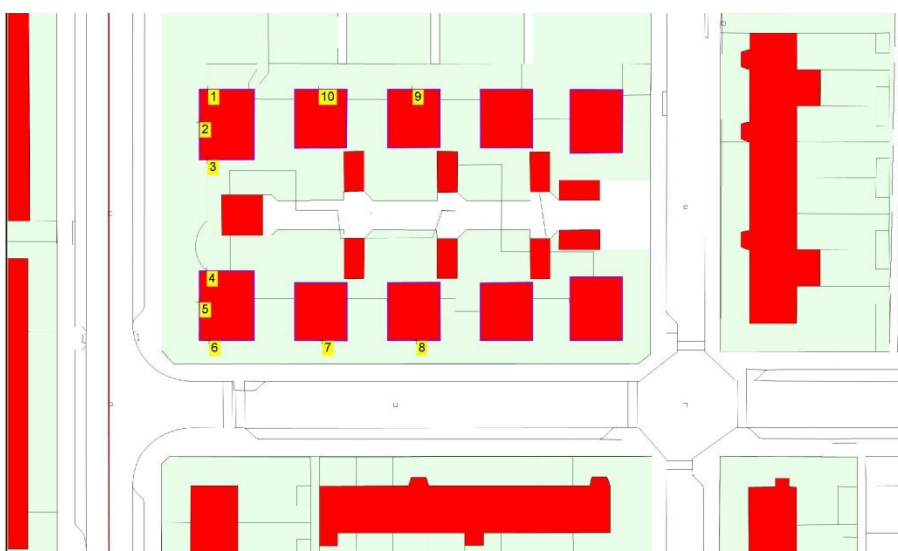
ZONES In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones. Bij de bouw van geluidsgevoelige objecten binnen deze zones dient akoestisch

onderzoek plaats te vinden. De zone in binnenstedelijk gebied bedraagt 200 m uit de as van de weg. Dit geldt niet voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Het plangebied ligt niet binnen een woonerf. Ook is de maximumsnelheid niet tot 30 km/uur beperkt.

Van belang voor het plangebied is alleen de Dirk Abbesteelaan van belang. Deze weg kent een 50 km/uur regime en derhalve ook een zone. De te realiseren woningen liggen binnen de zone van deze weg en er dient daarom akoestisch onderzoek plaats te vinden. De overige wegen kennen een maximum snelheid van 30 km/uur. Formeel behoeft hiernaar geen akoestisch onderzoek te worden verricht maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de Pieter van der Deurelaan en Leendert den Bergerstraat wel meegenomen in het akoestisch onderzoek.

De berekening van het wegverkeerslawaai (zie de bijlage) leidt voor het plangebied tot de uitkomsten die hieronder voor 10 waarneempunten zijn berekend:

UITKOMST BEREKENING



Waarneempunten

Waarneempunten	geluidsbelasting in dB	
	waarneemhoogte 1.5 m	waarneemhoogte 4.5 m
1	45	46
2	49	50
3	45	46
4	45	46
5	49	50
6	46	47
7	40	42
8	36	38
9	34	36
10	38	40

NORMEN	<p>Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige objecten binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 48 dB. Bij het voorbereiden van een plan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op grond behorende bij een zone, dienen burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek in te stellen.</p> <p>Indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te boven gaat, kunnen burgemeester en wethouders, mits gemotiveerd, een hogere waarde vaststellen tot maximaal 63 dB (artikel 83 van de Wet geluidhinder).</p>
UITKOMSTEN EN CONCLUSIE	<p>De geluidsbelasting op de naar de Dirk Abbesteeaan gekeerde gevels van de hoekwoningen (waarneempunten 2 en 5) is hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. De overschrijding van deze waarde bedraagt afgerond maximaal 2 dB. Hiervoor hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder een hogere waarde vastgesteld. Dat is in deze situatie acceptabel omdat maatregelen aan de bron (zoals een “stiller” wegdek) of afscherpende maatregelen (zoals een geluidscherm) niet wenselijk zijn. Ook het bouwen van de beide woningen op grotere afstand van de weg is niet mogelijk, omdat dit een onwenselijk stedenbouwkundig beeld oplevert.</p> <p>Mogelijk zijn wel geluidsisolerende maatregelen aan de gevels van de betreffende appartementen nodig, teneinde te voldoen aan de maximale binnenwaarde van 33 dB voor een woonfunctie. Dit wordt bij de beoordeling van het bouwplan getoetst.</p> <p>De hogere waarden zijn door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder vastgesteld.</p> <p>Met de vaststelling van de hogere waarde vormt het aspect wegverkeerslawaai geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.</p> <p>Industrielawaai</p> <p>Op grond van de Wet Geluidhinder dient ook het lawaai als gevolg van bedrijvigheid te worden beoordeeld. Nabij het bestemmingsplangebied ligt het vliegveld De Kooy. Het vliegveld vormt een geluidszoneplichtige activiteit in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat voor deze activiteit een geluidszone moet zijn vastgesteld. Buiten de zone mag de geluidsbelasting op gevels van woningen niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen. De geluidszone is inderdaad vastgesteld en gepubliceerd in Bijlage 3.10 bij de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.</p> <p>Uit deze bijlage blijkt dat de zone van het vliegveld weliswaar in de nabijheid van het plangebied ligt, maar dat het plangebied nadrukkelijk buiten deze zone ligt.</p>

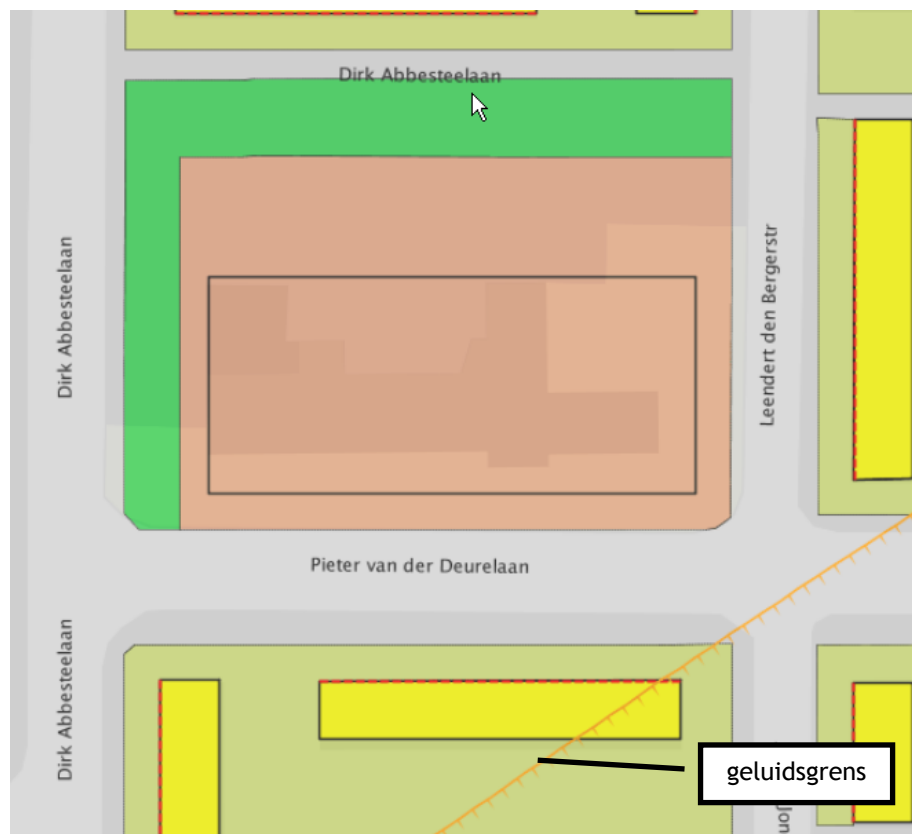
Bijlage 3.10 bij Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Kaart militair luchtvaartterrein - Vliegveld De Kooy



Ligging geluidszone vliegveld De Kooy

De geluidszone is ook gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl waardoor een gedetailleerder beeld van de ligging ontstaat:



Ligging geluidszone vliegveld De Kooy, gepubliceerd op ruimtelijkeplannen.nl

CONCLUSIE Op grond daarvan kan worden geconcludeerd dat het industrielawaai geen beperkend aspect voor de woningbouwontwikkeling binnen het bestemmingsplangebied vormt.

3.2.2

Bodemkwaliteit

Op 17 oktober heeft ingenieursbureau Oranjewoud het rapport gepubliceerd waarin verslag is gedaan van het onderzoek naar de bodemkwaliteit van het plangebied (zie bijlage 2). Uit dit onderzoek blijkt het volgende:

“Uit de resultaten van het onderzoek (veldwaarnemingen en analyseresultaten) kan worden geconcludeerd dat de bodem (grond en grondwater) geen noemenswaardig verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen bevat. De gemeten gehalten vormen geen aanleiding voor het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Op basis van deze resultaten zijn er vanuit bodemhygiënisch oogpunt geen belemmering voor de voorgenomen grondtransactie en de mogelijke bestemmingswijziging van het terrein.”

Uit de rapportage blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

3.2.3

Luchtkwaliteit

Projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven op grond van de Wet milieubeheer (Wm) niet te worden getoetst aan de geldende grenswaarden. Een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) wordt als nibm beschouwd. Van een dergelijke verslechtering van de luchtkwaliteit is sprake wanneer een ruimtelijk plan tot een toename van meer dan 1.424 voertuigbewegingen (van auto's) per weekdagemaal leidt.

Het planvoornemen dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, leidt met de bouw van 10 woningen en de daaruit voortvloeiende 5 ritten per woning niet tot een dusdanig extra aantal verkeersbewegingen dat het aspect luchtkwaliteit in het geding is. Het plan moet dan ook worden beschouwd als een nibm-plan.

Het planvoornemen wordt niet door de wettelijk gestelde eisen wat betreft het aspect luchtkwaliteit belemmerd.

3.2.4

Hinder vanwege bedrijven

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Voor het bepalen van deze afstand wordt de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gebruikt. Deze publicatie geeft voor vele bedrijfstypen, opslagen en installaties aan welke milieuaspecten (geur, stof, geluid en/of gevaar) een rol kunnen spelen en biedt een handreiking ten aanzien van welke gemiddelde afstanden tot woonbebouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening 'passend' zijn.

In de nabijheid van dit bestemmingsplan zijn geen bedrijven gevestigd met invloed op het plangebied. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat bedrijfshinder de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

3.2.5

Externe veiligheid

Er zijn op het punt van externe veiligheid geen aspecten die leiden tot voorwaarden voor het uitvoeren van dit bestemmingsplan.

3.2.6

Ecologische waarden

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. In de wet zijn de EU-richtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen en

FLORA- EN FAUNAWET

het internationale CITES-verdrag voor de handel in bedreigde diersoorten. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'Nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken.

Voor ruimtelijke ingrepen en activiteiten dient altijd rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet. Versturende werkzaamheden, zoals het kappen van bomen en het verwijderen van bosschages, dienen buiten het broedseizoen plaats te vinden. Als er in een periode waarin veel vogels broeden moet worden gewerkt (in het bijzonder het voorjaar), dan is het raadzaam in een geschikte periode daaraan voorafgaand mogelijke broedplaatsen, zoals struiken, te verwijderen. Hetzelfde geldt voor het plangebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft.

VLEERMUISINSPECTIE

Met het oog op mogelijke aanwezigheid van door de Flora- en faunawet streng beschermde vleermuizen in de spouwmuren van het gebouw, is op 14 juli 2015 een inspectie naar het gebruik van het gebouw door vleermuizen gedaan. Tevens zijn de aanwezige opgaande bomen langs de Dirk Abbesteeaan op de aanwezigheid van vleermuizen geïnspecteerd. Op basis van de inspectie is vastgesteld dat er geen verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn. Het plangebied wordt weliswaar in ieder geval door gewone dwergvleermuis bezocht, maar het betreft hier geen hoogwaardig foerageergebied. In de omgeving is veel soortgelijk jachtgebied voor vleermuizen aanwezig. Bij de uitvoering van dit bestemmingsplan hoeft dan ook niet specifiek rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van vleermuizen.

NATUURBESCHERMINGS- WET

De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van bijzondere leefgebieden van dieren en planten. De wet is gericht op de bescherming van gebieden die door de bijzondere aanwezige waarden zijn aangewezen als Natura 2000 gebied of als beschermd natuurmonument. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Hierdoor is een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij projecten die gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. De Natura 2000 gebieden maken vrijwel volledig deel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN) - voorheen de Ecologische Hoofdstructuur. Daarmee is er planologisch een goede relatie tussen de NNN en de Natura 2000 gebieden. Het plangebied ligt in het stedelijk gebied en is niet gelegen in de NNN of aangewezen als Natura 2000 gebied. De afstand tot de dichtstbij gelegen Natura 2000-gebieden (Waddenzee en Duinen Den Helder-Callantsoog) is zo groot dat er geen sprake is van een effect op deze gebieden.

3.2.7

Hoogtebeperkingen

LUCHTHAVEN

Het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) verwijst in artikel 2.6.4, lid 4 dat ten aanzien van de hoogtebeperkingen rondom militaire luchthavens voldaan dient te worden aan hetgeen gesteld wordt in artikel 16 van het Besluit Militaire Luchthavens.

Het beleid dat in het Besluit Militaire Luchthavens is verwoord, sluit aan bij het in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) geformuleerde beleid over obstakelvrije vlakken rond militaire luchtvaartterreinen waaraan toelaatbare hoogtes zijn verbonden voor objecten in de nabije omgeving. De ruimtelijke gevolgen voor gebieden gelegen in de nabijheid van een militair luchtvaartterrein of een radarstation zijn:

- Bestaande objecten, die de maximaal toelaatbare hoogte overschrijden en strijdig zijn met de geldende criteria en daardoor resulteren in restricties op het vliegen of verstoring van apparatuur, zullen worden gerespecteerd.
- Bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken hoger dan de maximaal toelaatbare bouwhoogte en bouwplannen die de maximaal toelaatbare bouwhoogte overschrijden maar reeds een onherroepelijke bouwvergunning hebben verkregen, worden eveneens gerespecteerd.
- Nieuwe strijdigheden met de maximaal toelaatbare bouwhoogte kunnen daarentegen niet worden gerespecteerd, tenzij uit een toetsing van het Ministerie van Defensie blijkt dat er geen sprake is van onaanvaardbare verstoring.

De maximaal toelaatbare hoogten worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbanen en berusten tevens op internationaal vastgelegde afspraken.

Bij brief van 16 november 2006 heeft het Ministerie van Defensie burgemeester en wethouders van Den Helder in kennis gesteld van de obstakelbeheersgebieden rond luchtvaartterreinen en verstoringsgebieden rond radarstations. Uit dit schrijven en de daarbij behorende bijlagen blijkt dat de obstakelvrije zone rondom het vliegveld van Den Helder is opgebouwd uit drie componenten:

- Het betreft allereerst de zogenaamde invliegfunnels. Dit zijn de start- en landingsvlakken met zijkanten, die zijn vastgesteld in het verlengde van de start- en landingsbaan. Hiervoor gelden beperkingen als het gaat om het oprichten van hoge obstakels variërend van 0 tot 151 meter boven NAP. Vanaf het vliegveld lopen deze in zowel noordoostelijke als zuidwestelijke richting. De funnels liggen buiten het plangebied.



Ligging invliegfunnels

- Daarnaast bestaat de zone uit de Inner Horizontal en Conical Surface (IHCS). Dit is een obstakelvrije zone voor het oprichten van bouwwerken met een hoogte van hoger dan 46 meter boven NAP rondom de gehele luchthaven (horizontaal vlak met een straal van 4 km rond de landingsdrempels). Dit vlak gaat over in een conisch vlak waarbij het oprichten van bouwwerken met een zekere hoogte niet is toegestaan. De maximale hoogte loopt op met een helling van 5% tot 145 meter over een afstand van 2 km. Het bestemmingsplan voldoet aan de hiermee samenhangende hoogtebeperking.



ILS-belemmeringzone 1

- Ten slotte geldt een obstakelvrije zone ter voorkoming dat de werking van de Instrument Landing System apparatuur (ILS) gestoord wordt. De-

ze zone bestaat uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend, waarin een maximale bouwhoogte van toepassing is. Afwijking van deze maximum bouwhoogte is via vrijstelling toegestaan na ontvangst van een positief advies van het Ministerie van Defensie, mits de werking van de ILS niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. Binnen het bestemmingsplan worden geen nieuwe bouwwerken of objecten toegestaan die in strijd zijn met de ILS-hoogtebeperkingen.

Naast de bovenstaande beperkingen ten gevolge van de luchthaven wordt door het Ministerie van Defensie ook een aantal radarstations beheerd welke onderdeel uitmaken van een reeks radarstations waarmee een radarbeeld van het Nederlandse luchtruim wordt opgebouwd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van militaire en burgerluchtverkeer. Een van deze radarstations staat op Maritiem Vliegveld De Kooy.

RADARVERSTORINGS-
GEBIED RONDON RADARS

Deze radarsystemen dienen een vrij zicht te hebben om goed te kunnen functioneren. Objecten in de omgeving kunnen resulteren in een verstoring van het radarbeeld. Of een object verstoring oplevert is afhankelijk van de hoogte, breedte, opstelling, opbouw en het materiaal van het object. Het zogenoemde radarverstoringgebied wordt gevormd door een cirkel met een straal van 15 NM (circa 28 km) gemeten vanaf de positie van de radar en een hoogte van 45 meter ten opzichte van de hoogte van het maaiveld ter plaatse van de radar. Het plan voldoet aan deze hoogtebeperking

Als gevolg van haar wettelijke taken (artikel 5.23, lid 1 van de Wet luchtvaart) beheert Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel hiervan betreft de apparatuur voor Communicatie-, navigatie- en Surveillance infrastructuur (CNS). CNS apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. Deze technische installaties staan met name op en in de omgeving van luchthavens.

TOETSINGSVLAKKEN
LUCHTVERKEERSLEIDING
NEDERLAND

LVNL is verplicht haar taken te verrichten overeenkomstig het bepaalde in Nederland verbindende verdragen (artikel 5.23, lid 7 van de Wet luchtvaart), zoals het Verdrag van Chicago. Op basis van het Verdrag van Chicago, dat Nederland heeft geratificeerd, is de Internationale Civil Aviation Organisation (ICAO) opgericht. ICAO vaardigt internationale burgerluchtvaartcriteria uit die de Nederlandse Staat dient te implementeren. LVNL dient aldus te handelen conform ICAO.

Alle CNS-apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkransen, heistellingen, et cetera) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren. Verstoring van de

apparatuur maakt de CNS-apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer kan worden beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart om de diverse systemen tegen versturende objecten te beschermen.

De CSN-systemen kennen elk een eigen driedimensionaal toetsingsvlak ter bescherming. De afmetingen van deze toetsingsvlakken zijn berekend op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 15). De toetsingsvlakken zijn oplopend. Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring opleveren. In dit kader beoordeelt LVNL of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen inderdaad van invloed zijn op de correcte werking van CNS-apparatuur. De beoordeling vindt plaats aan de hand van internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO).

Op het plangebied is het toetsingsvlak van de lange afstandsradar (LAR) en de CVOR/DME van toepassing. De LAR is onderdeel van de surveillance infrastructuur van LVNL. Op basis van de radarinformatie kan de luchtverkeersleider zich een beeld vormen van de luchtverkeerssituatie boven Nederland. De CVOR/DME is onderdeel van de navigatie infrastructuur van LVNL. De CVOR (Conventional VHF Omni-Directional Radiorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Een combinatie van de twee installaties, zoals het geval is, stelt een vliegtuig in staat positie te bepalen en te navigeren.

Dit bestemmingsplan voldoet aan de hoogtebeperkingen die voortvloeien uit de hiervoor genoemde toetsingsvlakken.

3.2.8

Cultuurhistorie

Cultuurhistorie is zeer waardevol voor zowel het heden als de toekomst. Cultuurhistorie is een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit en biedt daarmee kansen voor de verdere ontwikkeling van een gebied. Het uitgangspunt voor het omgaan met cultuurhistorie staat beschreven in de beleidsnota 'Cultuurhistorische waarden Den Helder'. De doelstelling van de nota is 'Zorgvuldig omgaan met de in Den Helder aanwezige cultuurhistorische waarden'.

HISTORISCHE GEOGRAFIE

Binnen het plangebied komen op grond van de Cultuurhistorische waardekaart themakaart Geografie geen geografisch waardevolle gebieden voor.

ARCHEOLOGIE

Met betrekking tot archeologie is aan de hand van de kaart Archeologische waarden in de Gemeente Den Helder bekeken of er ook verwachtingen zijn dat deze binnen het plangebied aanwezig zijn. Binnen het plangebied zijn geen archeologische waardevolle gebieden aanwezig.

BODEMVONDSTEN

Indien onverwacht tijdens grondroerende werkzaamheden wordt gestuit op zaken, waarvan vermoed kan worden dat zij archeologisch van waarde zijn,

dan moet de vondst volgende de Monumentenwet binnen drie dagen worden gemeld bij de burgemeester, die de minister op de hoogte brengt. In de praktijk betekent dit dat de verantwoordelijke ambtenaar bij de afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving bij de gemeente de vondst direct meldt bij het Provinciaal Depot voor Bodemvondsten te Wormer. Dit is de centrale plaats voor het melden van Noord-Hollandse vondsten. Hier is voldoende kennis aanwezig om deze vondstmelding verder af te handelen. De vondsten blijven in het geval van toevalsvondsten eigendom van de vinder.

Binnen het plangebied zijn geen Rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig.

MONUMENTEN

De cultuurhistorische waarden staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

3.2.9

Watertoets

Waterkwantiteit

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water is de kern van het waterbeleid voor de 21^e eeuw. In de loop van de tijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen veel ruimte aan het water onttrokken. Begin deze eeuw heeft de overheid gesteld dat ruimtelijke ontwikkelingen de ruimte voor water niet verder mogen beperken. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder bij ruimtelijke plannen te borgen, zodat nieuwe ontwikkelingen niet voor wateroverlast zorgen.

Het plangebied kent door de maaiveldhoogte, en de vrijwel open verbinding van het watersysteem met de boezem, geen wateropgave. Bij eventuele toename van verharding zal dit leiden tot een versnelde afvoer van het hemelwater en eist het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, ongeacht of de ontwikkeling wel of niet past binnen het bestemmingsplan, compenserende maatregelen bijvoorbeeld in de vorm van het graven van extra oppervlaktewater om ongewenste peilstijgingen te voorkomen.

Voor een verhardingstoename tussen de 800 m² en de 2000 m² hanteert het hoogheemraadschap per locatie een compensatiepercentage van 10%, daarboven 15%. Voor een verhardingstoename minder dan 800 m² verlangt het HHRS geen compenserende maatregelen.

In dit plan is in de bestaande situatie in totaal 2.550 m² aan oppervlakte bebouwing en verharding aanwezig. De nieuwe situatie leidt globaal tot de volgende oppervlakte bebouwing en verharding bestaande uit de oppervlakte van:

- de geplande achterstraat met aanliggende parkeerruimte;
- de geplande garages;
- de geplande woningen;

- eventuele aanbouwen;
- bijbehorende terrassen en ontsluitingspaden.

In totaal bedraagt deze oppervlakte circa 2.300 m². De verwachte oppervlakte is dus bijna even groot als de al bestaande oppervlakte. Er is dus geen sprake van verhardingstoename, waardoor ook geen noodzaak tot watercompensatie bestaat. Het hemelwater zal worden afgevoerd via de bestaande riolering zoals die in de aanliggende woonstraten aanwezig is.

Waterkwaliteit

Grijs en zwart afvalwater uit de te realiseren woningen zal worden geloosd via de riolering. Deze zal worden aangesloten op de bestaande riolering zoals die in de aanliggende woonstraten aanwezig is.

3.2.10

Duurzaamheid

De gemeente streeft op basis van het in provinciaal verband afgesloten Convenant Duurzaam Bouwen in algemene zin naar woningbouw op basis van de principes van duurzaam bouwen en wonen. In dit licht zal in het ontwerp rekening worden gehouden met de situering van de woningen (zonder gericht verkavelen) en een efficiënte en overzichtelijke ontsluiting, met name voor langzaam verkeer.

Bij de uitgifte van de gronden voor wonen wordt gestreefd naar:

- beperking van het energiegebruik door zonder gericht bouwen en benutting van zonne-energie;
- terugdringing van uitstoot van CO₂;
- een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) die een nader te bepalen percentage lager ligt dan in het Bouwbesluit is aangegeven;
- toepassing van het Nationale DUBO-pakket bij de bouw van woningen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte zal zoveel mogelijk het Nationale Pakket Grond-, Weg- en Waterbouw worden toegepast. Gestreefd wordt naar een duurzaam waterbeheer in het gebied, gericht op het zoveel mogelijk vasthouden van gebiedseigen (hemel)water.

Los van bovenstaande is in de Nota Wonen Den Helder 2010-2015 ook meer nadruk gelegd op duurzaam bouwen. Hierbij is gekozen voor een integrale en prestatiegerichte werkwijze. Bij elk bouwproject op gebiedsniveau wordt hiervoor een voor dit doel geëigend procesinstrument ingezet, gericht op het bereiken van (milieu) maximalisatie.

In dit plan is behoudens de wettelijke noodzakelijke maatregelen geen rekening met het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid gehouden.

Juridische aspecten

4

4.1

Plansystematiek

De Standaard vergelijkbaarheid bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) bevat een aantal juridische regels over de wijze waarop het bestemmingsplan moet worden ingericht en opgesteld en die op grond van de wettelijke regels moeten worden opgevolgd. Dit bestemmingsplan voldoet aan de SVBP2012.

SVBP2012

De regels zijn zo opgesteld dat deze gebruikt kunnen worden in een analoog alsook in een digitaal bestemmingsplan. Op basis van de Wro is het digitaal vastgestelde bestemmingsplan leidend. Als er een verschil bestaat tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is het digitale bestemmingsplan bepalend qua vormgeving en inhoud.

ANALOOG VS. DIGITAAL
BESTEMMINGSPLAN

4.2

Opbouw van de regels

Artikel 1: Begrippen

In artikel 1 van de regels zijn waar nodig de in de regels gebruikte begrippen verklaard die in het bestemmingsplan worden gebruikt. Dit is alleen het geval wanneer begrippen niet op voorhand voor een eenduidige uitleg, conform normaal spraakgebruik, vatbaar zijn.

INLEIDENDE REGELS

Artikel 2: Wijze van meten

De wijze waarop maten, afstanden en dergelijke gemeten moeten worden, is opgenomen in artikel 2.

De bestemmingsregels in hoofdstuk 2 hebben naast de bestemming Groen vooral betrekking op de in het bestemmingsplan gehanteerde bestemming voor het wonen. De verbeelding van het bestemmingsplan geeft aan waar de gehanteerde bestemmingen van toepassing zijn. Daarbij kan sprake zijn van een aanduiding waarmee een bepaald gebruik en het daarvoor bouwen nader wordt geregeld.

BESTEMMINGSGEELS

De regels kunnen per bestemming achtereenvolgens bestaan uit de volgende onderdelen:

Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving is uitgegaan van een volledige opsomming van wat binnen een bestemming functioneel ten aanzien van het gebruik van de gronden is toegestaan. Soms kan het voorkomen dat verschillende functies of bestemmingen naast elkaar zijn toegelaten, soms als primaire bestemming en soms als ondergeschikte bestemming.

Bouwregels

De bouwregels bieden voor iedere bestemming het kader in hoeverre er ergens gebouwd mag worden. Er zijn regels gesteld met betrekking tot het oprichten van hoofdgebouwen, het oprichten van aan- en uitbouwen en bijgebouwen en het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Bouwregels kunnen eisen wat betreft maatvoering, oppervlakte- en inhoudsbepalingen en aantallen te plaatsen bouwwerken omvatten.

Specifieke gebruiksregels

Met specifieke gebruiksregels is vastgelegd welk gebruik in ieder geval tot strijdig met het in de bestemmingsomschrijving toegestane gebruik wordt gerekend.

In dit bestemmingsplan is naast de bestemming Groen, waarin het openbare groen is geregeld, sprake van de volgende bestemmingen:

Artikel 3: Groen

De bestemming groen is gericht op het beheer van het openbaar en structureel groen. Daarin is onder meer begrepen het kunnen realiseren van paden, maar ontsluitingen, uitritten en parkeren maken geen deel uit van deze bestemming. In de bestemming mag beperkt worden gebouwd: er mogen uitsluitend gebouwen in de vorm van bushokjes worden gebouwd. Verder zijn palen en masten toegestaan.

Artikel 4: Tuin

De bestemming tuin is primair bedoeld als onbebouwde ruimte behorende bij een woning. Wel maken de regels het op het achter- en/of zijerf mogelijk bouwwerken met een beperkte omvang te realiseren in de vorm van een bijgebouw. Het is ook mogelijk op deze gronden een overkapping te realiseren. Aan- en uitbouwen op het achter- en/of zijerf dienen te worden gerealiseerd op gronden met de bestemming wonen.

Binnen de gronden die als tuin zijn aangemerkt en vóór de voorgevelrooilijn liggen, is plaatsing van bijgebouwen niet mogelijk. Aan en uitbouwen mogen alleen in de vorm van erkers en luifels worden gerealiseerd conform de in de regels gestelde afmetingen.

Tot slot worden er regels gegeven met betrekking tot het oprichten van erf- en terreinafscheidingen.

Artikel 5: Wonen

De woningen in de bestemming Wonen worden gerealiseerd als woonhuizen. Onder dit begrip wordt verstaan een gebouw dat bedoeld is voor één afzonderlijk huishouden (een eengezinswoning). Het gaat om vrijstaande woningen inclusief de bij de woonhuizen behorende aan- en uitbouwen en bijgebouwen.

Daarvoor gelden de volgende regels:

- Als uitgangspunt voor de bouwmogelijkheden binnen de bestemming Wonen gelden de volgende twee uitgangspunten:
 - de oppervlakte van alle gebouwen tezamen mag niet meer dan 25% van de totale oppervlakte van het perceel bedragen;
 - de hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken worden gebouwd.
- Ten aanzien van de bouwhoogte bij woningen gelden de maten:
 - goothoogte: 6 m;
 - bouwhoogte: 9 m.
- Mits passend in het stedenbouwkundig beeld kan een afwijkingsvergunning worden verleend voor een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6,5 en 10 m.
- Voor het realiseren van de nieuwe woningen geldt dat ten minste twee parkeerplaatsen per woning gerealiseerd moeten worden.
- Aan de regels zijn gebruiksregels toegevoegd. Deze regelen dat in een woning een aan huis verbonden beroep mogelijk is (conform de begrip-lijst in artikel 1), waarvoor maximaal 30% van de beganegrondoppervlakte met een maximum van 35 m² mag worden gebruikt. Qua ruimtelijke uitwerking en uitstraling dient de nevenfunctie ondergeschikt te zijn aan de woonfunctie.
- In de ontheffing voor gebruiksregels is een mogelijkheid opgenomen om dit oppervlak te vergroten naar maximaal 40% van de begane grond met een maximum van 50 m². Daarbij geldt onder meer dat in dat geval ten minste 1,55 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak van het hoofdgebouw en de aan het hoofdgebouw gebouwde aanbouwen extra moet worden gerealiseerd.

Algemene regels gelden in het algemeen voor het gehele bestemmingsplan en staan min of meer los van de specifieke bestemmingsregels en worden om die reden in een apart hoofdstuk opgenomen.

ALGEMENE REGELS

Artikel 6: Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel ziet erop toe dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen is meegenomen, niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning voor het bouwen mag worden meegenomen. De anti-dubbeltelregel heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden ten tijde van het geldende bestemmingsplan.

Artikel 7: Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is geregeld welk gebruik in ieder geval tot strijdig gebruik met de in het plan opgenomen bestemmingen wordt gerekend.

Artikel 8: Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels bieden enige flexibiliteit als het gaat om het afwijken van in het plan opgenomen maten en bieden ruimte om bepaalde voorzieningen te kunnen realiseren.

Artikel 9: Overige regels

De overige regels zien erop toe dat er een juiste afstemming aanwezig is tussen het bestemmingsplan en wettelijke regelingen zoals die bij de inwerking-treding van het bestemmingsplan van kracht zijn.

OVERGANGS- EN
SLOTREGELS

Artikel 10 en 11: Overgangsrecht en slotregel

Overeenkomstig de in het Bro voorgeschreven formulering van het overgangsrecht en de SVBP2012 zijn de overgangs- en slotregels in de afsluitende artikelen 10 en 11 van de regels opgenomen.

4.3

Overige aspecten

In dit bestemmingsplan zijn de al dan niet in directe relatie met een bestemming staande voorzieningen, zoals ondergrondse leidingen, verhardingen, bermen, geluidwerende voorzieningen, centrale installaties ten behoeve van de energievoorziening, voorzieningen ten behoeve van de waterbeheersing in de vorm van watergangen, duikers, waterkeringen en dergelijke bij de bestemming inbegrepen zonder dat dit uitdrukkelijk is vermeld.

Dit bestemmingsplan geeft de gewenste planologische situatie voor het plangebied aan. Bestemmingsplannen zijn bindend voor de overheid en de burger. Enerzijds kan de overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen, anderzijds vormt het bestemmingsplan een juridisch kader voor de burger waaruit deze kan afleiden wat de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, op de in eigendom zijnde dan wel de naastgelegen buurpercelen, in de directe woon- en leefomgeving.

4.4

Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

De gemeente voert ten behoeve van de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek uit naar de bestaande situatie en de mogelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. De gemeente stelt voor het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro haar voornemen (vaak als een concept- dan wel voorontwerpbestemmingsplan) beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ook kan de gemeente aan belangstellenden de mogelijkheid bieden om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan via inspraak. De gemeente geeft een reactie op mogelijke overleg- en inspraakreacties die voor zover noodzakelijk worden verwerkt in de regels en verbeelding.

VOORBEREIDINGSFASE

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na aankondiging in de Staatscourant en de website www.officielebekendmakingen.nl voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan door iedereen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

TERINZAGELEGGINGSFASE

Na de periode van terinzagelegging stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan, mogelijk met wijzigingen, binnen een periode van ten hoogste 12 weken vast.

VASTSTELLINGSFASE

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Dit gebeurt als volgt:

BEROEPSFASE

- Indien Gedeputeerde Staten of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging 6 weken na vaststelling. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.
- Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan eventuele zienswijzen van Gedeputeerde Staten en/of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Uitvoerbaarheid

5

5.1

Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan de economische uitvoerbaarheid van het plan te worden onderzocht.

Gemeente Den Helder participeert niet in financiële zin in dit plan; alle kosten voor de realisatie worden gedragen door de ontwikkelaar. Daarmee loopt de gemeente geen financieel risico en kan het plan als economisch uitvoerbaar worden beoordeeld.

5.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt in het kader van de procedure nader onderzocht. De uitkomsten daarvan worden te zijner tijd op deze plaats vermeld.