



# Wijzigingsplan

Noorderhaaks te Julianadorp

**Wijzigingsplan  
20 september 2016**

NL.IMRO.0400.412WPNOORDERH2016-VST1

# Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1: INLEIDING .....</b>                   | <b>1</b>  |
| 1.1. AANLEIDING .....                                 | 1         |
| 1.2. LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED .....           | 1         |
| 1.3. VIGEREND BESTEMMINGSPLAN .....                   | 2         |
| 1.4. TOEPASSEN VAN DE WIJZIGINGSBEVOEGDHEID .....     | 2         |
| 1.5. LEESWIJZER .....                                 | 3         |
| <b>HOOFDSTUK 2: GEBIEDSVISIE .....</b>                | <b>4</b>  |
| 2.1. BESTAANDE SITUATIE OMGEVING .....                | 4         |
| 2.2. BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED .....              | 6         |
| 2.3. VISIE OP GEWENSTE ONTWIKKELING .....             | 7         |
| <b>HOOFDSTUK 3: VIGEREND BELEID .....</b>             | <b>8</b>  |
| 3.1. INLEIDING .....                                  | 8         |
| 3.2. RIJKSBELEID .....                                | 8         |
| 3.3. PROVINCIAAL BELEID .....                         | 10        |
| 3.4. GEMEENTELIJK BELEID .....                        | 14        |
| <b>HOOFDSTUK 4: MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN.....</b> | <b>17</b> |
| 4.1. WATER .....                                      | 17        |
| 4.2. BODEM .....                                      | 20        |
| 4.3. ECOLOGIE .....                                   | 23        |
| 4.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE .....             | 26        |
| 4.5. GELUID .....                                     | 27        |
| 4.6. LUCHT.....                                       | 31        |
| 4.7. EXTERNE VEILIGHEID .....                         | 33        |
| 4.8. VERKEER.....                                     | 36        |
| 4.9. BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING .....                | 38        |
| <b>HOOFDSTUK 5: UITVOERBAARHEID.....</b>              | <b>40</b> |
| 5.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID .....                 | 40        |
| 5.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID .....           | 40        |
| <b>HOOFDSTUK 6: JURIDISCHE REGELING .....</b>         | <b>41</b> |
| 6.1. VERANTWOORDING PLANVORM.....                     | 41        |
| 6.2. JURIDISCHE VORMGEVING .....                      | 41        |
| <b>HOOFDSTUK 7: MOTIVERING .....</b>                  | <b>43</b> |
| 7.1. ALGEMEEN .....                                   | 43        |
| 7.2. TOETSING AAN WIJZIGINGSREGELS.....               | 43        |

---

**Bijlagen:**

1. *Historisch bodemonderzoek locatie Noorderhaaks, Julianadorp, Linge milieu bv, projectnummer: 15-2029, d.d. 16 september 2015;*
  2. *Verkennend bodem - en verhardingsonderzoek project Noorderhaaks in Julianadorp, Antea Group, projectnummer 401739, d.d. 8 juni 2015;*
  3. *Flora- en faunaonderzoek Realisatie Rondweg Noorderhaaks Julianadorp, Bureau Aandacht Natuur, d.d. 24 september 2015;*
  4. *Archeologisch bureauonderzoek Noorderhaaks te Julianadorp, Antea Group Archeologie, projectnummer 401879, d.d. 28 mei 2015;*
  5. *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Nieuwe aanleg Noorderhaaks te Julianadorp, Grontmij Nederland B.V., projectnummer 344481, ref. GM-0162254, d.d. 5 juni 2015;*
  6. *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Nieuwe aanleg Noorderhaaks te Julianadorp, Grontmij Nederland B.V., projectnummer 349160, ref. SWNL-0181585, d.d. 4 april 2016;*
  7. *Onderzoek luchtkwaliteit Nieuwe aanleg Noorderhaaks te Julianadorp, Grontmij Nederland B.V., projectnummer 344481, ref. GM-0161401, d.d. 26 mei 2015;*
  8. *Verkenning effecten aanleg Noorderhaaks - Verkeer en geluid, Grontmij Nederland B.V., projectnummer 332090, GM-0113769, d.d. 26 november 2013;*
  9. *Nota van beantwoording ontwerp wijzigingsplan 'Noorderhaaks te Julianadorp', september 2016.*
-

## HOOFDSTUK 1: INLEIDING

### 1.1. Aanleiding

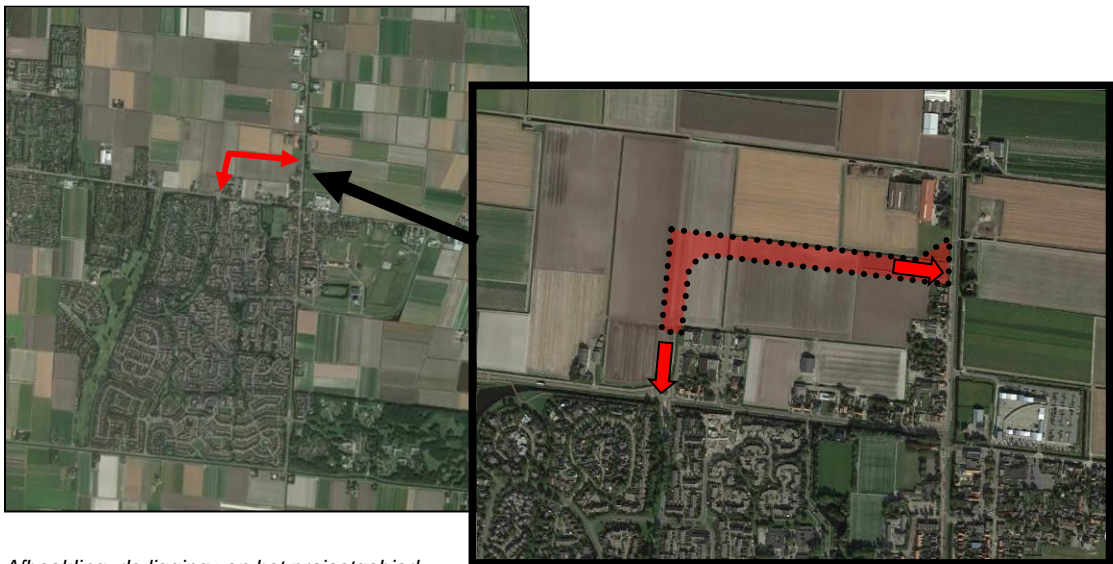
Voorliggend wijzigingsplan heeft betrekking op de aanleg van de 'Noorderhaaks'. Het tracé van deze nieuw aan te leggen weg vormt een verkeerskundige verbinding tussen de Breewijd en de Langevliet. De aanleg van de Noorderhaaks heeft als doel de verkeerskundige doorstroming binnen Julianadorp, alsmede de verkeersveiligheid op het huidige kruispunt 'Veul' en de aangrenzende wegen te verbeteren. In combinatie met de aanleg van de 'Noorderhaaks' zijn derhalve verkeersremmende maatregelen voorzien ter plaatse van de Langevliet.

Ter plaatse van het toekomstige wegtracé is het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 2011' van toepassing. Dit bestemmingsplan biedt middels artikel 3.8.3 een wijzigingsbevoegdheid om de huidige bestemming 'Agrarisch' te wijzigen naar de bestemmingen 'Verkeer' en 'Water'.

Het voorliggende wijzigingsplan voorziet in het planologisch-juridisch kader voor de aanleg van de Noorderhaaks.

### 1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het voorliggende plangebied bevindt zich ten noorden van de kern Julianadorp. Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit landbouwgrond. Het tracé van de Noorderhaaks zijn kadastraal bekend onder sectie C, nummers 12890, 5933, 5934, 6468, 10459 en 10460.



*Afbeelding: de ligging van het projectgebied binnen Julianadorp, de rechter afbeelding geeft een impressie van het toekomstige tracé van Noorderhaaks.*

### 1.3. Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2011'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van de gemeente Den Helder vastgesteld op 1 juli 2013.

Het plangebied van voorliggend wijzigingsplan heeft in het vigerend bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch' (artikel 3). De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitvoering van een agrarisch bedrijf met een grondgebonden agrarische bedrijfsvoering. Glastuinbouwbedrijven zijn binnen deze bestemming niet toegestaan.

Naast de agrarische gronden zijn ook nutsvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, bouwwerken, geen gebouw zijnde (zoals onder andere bruggen en bewegwijzering, terreinafscheiding etc.) met daaraan ondergeschikt recreatief medegebruik toegestaan.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2011' weergegeven. Het voorliggende plangebied is gelijk aan de rode arcering, zijnde de wijzigingsbevoegdheid 'wro-zone-wijzigingsgebied'.



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2011'

### 1.4. Toepassen van de wijzigingsbevoegdheid

In artikel 3.8.3 van bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2011' is de onderstaande wijzigingsbevoegdheid opgenomen:

*Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat ter plekke van de gebiedsaanduiding 'wro-zone-wijzigingsgebied' de bestemming 'Agrarisch' kan worden gewijzigd naar bestemming 'Verkeer' en 'Water' mits:*

- a. *de nieuwe functie de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van de omringende agrarische bedrijven en de woonfunctie van omringende woningen niet beperkt;*
- b. *15% van het te verhard oppervlak wordt bestemd als 'water';*

- c. na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid de regels van artikel 14 (Verkeer) en 17 (Water) van toepassing zijn.;*
- d. er in de toelichting van het wijzigingsplan een paragraaf wordt opgenomen ten aanzien van de verantwoording van externe veiligheid voor wat betreft het groepsrisico;*
- e. en geen strijdigheid is met het Besluit externe veiligheid buisleidingen.*

Met voorliggend wijzigingsplan wordt voldaan aan bovenstaande voorwaarden. In hoofdstuk 7 wordt hier nader op ingegaan.

### **1.5. Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven en wordt ingegaan op het gewenste initiatief. Een toetsing van de gewenste ontwikkeling aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid is opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op relevante milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 gaat in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 6 wordt de juridische regeling van het wijzigingsplan nader toegelicht. Ten slotte is hoofdstuk 7 een motivering alsmede een toetsing aan de wijzigingsregels opgenomen.

## HOOFDSTUK 2: GEBIEDSVISIE

### 2.1. Bestaande situatie omgeving

De directe omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door een duidelijke wegenstructuur welke gesitueerd is in noord-zuidelijke en oost-westelijke richting. De Langevliet vormt tezamen met de noordelijke Nieuweweg een verkeerskundige verbinding richting Den Helder. De Van Foreestweg voorziet in een westelijke verbinding met de Zanddijk. De Schoolweg verbindt de westelijk gelegen Langevliet met de oostelijk gelegen rijksweg N9.

De Van Foreestweg vormt een ruimtelijke scheiding binnen Julianadorp. Ten zuiden van de Van Foreestweg bevindt zich de woonkern van Julianadorp. Ten noorden van de Van Foreestweg vormt zich een meer open agrarisch gebied voornamelijk bestaande uit bollenteeltgronden. Voorts zijn hier diverse (agrarische bedrijfs-) woningen en voorzieningen aanwezig, waaronder enkele horeca- en sportvoorzieningen.

Ten noorden van het kruispunt 'Veul' liggen langs het tracé van de Langevliet enkele (agrarische bedrijfs-) woningen en een tankstation. Ten oosten van het kruispunt 'Veul' bevindt zich aan de noordzijde van de Schoolweg het winkelcentrum 'De Riepel'. Het gebied ten zuiden van de Schoolweg wordt gekenmerkt door een cluster met diverse (gemengde)voorzieningen. Naast de aanwezige woonfuncties zijn hier onder meer een verzorgingstehuis, detailhandel, bedrijven en horeca aanwezig.

Op de onderstaande afbeelding is de directe wegenstructuur in de omgeving van het plangebied weergegeven.



Afbeelding: omliggende wegenstructuur Noordenhaaks

Op de onderstaande afbeeldingen is de bestaande verkeersstructuur in de omgeving van het plangebied weergegeven. Foto 1 toont het tracé van de weg Breewijd. Het kruispunt 'Veul' is weergegeven op foto 2. De aantakking van de Schoolweg op het kruispunt 'Veul' is weergegeven op foto 3. Het noordelijk deel van de Langevliet is weergegeven op foto 4.

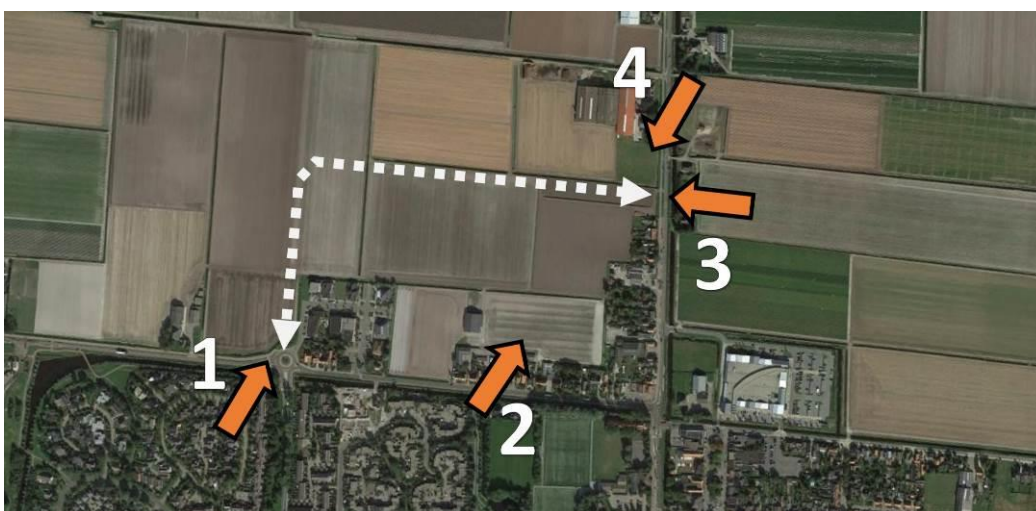


Afbeeldingen: bestaande verkeersstructuur in de directe omgeving van het plangebied



## 2.2. Bestaande situatie plangebied

Het plangebied bestaat uit een open landschap, onderverdeeld in diverse agrarische percelen. Op de onderstaande afbeeldingen is de bestaande situatie van het plangebied weergegeven. Het gebied ten noorden van de rotonde Breeuwijd/Van Foreestweg is te zien op foto 1. Foto 2 geeft het open agrarisch landschap weer, gezien vanaf het zuiden. Het zicht op het plangebied vanaf de Langevliet is weergegeven op foto's 3 en 4.



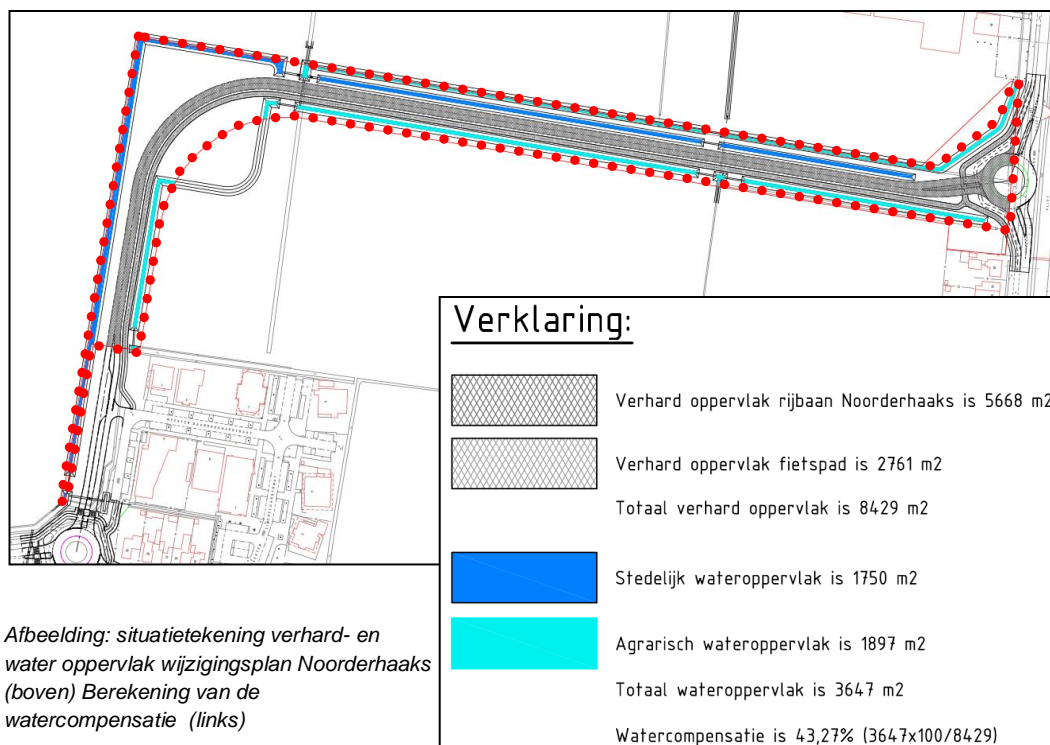
Afbeelding: foto's bestaande situatie plangebied

### 2.3. Visie op gewenste ontwikkeling

De belangrijkste verkeerskundige knelpunten zijn in de bestaande situatie de verkeersonveiligheid op Langevliet, de grote verkeersstromen door het dorpshart via de Langevliet en de hiermee gepaarde slechte verkeersafwikkeling op kruispunt 'Veul'. Voorts wordt de Van Foreestweg (oost) gekenmerkt door een verkeersonveilige situatie en slechte doorstroming.

De 'Noorderhaaks' vormt een nieuwe verkeerskundige verbinding tussen de Langevliet en het Breewijd. Het tracé van de 'Noorderhaaks' heeft een lengte van circa 950 meter. Naast de aanleg van de 'Noorderhaaks' worden diverse verkeersremmende maatregelen ter plaatse van de Langevliet en de Van Foreestweg genomen. De Langevliet zal onder andere worden ingericht als 30 km-zone. Met de aanleg van de 'Noorderhaaks' wil de gemeente Den Helder de verkeerskundige doorstroming alsmede de verkeersveiligheid op het huidige kruispunt 'Veul' en de bovengenoemde wegen te verbeteren. Daarnaast stimuleren de verkeersremmende maatregelen ook het gebruik van de Zuiderhaaks.

Op de onderstaande afbeelding is de situatietekening van de Noorderhaaks ter plaatse van het plangebied weergegeven. Het plangebied is aangeduid middels de rode stippellijn. Bij de uitwerking van het project Noorderhaaks vormde de aanleg van waterlopen een belangrijk ontwerpuitgangspunt. In het voorliggende wijzigingsplan dient, ingevolge de Wijzigingsbevoegdheid, 15% van het nieuw te verhard oppervlak bestemd te worden als 'water'. Zoals gesteld bedraagt het totaal verhard oppervlak binnen het plangebied circa 8.429 vierkante meter. Het totale wateroppervlak bedraagt circa 3.647 vierkante meter. Hiermee bedraagt de watercompensatie circa 43%, derhalve wordt ruimschoots voldaan aan de benodigde watercompensatie binnen het plangebied.



Afbeelding: situatietekening verhard- en water oppervlak wijzigingsplan Noorderhaaks (boven) Berekening van de watercompensatie (links)

## HOOFDSTUK 3: VIGEREND BELEID

### 3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk is het vigerende beleid van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio, het Hoogheemraadschap en de gemeente Den Helder in samenhang met het voorliggende initiatief nader beschreven.

### 3.2. Rijksbeleid

#### *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) uit 2012 geeft een totaalbeeld voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn tot 2028:

- 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 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.

#### Conclusie

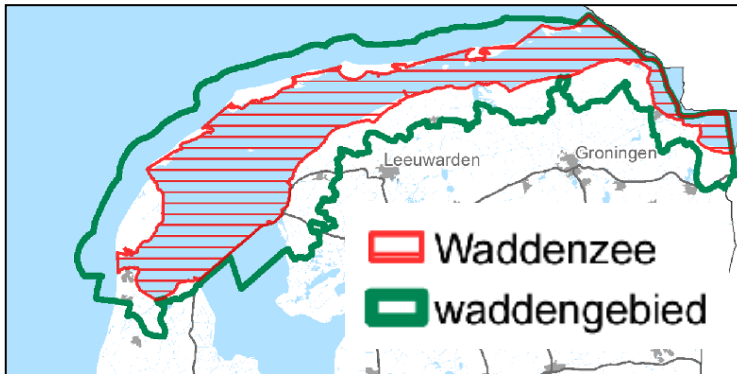
Het voorliggende wijzigingsplan heeft als doel om de verkeersveiligheid en de doorstroming van verkeer, middels de aanleg van de Noorderhaaks en aanvullende verkeersmaatregelen, te verbeteren. Het wijzigingsplan is in lijn met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

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

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is als Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) direct gekoppeld aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het Barro stelt de begrenzing van de besluitmogelijkheden van de lagere overheden, indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Als nationaal belang zijn benoemd de Mainportontwikkeling Rotterdam, het Kustfundament, de Grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

### *Waddenzee en waddengebied*

Het grondgebied van de gemeente Den Helder is ingevolge artikel 2.5.3 aangewezen als waddengebied.



*Afbeelding: uitsnede bijlage 4 van het Barro 'Kaart Waddenzee en waddengebied'*

In artikel 2.5.12 van het Barro zijn bepalingen ten behoeve van 'Bebouwing in het waddengebied' opgenomen. Voor de aanleg van infrastructuur zijn geen aanvullende bepalingen opgenomen in het Barro.

### Conclusie

Het voorliggende wijzigingsplan heeft als doel om de verkeersveiligheid, middels de aanleg van de Noorderhaaks, en aanvullende verkeersmaatregelen te verhogen. Een noodzaak tot het uitvoeren van een beoordeling van de gevolgen voor de kwaliteiten op grond van het Barro is niet aan de orde.

### *Nationaal Waterplan*

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016-2021 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 en de partiële herzieningen hiervan.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie en zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem en met het waterplan worden de strategische doelen voor het waterbeheer vastgelegd. Andere overheden worden gevraagd om het Nationaal Waterplan te vertalen in hun beleidsplannen.

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het plan gaat in op de thema's waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Daarnaast zijn in het plan gebiedsgerichte uitwerkingen voor grote wateren en de zee en de kust opgenomen. Ook beschrijft het waterplan de relatie tussen water en de omgeving.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

### Conclusie

Het voorliggende wijzigingsplan sluit aan bij de in het Nationaal Waterplan 2016-2021 benoemde ambitie dat overheden zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving. In het waterplan is aangegeven dat overheden een eigen verantwoordelijkheid hebben om te komen tot een waterrobuuste ruimtelijke inrichting. Een belangrijk uitgangspunt van het ontwerp van de Noorderhaaks is de aanleg van een nieuw en veilig watersysteem, waarbij het areaal aan water toeneemt. Het wijzigingsplan is in lijn met het Nationaal Waterplan 2016-2021. In hoofdstuk 4.1 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten.

### **3.3. Provinciaal beleid**

#### *Structuurvisie Noord-Holland 2040*

De Provinciale Structuurvisie Noord-Holland is vastgesteld in juni 2010 en kent een wijziging op onderdelen van december 2012. De structuurvisie is voorts geactualiseerd door deze in overeenstemming te brengen met beleidswijzigingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden en te corrigeren op technische fouten of verouderde informatie. Deze actualisering is op 28 september 2015 door Provinciale Staten met het Besluit Actualisatie Structuurvisie vastgesteld.

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincies aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan.

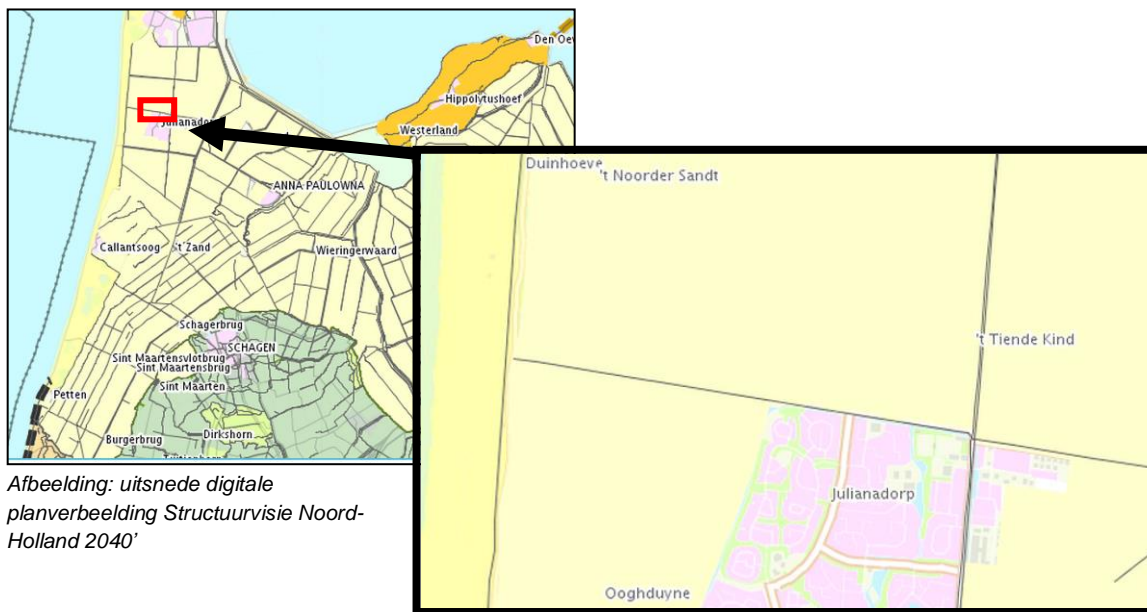
Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

- Klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- Ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit;
- Duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu, en in de toekomst.

Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie Noord-Holland in de bereikbaarheid. De Provincie Noord-Holland benut de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang.

Daarnaast wil de Provincie Noord-Holland een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.

Op de digitale verbeelding van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (zoals is weergegeven op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)) zijn ter plaatse van het voorliggende plangebied de volgende onderwerpen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 benoemd:



Afbeelding: uitsnede digitale planverbeelding Structuurvisie Noord-Holland 2040'

- *Gebied voor 'Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie' en 'Zoekgebied voor grootschalige windenergie'*

Het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland is aangewezen als gebied voor 'Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie'. Voorts is een groot deel van het grondgebied van de provincie aangewezen als 'Zoekgebied voor grootschalige windenergie'. Door ondertekening van het Energie- en Klimaatakkoord met het Rijk onderschrijft de provincie Noord-Holland de energie- en klimaatdoelen van het Rijk en ondersteunt ze het Rijk bij realisatie van deze doelen. De provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. In de structuurvisie is aangegeven dat de toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving vergroot dient te worden.

- *Gebied voor 'Fijnmazige waterberging'*

Het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland is aangewezen als gebied voor 'Fijnmazige waterberging'. Door klimaatverandering moet in de toekomst anders worden omgegaan met grond- en oppervlaktewater. Het huidige afwateringssysteem zal niet meer voldoen door heviger regenval, daarom is meer bergingscapaciteit nodig. Drogere periodes komen vaker voor waardoor een zoetwatertekort kan ontstaan. De Provincie Noord-Holland heeft op basis van het Nationaal Bestuursakkoord Water de wateroverlastopgave vastgesteld. Provincie Noord-Holland zorgt voor ruimte voor (zoet)waterberging door de hele provincie aan te

wijzen als zoekgebied voor fijnmazige waterberging. De waterschappen realiseren deze fijnmazige waterberging en doen dat op integrale wijze. In gebieden waar diverse grote opgaven op gebied van water, natuur, recreatie en woningbouw samenkomen is de provincie trekker van integrale gebiedsprojecten.

- *'Gebied voor grootschalige landbouw' en 'Bollenconcentratiegebied'*

Onder andere het gehele agrarisch gebied in de kop van Noord-Holland is aangewezen 'Gebied voor grootschalige landbouw'. In de zone voor grootschalige landbouw is ruimte voor schaalvergroting, structuurverbetering en (mondiaal) concurrerende productielandbouw. Voor bollenteelt en glastuinbouw wijst de provincie Noord-Holland clustergebieden aan. Deze gebieden zorgen voor ruimtelijke clustering van bepaalde landbouwsectoren, wat leidt tot economische en landschappelijke voordelen. De toeleverende en uitbestedende bedrijven kunnen zich in de nabijheid vestigen. Dit levert voordelen op voor milieu en logistiek. De trend naar schaalvergroting en specialisatie zal zich voortzetten vanuit een economisch perspectief. In Noord-Holland Noord krijgt de productielandbouw prioriteit. De provincie Noord-Holland geeft ruimte voor verschillende clusters die elkaar kunnen versterken via een combinatie van logistiek en dienstverlening, zowel voor de keten als voor de primaire land- en tuinbouw. Bollenteelt, grondgebonden landbouw, zaadclusters en glastuinbouw krijgen hier onder voorwaarden de ruimte.

- *Gebied voor 'Aandijkingenlandschap'*

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-Holland. De veenweiden, de droogmakerijen, de West-Friese Omringdijk, de Stelling van Amsterdam en het Blauwe Hart (Markermeer-IJmeer) zijn geliefd en uniek. Ze maken Noord-Holland tot een prettige provincie om te wonen, te werken en te recreëren. De landschappen zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van Noord-Holland als vestigingsplaats voor internationaal concurrerende bedrijven en hun kenniswerkers.

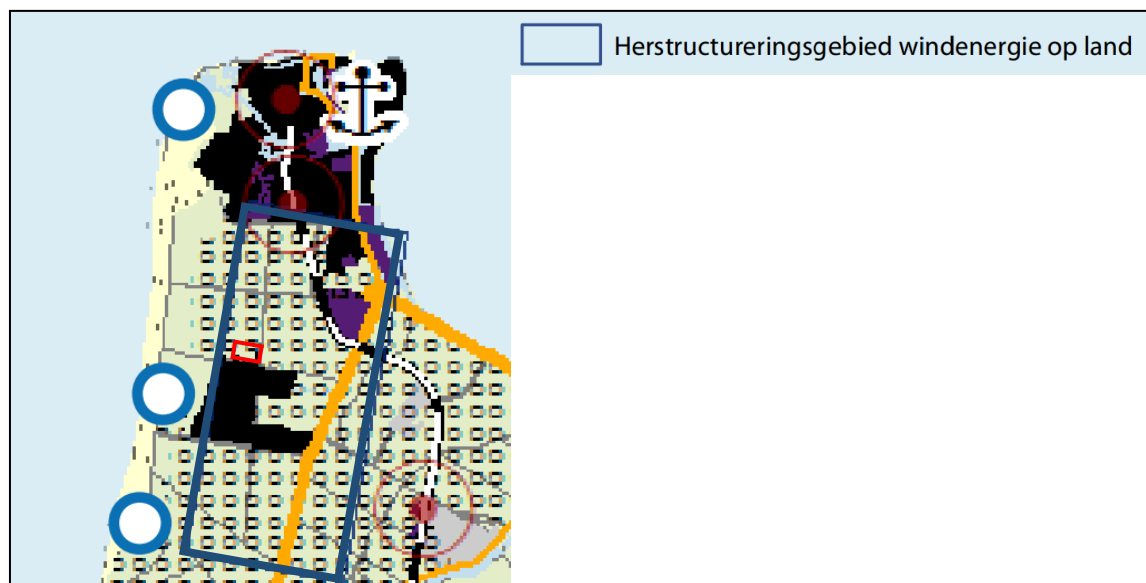
De Provincie Noord-Holland wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De Provincie zorgt dat ontwikkelingen die buiten bestaand bebouwd gebied tot stand komen, plaatsvinden op basis van de karakteristieke eigenschappen, het zogenaamde Landschaps-DNA, van de verschillende landschappen.

Nieuwe plannen dienen de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes en bebouwingskarakteristiek van het landschap en de inpassing in de bredere omgeving als uitgangspunt te hanteren. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.

Pas na het aantonen van nut en noodzaak en het verkennen van binnenstedelijke verdichtings- en transformatiemogelijkheden, worden ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied door een ontheffing toegestaan. De "Adviescommissie voor Ruimtelijke Ontwikkelingen" (ARO) adviseert Gedeputeerde Staten over ruimtelijke ontwikkelingen buiten het bestaand bebouwd gebied. De ARO heeft als doel te adviseren over de kwaliteit van beoogde uitbreiding en kwaliteit van de landschappelijke inpassing.

- *Herstructureringsgebied windenergie op land*

In het kader van de actualisering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040, vastgesteld op 28 september 2015 is het plangebied 'Noorderhaaks' voorts onderdeel van een 'Herstructureringsgebied windenergie op land'. Dit herstructureringsgebied is op de onderstaande afbeelding aangegeven in een blauw kader.



*Afbeelding: uitsnede visiekaart actualisering Structuurvisie Noord-Holland 2040, d.d. 28 september 2015. Het plangebied is weergegeven middels rood kader. Op de visiekaart is het plan voorts aangewezen als bollenconcentratiegebied en productielandschap.*

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van het Energieakkoord afspraken gemaakt met het Rijk over de hoeveelheid windenergie die zij op land mogelijk moeten maken in 2020. De taakstelling voor de provincie Noord-Holland is in totaal 685,5 megawatt (MW). Meer dan de helft is reeds gerealiseerd door al gebouwde of vervangen windturbines. Bovendien wordt in de polder Wieringermeer, onder regie van het Rijk, een windpark gebouwd waardoor het opgesteld vermogen met circa. 250 MW toeneemt. Er is op dit moment nog ca. 76 MW nodig om aan de totale opgave te voldoen (peildatum oktober 2015).

Omdat de provincie het landschap en de leefomgeving van haar inwoners wil beschermen heeft de provincie in het nieuwe windenergie beleid een aantal regels opgesteld. Dit zijn onder andere:

- Windparken moeten in een lijnopstelling staan van minimaal 6 turbines.
- Er moet minimaal 600 meter afstand zijn tussen een turbine en woningen of andere gevoelige bestemmingen zoals een school of een ziekenhuis.
- Voor elke nieuw te bouwen turbine, worden twee oude turbines verwijderd. Op die manier neemt de totale hoeveelheid windturbines in Noord-Holland dus af.

#### *Provinciale Ruimtelijke Verordening*

Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland hebben op 15 januari 2016 de provinciale ruimtelijke verordening opnieuw vastgesteld. In deze vaststelling zijn de wijzigingen in de provinciale ruimtelijke verordening die op 15 december 2014 en 2 maart 2015 zijn vastgesteld door Provinciale Staten, met betrekking tot Wind op Land, in werking getreden.



Doel van de 'Provinciale Ruimtelijke Verordening' is het stellen van algemene regels over de inhoud van ruimtelijke plannen en omgevingsvergunningen. Daarnaast heeft de verordening tot doel doorkruising van provinciaal beleid zoals vastgelegd in de provinciale structuurvisie te voorkomen. Verder voorziet de verordening in de uitwerking van thema's opgedragen door het Rijk. Op grond van de verordening geldt voor het buitengebied een verbod voor niet-agrarische functies. Er worden tegelijkertijd mogelijkheden gegeven hiervan af te wijken, maar het agrarisch belang op naastgelegen percelen staat daarbij wel voorop.

In de verordening is voor 'verstedelijking' de volgende begripsbepaling opgenomen: '*ontwikkeling van functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover de hiervoor genoemde functies het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken*'. Het voorliggende wijzigingsplan gaat niet uit van het oprichten van bebouwing. In de provinciale verordening zijn voor bijvoorbeeld 'Weidevogelleefgebieden' aanvullende bepalingen opgenomen ten behoeve van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Het voorliggende plangebied maakt geen onderdeel uit van een 'Weidevogelleefgebied'.

### Conclusie

Het voorliggende wijzigingsplan is niet in strijd met de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Het wijzigingsplan past binnen de wijzigingsbevoegdheid zoals al eerder beoordeeld door de provincie bij het moederplan, zijnde bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2011'.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### *Strategische visie Den Helder 2020*

Op 21 mei 2007 heeft de gemeenteraad van Den Helder de Strategische visie 2020 vastgesteld. In dit plan staat dat Den Helder dé centrumgemeente van de Kop van Noord-Holland is, met goede en diverse werkmilieus, plezierige en veilige woonmilieus, een breed en kwalitatief goed voorzieningenniveau, een aantrekkelijk en levendig stadshart en een adequate infrastructuur.

De gemeente streeft ernaar dat Den Helder aantrekkelijk blijft voor inwoners, werknemers en toeristen. Stabilisatie van het inwoneraantal is daarbij het eerste doel, waarna een stijging tot circa 60.000 inwoners wordt nagestreefd.

Om dit te bereiken zijn in de strategische visie de volgende doelen gesteld:

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.

In de Strategische visie 2020 is aangegeven dat de mobiliteit wordt groter. De welvaart stijgt waardoor steeds meer mensen de beschikking hebben over en gebruik maken van de auto of een ander vervoermiddel. Door de toename van vervoersmiddelen neemt de druk op de bestaande verkeersinfrastructuur toe. Dit betekent voor Den Helder dat de hoofdinfrastructuur en parkeervoorzieningen de nodige aandacht moeten krijgen.

### Conclusie

Het voorliggende wijzigingsplan heeft als doel om de verkeersveiligheid, middels de aanleg van de Noorderhaaks en aanvullende verkeersmaatregelen, te verhogen. Voorts wordt in een betere verkeerskundige doorstroming voorzien. Het wijzigingsplan is in lijn met de Strategische visie 2020 van de gemeente Den Helder.

### *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.

Voor de lange termijn is een attractief woon-, werk- en leefmilieu cruciaal voor het behouden en aantrekken van bewoners, bezoekers en werkenden. Daarom investeert de stad in de kwaliteit van de woningvoorraad, een levendig en veilig stadshart en goede voorzieningen. De infrastructuur draagt bij aan de kwaliteit van het leefmilieu. In de Structuurvisie zijn hierbij de volgende opgaven benoemd:

- alle wijken, deelcentra en werklocaties dienen goed en veilig bereikbaar te zijn per auto, fiets en openbaar vervoer;
- geen beperkingen in leefbaarheid door overmatig autoverkeer nabij verblijfs- en andere waardevolle locaties.

In de Structuurvisie Den Helder 2025 is het realiseren van de 'Verlengde Breewijd' benoemd als concrete maatregel. Naast de aanleg van de weg is in de structuurvisie voorts aangegeven dat er verkeerskundige maatregelen op de Langevliet/Nieuweweg dienen te worden getroffen teneinde de verkeershinder in het centrum van Julianadorp te verminderen en te zorgen voor een betere verkeersdoorstroming.

## Conclusie

Voorliggend wijzigingsplan voorziet in de uitvoering van een in de Structuurvisie Den Helder 2025 benoemde concrete maatregel. De aanleg van de Noorderhaaks (Verlengde Breewijd) is in overeenstemming met de Structuurvisie Den Helder 2025.

### *Waterplan Den Helder Waterbreed*

Samen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier neemt de gemeente Den Helder maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren. In het waterplan 'Den Helder Waterbreed' is een aantal maatregelen opgenomen om watersystemen van elkaar te scheiden. Zo wordt water met een goede waterkwaliteit gescheiden van de gebieden waar het water een mindere of andere waterkwaliteit heeft. In gebieden met schoon water krijgt de natuur weer een kans en kunnen we volop genieten van de omgeving op en langs de waterkant. De gemeente werkt daarom ook aan het verhogen van de recreatiewaarde van water.

In het waterplan Waterbreed staat hoe de beheerders nu en in de toekomst met het watersysteem willen omgaan. Ook staan er maatregelen in voor goed en zorgvuldig waterbeheer en -onderhoud.

## Conclusie

In hoofdstuk 4.1 wordt nader ingegaan op waterhuishoudkundige aspecten.

### *Cultuurhistorische waarden Den Helder*

In de beleidsnota 'Cultuurhistorische waarden Den Helder' (2004) is het grondgebied van de gemeente Den Helder onderverdeeld in vijf archeologische beleidsgebieden. Op de beleidskaart is aangegeven dat het plangebied in zone DH4-9A van het beleidsgebied 'Landelijk gebied - Koegraspolder' ligt.

In de beleidsnota is beschreven dat in 1956 hier in een bouwput op een diepte van circa 4,5 meter onder het maaiveld een aantal vuurstenen afslagen zijn gevonden. Afslagen zijn het afval van vuursteenbewerking. Deze dateren vermoedelijk uit het Mesolithicum. De aanwezigheid van afslagen duidt er op dat ter plekke een nederzetting uit deze periode aanwezig is. In de vroegere Prehistorie, voor de IJzertijd, werden veel werktuigen van vuursteen gemaakt zoals boren, messen en pijlpunten. Voor dit deel het plangebied geldt dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is indien 1) de werkzaamheden een groter oppervlak omvatten dan 50 vierkante meter en daarnaast een diepte bezitten van meer dan 4,0 meter onder maaiveld of 2) de werkzaamheden een groter oppervlak omvatten dan 5000 vierkante meter en daarnaast een diepte bezitten van 0,5 meter of meer onder maaiveld.

## Conclusie

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op cultuurhistorie en archeologie.

## HOOFDSTUK 4: MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

### 4.1 Water

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

#### Beschouwing

In het kader van het project 'Noorderhaaks' heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

#### - *Planbeschrijving*

Ten behoeft van de ontwikkeling van de 'Noorderhaaks' is er sprake van een substantiële toename aan verharding, het dempen en graven van waterlopen en het aanbrengen van kunstwerken. Aangezien de gronden aan beide zijden van de nieuwe weg, agrarisch gebruikt zullen blijven en tevens de bestaande onderbemaling in stand gehouden moet worden, zal er een scheiding in waterlopen plaatsvinden waarbij het stedelijk water en agrarisch water in verschillende aangrenzende waterlopen voorzien zal worden.

De aanleg van het project Noorderhaaks voorziet ter plaatse van het plangebied in een totaal verhard oppervlak van circa 8.429 vierkante meter. Voor de rijbaan Noorderhaaks betreft dit een verhardingsoppervlak van circa 5.668 vierkante meter, voor het langsliggende fietspad is het verhardingsoppervlak circa 2.761 vierkante meter. Binnen het plangebied wordt circa 1.750 vierkante meter aan stedelijk wateroppervlak aangelegd. Het aan te leggen agrarisch wateroppervlak bedraagt circa 1.897 vierkante meter. Het totaal aan te leggen wateroppervlak komt hiermee op circa 3.647 vierkante meter.

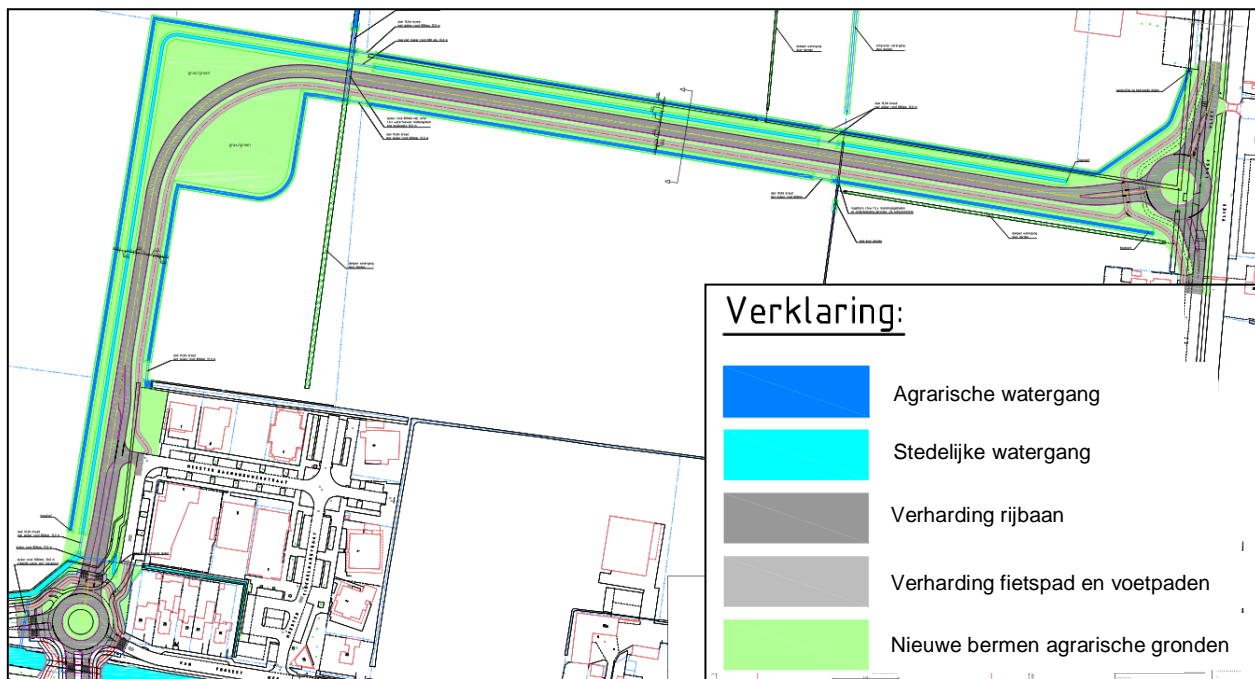
#### - *Gebiedsbeschrijving*

Het plangebied 'Noorderhaaks' is gelegen in de polder Koegras in peilgebied 2060-01 met een streefpeil van NAP-0,50 meter. Door het hoogheemraadschap wordt aangegeven dat in de praktijk dit peil lager zal zijn in verband met de aanwezige onderbemaling.

De te ontwikkelen locatie heeft momenteel een gemiddelde maaiveldhoogte van NAP +0,20 meter. Bij extreme neerslagsituaties kan het waterpeil in het omliggende water flink stijgen. Het hoogheemraadschap adviseert hiertoe om bij voorkeur niet veel lager dan het huidige maaiveld te ontwikkelen, om toekomstige problemen vanuit grond- en oppervlaktewater te voorkomen. De

hoogteligging van de weg wordt bepaald door de uitkomst van de constructie berekeningen van de weg. Het voorkomen problemen met het grond- en oppervlaktewater wordt hierin meegenomen.

Op de onderstaande afbeelding is het ontwerp van de Noorderhaaks en het hierbij behorende watersysteem weergegeven. Het watersysteem bestaat uit de watergangen en de daarmee samenhangende oevers en kunstwerken, zijnde dammen met een duikers.



Afbeelding: watersysteem behorende bij de Noorderhaaks

- *Verhardingstoename*

Een van de onderdelen van de watertoets is het beoordelen van de verhardingstoename. De voorgenomen plannen zorgen voor een substantiële toename van de verharding en de aanleg van extra kunstwerken in de vorm van dammen met duikers. Door deze toename aan verharding zal neerslag versneld worden afgevoerd naar het oppervlaktewater, al dan niet via het rioolstelsel. Dit leidt tijdens extreme situaties tot pieken in de waterstand met wateroverlast als gevolg. Om ervoor te zorgen dat de waterhuishoudkundige situatie niet verslechtert ten gevolge van de verhardingstoename zullen er in het desbetreffende peilgebied compenserende maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van extra wateroppervlak.

- *Compensatie*

Het plangebied is momenteel onbebouwd en onverhard. Middels het ontwerp van de Noorderhaaks is er ter plaatse van het plangebied sprake van een substantiële toename aan verhard oppervlak van circa 8.429 vierkante meter. Het verhard oppervlak bestaat uit de rijweg en het naastgelegen fietspad. Dit verharde oppervlak wordt versneld op het oppervlaktewater geloosd. Bij een toename aan verharding en versnelde afvoer van hemelwater, wordt tot een hoeveelheid van 2.000 vierkante meter gerekend met een vast percentage van 10%. In dit geval is er ter plaatse van het plangebied sprake van een toename aan verharding van 8.429 vierkante

meter en moet het compensatiepercentage berekend worden aan de hand van de maaiveldhoogte, het waterpeil, de grondsoort, de afvoercapaciteit van het gemaal en het rioleringsstelsel. Door het hoogheemraadschap is aangegeven dat de compensatiepercentage 8% moet bedragen. Met de realisatie aan nieuw stedelijk water binnen het plangebied van circa 1.750 vierkante meter, parallel aan de nieuwe weg waar de verharding op afwatert, wordt hier ruimschoots aan voldaan. Deze waterloop staat in verbinding met het stelsel van stedelijk water. Voor de toename aan verhard oppervlak en de benodigde compensatie is een watervergunning nodig.

- *Dempen*

Voor de realisatie van de 'Noorderhaaks' is het noodzakelijk om een aantal (delen van) waterlopen te dempen. Deze zullen gecompenseerd worden door het graven van nieuwe waterlopen met een minimale breedte op de waterlijn van 2,00 meter en een talud van 1:2, alsmede door het realiseren van een waterloop aan weerszijde van de nieuwe weg. Dit is noodzakelijk aangezien de agrarische functie van het gebied behouden blijft. Voor het dempen en graven hiervan is een watervergunning nodig.

- *Kunstwerken*

In het voorgelegde plan zijn een aantal kunstwerken opgenomen. Deze kunstwerken betreffen dammen met onderliggende duikers. Deze kunstwerken zijn op voorhand afgestemd met het hoogheemraadschap en akkoord bevonden.

- *Grondwater*

Gezien de plannen is het aannemelijk dat bij het bouwrijp maken van de locatie, bronbemaling zal worden toegepast. Afhankelijk van de te bemalen hoeveelheid is een watervergunning of een melding in het kader van de Waterwet noodzakelijk. Het onttrokken grondwater zal ook moeten worden afgevoerd. Het hoogheemraadschap is net als voor de onttrekking van het grondwater ook aanspreekpunt als het gaat om het lozen van het onttrokken grondwater op het oppervlaktewater. Voor het retour bemalen van het onttrokken water is de provincie aanspreekpunt.

- *Vergunningen en ontheffingen*

Voor werkzaamheden in, langs, op, bij of aan open water, waterkeringen, alsmede voor het doen van lozingen op het oppervlaktewater en het realiseren van verhardingstoenames groter dan 800 vierkante meter is een watervergunning nodig. In dit geval is er ook sprake van een wijziging van de bestaande onderbemaling.

- *Watervergunning*

Ten behoeve van het project Noorderhaaks is momenteel een aanvraag voor de benodigde watervergunning in voorbereiding. De indiening van de watervergunning is op korte termijn voorzien.

## Conclusie

Het initiatief is in relatie tot het aspect water uitvoerbaar.

## **4.2 Bodem**

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. In het algemeen geldt dat verontreiniging van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen. Uitgangspunt is dat de bodem schoon is en dat dat zo moet blijven (zorgplicht). Voor vervuilde bodems geldt dat deze functiegericht en kostenefficiënt gesaneerd moeten worden. Voorwaarde is dat hierbij geen verspreiding van of ontoelaatbare blootstelling aan verontreiniging optreedt. De Wet bodembescherming geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor de stof geldende streefwaarde overschrijdt.

## Beschouwing

### *Historisch (bodem)onderzoek locatie Noorderhaaks, Julianadorp*

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Linge milieu bv het 'Historisch bodemonderzoek locatie Noorderhaaks, Julianadorp' uitgevoerd. Dit onderzoek (projectnummer: 15-2029, d.d. 16 september 2015) is opgenomen als bijlage 1 bij voorliggend wijzigingsplan.

Doel van het historisch (bodem)onderzoek is te komen tot een overzicht van het gebruik in het verleden en heden van de locatie, met name in relatie tot mogelijke verontreiniging. De nadruk van het onderzoek ligt op de eventuele consequenties van de (verwachte) bodemkwaliteit voor de ontwikkeling van de locatie.

De volgende bronnen zijn geraadpleegd voor het historisch onderzoek.

1. Informatie van de Gemeente Den Helder;
2. Eerder bodemonderzoek in de omgeving;
3. Raadpleging website [watwaswaar.nl](http://watwaswaar.nl), oude kaarten en foto's;
4. Gegevens van bodemkaarten.

### *1. Informatie van de Gemeente Den Helder*

Er zijn bij gemeente De Helder geen eerdere bodemonderzoeken ter plaatse van het plangebied aanwezig. Alleen langs de Langevliet zijn enkele onderzoeken bekend. Voor Den Helder is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar. Het traject van de nieuwe weg bevindt zich daarop in de schone zone Buitengebied.

### *2. Bodemlocaties in de omgeving*

In opdracht van gemeente Den Helder is door Antea Group in juni 2015 een 'Verkennd bodem- en verhardingsonderzoek project Noorderhaaks in Julianadorp'. Het onderzoek heeft betrekking op de voorgenomen aanleg en aanpassing van een aantal wegen en fietspaden aan de noordkant van het dorp. Er is alleen lichte verontreiniging in grond en grondwater in de

onderzochte delen aangetroffen. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op dit onderzoek.

Uit gegevens van gemeente Den Helder blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied 'Noorderhaaks' enkele bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Ter plaatse van het perceel Langevliet 48A is een ondergrondse HBO-tank geregistreerd. In april 2001 is door Marees Kamp en Kistemaker BV een indicatief onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen verontreiniging is aangetroffen, zodoende was het uitvoeren van nader onderzoek niet noodzakelijk. Ter hoogte van de woning aan de Langevliet 13A is een bodemsanering uitgevoerd in 2014. De sanering betrof immobiele verontreiniging. Bureau Grondslag BV heeft de BUSmelding en evaluatie uitgevoerd. Uit informatie van de provincie Noord-Holland blijkt dat de locatie voldoende is gesaneerd.

### 3. *Watwaswaar.nl, oude kaarten*

Voor informatie over eventuele bebouwing of grondverzet in het verleden zijn ter plaatse van het plangebied 'Noorderhaaks' oude kaarten geraadpleegd op de website [watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl). Op deze website<sup>1</sup> kon, ter indicatie, oude kadastrale gegevens en oude topografische kaarten van Nederland geraadpleegd worden. Op de kaarten is enkel agrarisch gebruik van de locatie aangegeven. Er is geen bebouwingssituatie weergegeven in afgelopen decennia of activiteiten die duiden op grondverzet (anders dan het ploegen van de bodem).

### 4. *Bodemkaarten*

Het maaiveld van het plangebied 'Noorderhaaks' ligt op ongeveer 0.3 meter boven NAP. De bodem van de polder bestaat uit klei en veen. Uit grondboringen en sonderingen in het gebied is af te leiden dat de strook waar de Noorderhaaks wordt aangelegd voornamelijk bestaat uit zand, overgaand in klei en veen op gemiddeld 2.0 meter onder maaiveld. De veenlaag heeft een dikte van ongeveer 1.0 meter. De geolitische bodeopbouw is schematisch terug te vinden in de bijlage. Op de regionale bodemkaart is een onderverdeling gemaakt tussen 'goede en slechte grond'. Het plangebied Noorderhaaks is, net als een groot deel van Julianadorp, aangewezen als slechte grond.

### Conclusie

Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek wordt niet verwacht dat er verontreiniging in de grond of het grondwater van het plangebied Noorderhaaks aanwezig is in gehalten boven de tussenwaarde. De verwachte bodemkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor aanleg van de weg.

### *Verkennd bodem - en verhardingsonderzoek project Noorderhaaks in Julianadorp*

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Antea Group in de periode april - juni 2015 het 'Verkennd bodem - en verhardingsonderzoek project Noorderhaaks in Julianadorp' uitgevoerd. Dit onderzoek (projectnummer 401739, d.d. 8 juni 2015) is opgenomen als bijlage 2 bij voorliggend wijzigingsplan. Het onderzoek heeft betrekking op de voorgenomen aanleg en aanpassing van een aantal wegen en fietspaden aan de noordkant van Julianadorp. Deze wegen

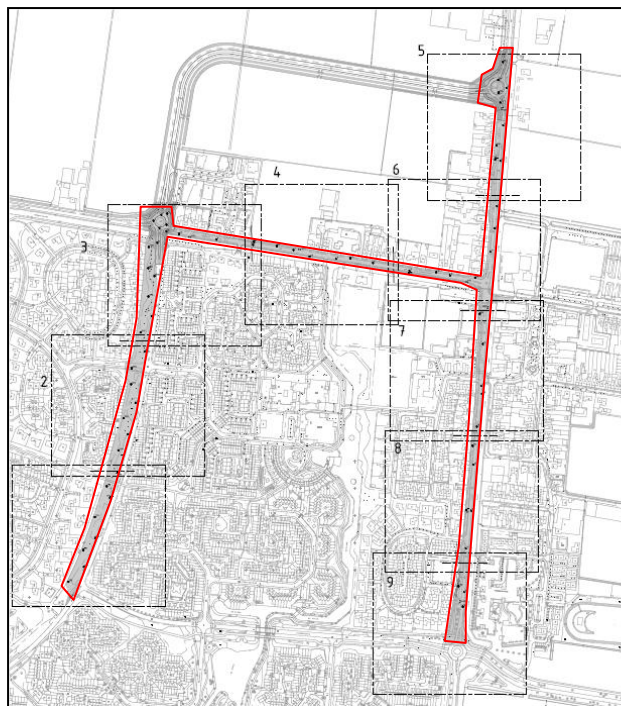
---

<sup>1</sup> Sinds 1 januari 2016 is de site [watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl) opgeheven, de gegevens zijn overgedragen aan de Beeldbank van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



en fietspaden maken geen onderdeel uit van het voorliggende plangebied van het wijzigingsplan Noorderhaaks maar worden verkeerskundig aangepast om de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming te verbeteren.

Op de onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied globaal weergegeven in het rood.



Afbeelding: onderzoeksgebied verkennend bodem - en verhardingsonderzoek

In het verkennend bodem - en verhardingsonderzoek worden de onderstaande resultaten geconcludeerd.

- *Fietspad Breewijd*

In de zandige boven- en ondergrond en kleiige ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen gemeten. In de venige ondergrond zijn ten hoogste licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen gemeten. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan cadmium en tetrachlooretheen gemeten. Voor de werkzaamheden zijn geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk in relatie tot werken in verontreinigde grond.

- *Fietspad Langevliet*

Het asfalt is geschikt voor hergebruik en de funderingslaag betreft op basis van samenstellings- en emissie-eisen een niet-vormgegeven bouwstof. In de grond zijn licht verhoogde gehalten aan PAK gemeten. Voor de werkzaamheden zijn geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk in relatie tot verontreinigde grond.

- *Van Foreestweg*

Het asfalt in de Van Foreestweg is geschikt voor warm hergebruik voor nieuwe verharding. Het funderingsmateriaal betreft op basis van samenstellings- en emissie-eisen een niet-vormgegeven bouwstof.

- *Langevliet*

Het asfalt in de Langevliet komt grotendeels niet in aanmerking voor warm hergebruik. Omdat er geen verband is tussen het type asfalt en het gehalte aan PAK, is het raadzaam om het asfalt van Langevliet als teerhoudend te beschouwen. De puingrondfundering op het zuidelijk deel van de Langevliet is ongeschikt voor hergebruik op basis van het gehalte aan PAK. Het overige funderingsmateriaal onder het asfalt op de Langevliet voldoet aan de eisen voor een niet-vormgegeven bouwstof. Onder het asfalt en de fundering is zand, veen en/of klei aanwezig. Het zand tot 1,4 meter onder maaiveld en de venige en kleiige ondergrond bevatten licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PCB, PAK en/of minerale olie. In de diepere zandige ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen gemeten. Het grondwater bevat licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en tetrachlooretheen. Ter hoogte van het tankstation zijn in het grondwater licht verhoogde gehalten aan xylenen en naftaleen gemeten. Voor de werkzaamheden is de basisklasse van toepassing.

### Conclusie

Op basis van de resultaten van het 'Verkennd bodem - en verhardingsonderzoek project Noorderhaaks in Julianadorp' (projectnummer 401739, d.d. 8 juni 2015) wordt geconcludeerd dat voor de werkzaamheden geen melding in het kader van de Wet Bodembescherming noodzakelijk is. De aangetoonde licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voor de werkzaamheden op de Van Foreestweg en de Langevliet is de basisklasse van toepassing. Voor de werkzaamheden op Breeveld zijn geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk in relatie tot verontreinigde grond.

Mogelijk dient er bij herinrichtingswerkzaamheden grond of andere materialen van de locatie te worden afgevoerd. Als hier sprake van is zal onderzoek worden uitgevoerd zoals omschreven in het Besluit bodemkwaliteit. Hergebruik van de vrijkomende grond (zonder bijmengingen) op het onderzoeksterrein is wel mogelijk zonder verder bodemonderzoek uit te voeren. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek kunnen de vrijkomende materialen en grond wel aangeboden worden aan een grondverwerker. Hier zal aan worden voldaan.

### **4.3 Ecologie**

Op basis van wetgeving is bepaald dat ruimtelijke initiatieven geen (onevenredige) nadelige effecten mogen hebben op eventueel voorkomende beschermde flora en fauna.

Ten behoeve van de bescherming van ecologische waarden is een tweetal wetten van toepassing. In de Natuurbeschermingswet 1998 zijn regels opgenomen die van toepassing zijn op gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten). De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet.

#### *Flora- en faunawet*

De Flora- en faunawet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden of beschadigen van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

## *Natuurbeschermingswet 1998*

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Daarnaast regelt deze wet het aanwijzen van natuurgebieden die van nationaal of internationaal belang zijn: Beschermde Natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden. De Natuurbeschermingswet 1998 bepaalt vervolgens wat er wél en niet mag in deze beschermde natuurgebieden. Sinds 1 oktober 2005 zijn de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt.

### Beschouwing

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Bureau Aandacht Natuur het 'Flora- en faunaonderzoek Realisatie Rondweg Noorderhaaks Julianadorp' uitgevoerd. Dit onderzoek (d.d. 24 september 2015) is opgenomen als bijlage 3 bij voorliggend wijzigingsplan. In het onderstaande zijn de conclusie uit het flora- per soortgroen beschreven. Voorts wordt ingegaan op en welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.

#### *Flora*

Met betrekking tot de aanwezige flora zijn geen (strikt) beschermde plantensoorten aangetroffen binnen het plangebied. Gezien de aanwezige begroeiing en terreintypen, wordt niet verwacht dat (strikt) beschermde plantensoorten aanwezig zijn binnen het plangebied. Een ontheffingsaanvraag of nader onderzoek naar beschermde plantensoorten in het kader van de Flora- en faunawet is dan ook niet aan de orde.

#### *Vogels*

Op en langs het plangebied zijn een aantal algemene broedvogels aangetroffen en te verwachten. Voor alle beschermde inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Flora- en faunawet een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. In de praktijk betekent dit dat versturende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen uitgevoerd mogen worden. Handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren zijn eveneens niet toegestaan. Nestlocaties van boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, oehoe, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespindief en zwarte wouw worden gezien als een jaar rond beschermde vaste rust- en verblijfplaats. Voor de verstoring van deze verblijfplaatsen en belangrijk leef- of foerageergebied is ook buiten het broedseizoen een ontheffing noodzakelijk. Aan of direct rondom de planlocatie zijn echter geen vogelsoorten met een jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats of sporen die wijzen op hun aanwezigheid waargenomen. Met de voorgenomen aanleg van de Noorderhaaks, wordt dan ook niet verwacht dat nesten of een essentieel onderdeel van het leefgebied van vogelsoorten met een jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats worden verstoord. Nader onderzoek of de aanvraag tot ontheffing voor (één van) deze soorten is dan ook niet aan de orde.

#### *Vleermuizen*

Binnen het plangebied zijn een beperkt aantal waarnemingen gedaan van vleermuizen. Aan de hand van de waarnemingen en gezien het ontbreken van opgaande groenstructuren en -elementen binnen het projectgebied, kan worden geconcludeerd dat het projectgebied beperkt tot

niet van belang is als foerageergebied voor vleermuizen. Ook vlieg- of migratieroutes van vleermuizen zijn niet vastgesteld en worden aan de hand van de terreinkenmerken ook niet verwacht. Op of in de directe omgeving van de projectlocatie zijn eveneens geen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Voor de realisatie van de Noorderhaaks is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet voor het verstoren of verwijderen van belangrijk leefgebied of vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen niet aan de orde.

#### *Overige zoogdieren*

Met betrekking tot de overige (grondgebonden) zoogdiersoorten worden uitsluitend algemeen voorkomende beschermde soorten zoogdieren verwacht binnen het plangebied. Aan de hand van de (huidige) literatuurgegevens kan het voorkomen van strikt beschermde (grondgebonden) zoogdiersoorten worden uitgesloten. Een nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag voor deze soorten is hiermee niet aan de orde.

#### *Vissen en amfibieën*

Met het visonderzoek binnen het plangebied zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen. In de aanwezige sloten zijn uitsluitende enkele algemene vissoorten en algemeen voorkomende beschermde amfibieën vastgesteld. Op enige afstand van het plangebied is de strikt beschermde soort rugstreeppad waargenomen. Ten behoeve van de aanleg van de Noorderhaaks is met betrekking tot de soortgroep vissen geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk, danwel aanvullende maatregelen van toepassing. Met betrekking tot algemeen voorkomende beschermde soorten, zoals amfibieën, geldt te allen tijde de zorgplicht zoals bedoeld in de Flora- en faunawet. Met betrekking tot amfibieën is aan te bevelen om sloten te dempen buiten de voortplantingsperiode (april t/m augustus) en buiten de periode van winterslaap (november t/m half maart). Aan de hand het onderzoek is verder naar voren gekomen dat de strikt beschermde rugstreeppad niet voorkomt binnen het projectgebied, maar wel in de (directe) omgeving hiervan is waargenomen. In het kader van de voorgenomen plannen is een ontheffingsaanvraag met betrekking tot rugstreeppad dan ook niet noodzakelijk. Echter is de rugstreeppad een zogeheten pionierssoort, die als zodanig in staat is om in korte tijd nieuw ontstane voortplantingswateren te koloniseren. Geschikte voortplantingswateren bestaan uit ondiepe, tijdelijke wateren, waarin predatie van eieren en larven veel lager is. Tijdens de aanleg van de Noorderhaaks kunnen dergelijke situaties ontstaan en kolonisatie plaatsvinden door de rugstreeppad. Bij realisatie van de Noorderhaaks is het dan ook aan te bevelen rekening te houden met het voorkomen van rugstreeppad. Hierbij kan gedacht worden aan het zoveel mogelijk uitvoeren van de werkzaamheden buiten de voortplantingsperiode (april t/m juli) van deze soort of het plaatsen van een amfibieraster rondom de projectlocatie. Een andere belangrijke maatregel is vermijden dat geschikte voortplantingswateren (tijdelijke, ondiepe wateren of plassen (door spoorvorming) kunnen ontstaan binnen het werkterrein. Indien rugstreeppadden tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen, kan dit tot vertraging leiden en is een ontheffingsaanvraag alsnog noodzakelijk. Op dit moment hoeft er geen nader onderzoek naar de Rugstreeppad gedaan te worden. Het terrein is op dit moment geen onderdeel van het leefgebied van de Rugstreeppad.

#### *Overige beschermde soorten*

Andere strikt beschermde soorten worden niet verwacht binnen het plantracé. Nader onderzoek of de aanvraag van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet met betrekking tot

overige beschermde soorten is dan ook niet noodzakelijk. Echter kunnen veranderingen in de situatie binnen het plangebied of in de planvorming altijd leiden tot andere inzichten en daarmee tot wijziging van deze conclusies. Mogelijk kunnen gedurende het planproces of de werkzaamheden zich nieuwe soorten gaan vestigen. Bij constatering van een beschermde soort tijdens de voorgenomen activiteiten blijft het alsnog noodzaak om maatregelen te nemen of ontheffing aan te vragen voor deze soort(en). Hier zal aan worden voldaan.

#### Conclusie

Gezien het bovenstaande is de aanleg van de Noorderhaaks in relatie tot de aspecten flora en fauna uitvoerbaar.

#### **4.4 Cultuurhistorie en archeologie**

De wet- en regelgeving op rijksniveau met betrekking tot archeologie en cultureel erfgoed is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. De Monumentenwet 1988 regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan binnen ruimtelijke ontwikkelingen en de financiering van opgravingen.

#### Beschouwing

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Antea Group Archeologie het 'Archeologisch bureauonderzoek Noorderhaaks te Julianadorp' uitgevoerd. Dit onderzoek (projectnummer 401879, d.d. 28 mei 2015) is opgenomen als bijlage 4 bij voorliggend wijzigingsplan.

Het plangebied maakt deel uit van de landschappelijke regio 'Noordelijk zeeleigebied'. Op het dekzand dat gedurende de laatste ijstijd in het plangebied is afgezet heeft zich een meters dik holoceen pakket gevormd dat bestaat uit mariene afzettingen afgewisseld met veen.

Voor het plangebied is een lage kans op de het aantreffen van archeologische waarden. In de omgeving zijn echter wel vondsten bekend uit het mesolithicum, de ijzertijd en de middeleeuwen, waardoor de aanwezigheid van archeologische waarden niet kan worden uitgesloten. Archeologische waarden uit het laat paleolithicum tot en met de nieuwe tijd kunnen voorkomen. Sporen uit het laat paleolithicumneolithicum kunnen worden aangetroffen op het pleistocene dekzand waarvan de top zich vermoedelijk op een diepte van minimaal 4,0 meter bevindt. In de top van het holocene Hollandveen kunnen sporen uit de bronstijd tot en met de late middeleeuwen worden aangetroffen. De top van het Hollandveen bevindt zich vermoedelijk op een diepte van minimaal 2,0 meter beneden maaiveld. Verder kunnen op of net onder het maaiveld kunnen sporen uit de nieuwe tijd en de Tweede Wereldoorlog worden aangetroffen. De kans op het aantreffen van sporen uit de nieuwe tijd is het hoogst nabij de historische kern van Julianadorp. Resten uit de Tweede Wereldoorlog (onder meer een tankgracht van de Atlantikwall), kunnen worden verwacht nabij de zuidelijke helft van de Breewijd en de Langevliet.

In het archeologisch bureauonderzoek is aangegeven dat op dit moment nog niet geheel duidelijk is welke bodemverstoring door de eventuele werkzaamheden zal optreden.

Naar verwachting zal bij de aanleg van de weg en bijbehorende sloten een verstoring tot maximaal 1,5 meter beneden maaiveld optreden, waarbij met name het risico op het verstoren van archeologische waarden uit de nieuwe tijd en de Tweede Wereldoorlog nabij de historische

kern van Julianadorp en de zuidelijke helft van de Breewijd en de Langevliet aanwezig is. Waar de werkzaamheden verstoring van de archeologisch relevante niveaus als gevolg hebben, wordt in het onderzoek aanbevolen voorafgaand aan de werkzaamheden een nader archeologisch onderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek met verkennende boringen uit te voeren. Een verkennend onderzoek heeft als doel het in kaart brengen van eventuele verstoringen in de bodem, het toetsen van de verwachte bodemopbouw van het gebied en het in kaart brengen van kansrijke en kansarme zones wat betreft archeologie. Een andere mogelijkheid is het laten begeleiden van de werkzaamheden door een archeoloog, met name nabij de Atlantikwall die de Breewijd en de Langevliet kruist is dit een optie.

In het archeologisch bureauonderzoek wordt aanbevolen om de omvang van het nader onderzoek af te stemmen op de mate van verstoring die de gebiedsontwikkelingen met zich mee zal brengen. De verplichting voor nader archeologisch onderzoek wordt opgenomen in het contract met de opdrachtnemende partij. Deze verplichting voor nader archeologisch onderzoek (boringen of archeologische begeleiding) wordt voor of tijdens de aanleg van de Noorderhaaks uitgevoerd.

#### Conclusie

Voorliggend initiatief is in relatie tot het aspect archeologie uitvoerbaar.

#### 4.5 Geluid

Voor het aspect wegverkeerslawaaï is de Wet geluidhinder het wettelijke kader. De Wet geluidhinder stelt dat onderzoek naar de geluidsuitstraling van alle wegen dient te worden gedaan, met uitzondering van woonerven en wegen die zijn opgenomen in een 30 km zone. Iedere weg heeft een geluidszone die afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Indien geluidgevoelige bestemmingen (objecten) zijn gelegen binnen de onderzoekszone conform de Wet geluidhinder, moet de optredende geluidbelasting ter plaatse van deze bestemmingen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Bij de aanleg van de Noorderhaaks en de voorziene verkeerskundige maatregelen doen zich in relatie tot de Wet geluidhinder twee relevante aspecten voor. Voorts dient er een afweging te worden gemaakt in het kader van goede ruimtelijke ordening.

##### 1. *Nieuwe aanleg weg*

Ten eerste dient bij de aanleg van een nieuwe weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Voor bestaande woningen langs een nieuw aan te leggen weg gelden de normen zoals deze in de onderstaande tabel zijn opgenomen.

| <b>Normering</b>  | <b>'Regime nieuwe situaties'</b> |
|---|----------------------------------|
| Voorkeursgrenswaarde  | 48 dB (artikel 82.1)             |
| Maximale ontheffing voor nieuwe wegen in buitenstedelijk gebied voor bestaande woningen | 58 dB (artikel 83.3.a)           |
| Maximale ontheffing voor nieuwe wegen in binnenstedelijk gebied voor bestaande woningen | 63 dB (artikel 83.3.b)           |
| Binnenhuisbelasting   | 33 dB (artikel 111.2)            |

*Afbeelding: normering Wet geluidhinder nieuwe wegaanleg*

## 2. *Reconstructie*

Ten tweede dient aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Van een reconstructie is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen. Onder fysieke wijziging van een weg wordt niet verstaan het verlagen van de snelheid of het vervangen van een wegdekverharding door een verharding met dezelfde of een grotere geluidreducerende werking.

### - *Ruimtelijke ordening*

Gemeentes hebben op grond van de gewijzigde Wet geluidhinder meer bevoegdheden gekregen om een eigen beleid te voeren. Hiertoe heeft de gemeente Den Helder op 16 september 2013 de 'Nota Geluidbeleid' vastgesteld. Met de nota Geluidbeleid wil de gemeente Den Helder het thema geluid een prominentere plaats geven binnen het gemeentelijke beleid, waarbij zorg wordt gedragen voor een betere afstemming met andere milieuthema's en de ruimtelijke ordening.

Het doel van het gemeentelijke geluidbeleid is:

1. het behouden van de goede kwaliteiten; en,
2. het benutten van kansen om voor de gebieden de geluidskwaliteit te verbeteren.

Het beleid richt zich op de geluidsthema's wegverkeer, railverkeer, bedrijven, evenementen en horeca en waar het gaat om cumulatie ook luchtvaartlawaai.

Bij het nemen van maatregelen ter beperking van geluidhinder wordt van uit de rijksregelingen al van oudsher de prioriteit gelegd bij maatregelen aan de bron. Als daarmee onvoldoende effect wordt bereikt, komen maatregelen in de overdrachtssfeer (schermen of grondwallen) in aanmerking. Als laatste worden maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld gevelisolatie) overwogen. De achtergrondgedachte van deze volgorde is een zo klein mogelijk gebied aan een hoog geluidsniveau bloot te stellen. Dit leidt tot een efficiënt gebruik van de ruimte.

De geluidsemisatie van auto's en treinen kan de gemeente niet in directe zin beïnvloeden. Hiervoor is het Rijk (en op een hoger niveau de Europese Unie) verantwoordelijk. Het Rijk bepaalt de eisen voor de typekeuring en is daarin op haar beurt weer afhankelijk van de afspraken op Europees niveau. Er zijn echter bronmaatregelen die ook tot de 'maatregelen bij de bron' behoren en waarop een gemeente, voor zover het gemeentelijke wegen betreft, wel degelijk invloed heeft.

Maatregelen bij de bron betreffen:

- de verkeerstructuur in de gemeente;
- de verkeersintensiteit;
- de maximumsnelheid;
- de samenstelling van het verkeer (het percentage vrachtwagens);
- de uitvoering van het wegdek.

## Beschouwing

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Grontmij Nederland B.V. het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai 'Nieuwe aanleg Noorderhaaks te Julianadorp' uitgevoerd. Dit

onderzoek (projectnummer 344481, ref. GM-0162254, d.d. 5 juni 2015) is opgenomen als bijlage 5 bij voorliggend wijzigingsplan.

Het akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van het wijzigingsplan Noorderhaaks en reconstructie van de Langevliet, waarbij is getoetst aan de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt dat onderzoek naar de geluidsuitstraling van alle wegen dient te worden gedaan, met uitzondering van woonerven en wegen die zijn opgenomen in een 30 km-zone.

De volgende situaties zijn, naar analogie van de in de Wet geluidhinder onderscheiden gevallen, onderzocht:

1. Toetsing aan de Wet geluidhinder van de nieuw aan te leggen Noorderhaaks op de woningen binnen de geprojecteerde geluidzone van deze weg.
2. Reconstructie van Langevliet. Deze situatie is van toepassing op de woningen binnen de geluidzones van de te reconstrueren weg.

Voor de verkeersintensiteiten op de onderzochte wegen is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens opgesteld door afdeling Mobiliteit van Grontmij. De rijsnelheden van de bestaande wegen zijn gebaseerd op Google Maps. De Langevliet ligt gedeeltelijk binnenstedelijk en gedeeltelijk buitenstedelijk en heeft een maximumsnelheid van respectievelijk 50 km/uur en 70 km/uur. De overige bestaande wegen hebben een snelheid van 50 km/uur. Het wegdektype voor de bestaande wegen zijn aangeleverd door de Regionale uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord. Het wegdek van Breewijd tussen rotonde Van Foreestweg en Tkruising met Zuiderhaaks bestaat uit het geluidreducerende asfalt Dubofalt. Voor de overige wegen is het referentiewegdek dichtasfaltbeton (DAB) aangehouden.

- *Conclusie onderzoek nieuwe aanleg Noorderhaaks*

Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB voor buitenstedelijk gebied en 63 dB voor binnenstedelijk gebied worden niet overschreden. De hoogste berekende geluidsbelasting op een geluidgevoelige bestemming is 54 dB. Aanvullend onderzoek naar andere akoestische voorzieningen aan of vanwege de Noorderhaak is noodzakelijk.

- *Conclusie reconstructieonderzoek*

Uit het onderzoek blijkt dat tussen de huidige geluidsbelasting en/of eerder vastgestelde waarden en de toekomstige situatie geen toename optreedt van 1,5 dB of meer. Hierdoor is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Derhalve is geen aanvullend onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen, vanwege de komst van de rotonde op de Langevliet, vereist.

Gezien het voorgaande is in opdracht van de gemeente Den Helder door Grontmij Nederland B.V. het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï 'Nieuwe aanleg Noorderhaaks te Julianadorp' uitgevoerd. Dit onderzoek (projectnummer 349160, ref. SWNL-0181585, d.d. 4 april 2016) is opgenomen als bijlage 6 bij voorliggend wijzigingsplan.

Als gevolg van de aanleg van de Noorderhaaks zullen de verkeersstromen op de omliggende wegen veranderen en hiermee de lokale geluidsbelasting. De gemeente Den Helder wil graag inzicht in de gevolgen van de verandering in de verkeersintensiteiten op de geluidsbelasting langs de (hoofd)wegen in Julianadorp.



Uit het onderzoek blijkt dat in de huidige situatie op een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Indien het plan Noorderhaaks zonder verdere maatregelen wordt uitgevoerd zal de geluidsbelasting op meerwoningen boven de voorkeursgrenswaarde uitkomen. Indien geluidsreducerende maatregelen op de Breewijd of Zuiderhaaks toegepast worden zal de geluidsbelasting binnen het onderzoeksgebied afnemen. Uit het onderzoek blijkt verder dat met name langs de Breewijd en de Zuiderhaaks de toename van het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB aanwezig is. Langs de andere in dit onderzoek beschouwde wegen is sprake van een afname van de geluidsbelasting.

- *Breewijd*

Voor de Breewijd is onderzocht wat het effect van de aanleg van de Noorderhaaks is op de geluidsbelasting op de omliggende woningen van de Breewijd. Op 167 woningen met een geluidsbelasting boven de 48 dB neemt de geluidsbelasting toe. Op 90 van de 167 woningen neemt de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB toe.

Tevens is onderzocht wat het effect is van het verleggen van de Breewijd met 3,5 meter in westelijke richting. Uit de berekeningen blijkt dat weliswaar de geluidsbelasting op de woningen aan de oostkant van de Breewijd afneemt, maar dat deze aan de westkant toeneemt. Per saldo neemt het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de 48 dB nauwelijks af. Bijkomend nadeel is dat in het geval van het verleggen van een weg een reconstructieonderzoek uitgevoerd dient te worden. Volgens opgave van de gemeente Den Helder zou de weg dan komen te liggen op een hogedruk gasleiding, waardoor aanvullende eisen worden gesteld vanuit de exploitant. Dit brengt extra kosten met zich mee, bovenop de kosten voor het verleggen van de Breewijd. Vanwege landschappelijke of stedenbouwkundige aard zijn overdrachtsmaatregelen (schermen of grondwallen) langs de Breewijd niet mogelijk of zeer ongewenst. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat het treffen van bronmaatregelen (verplaatsen van de Breewijd) of overdrachtsmaatregelen (schermen of grondwallen) is in het kader van een goede ruimtelijke ordening dan ook niet mogelijk.

De eigenschappen van het bestaande wegdek zijn verslechterd ten gevolge van veroudering. Hierdoor is de akoestische kwaliteit van het bestaande wegdek minder geworden. De akoestische kwaliteit van het huidige wegdek is ongeveer gelijk aan dicht asfalt beton (DAB). Indien bij de berekeningen uitgegaan wordt van DAB in de huidige situatie en Dubofalt in de toekomstige situatie na planrealisatie neemt de geluidsbelasting op alle woningen rondom de Breewijd af. Zodra de gemeente de asfaltlaag op de Breewijd heeft vervangen voor opnieuw Dubofalt zal de geluidsbelasting bij een toename van het verkeer naar alle waarschijnlijkheid niet anders zijn dan men nu ervaart.

- *Zuiderhaaks*

Voor de Zuiderhaaks is tevens onderzocht wat het toepassen van het geluidsreducerend asfalt Dubofalt heeft op de geluidsbelasting van de woningen langs deze weg. Uit de berekeningen blijkt dat bij toepassing van Dubofalt het aantal woningen met een toename in de geluidsbelasting langs de Zuiderhaaks afneemt. Boven de voorkeursgrenswaarde (48 dB) zijn geen woningen meer over met een geluidtoename als Dubofalt wordt toegepast. Bij toepassing van het referentiewegdek (DAB) neemt de geluidsbelasting op 102 woningen toe ten opzichte van de huidige situatie.

- *Overige wegen*

Op de Langevliet en Schoolweg neemt de verkeersintensiteit af. Hierdoor neemt de geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen ook af. De verkeersintensiteit op een deel van de Van Foreestweg neemt toe en op een deel van de Van Foreestweg neemt de verkeersintensiteit af. De geluidsbelasting neemt op geen enkele woning langs de Van Foreestweg toe ten gevolge van de Van Foreestweg. Hierbij is alleen gekeken naar woningen met een geluidsbelasting hoger dan voorkeursgrenswaarde (48 dB).

### Conclusie

Ten gevolge van de aanleg van de Noorderhaaks verandert de verkeersstroming op delen van de Breewijd, Zuiderhaaks, Langevliet, Van Foreestweg en Schoolweg in Julianadorp. Om er voor te zorgen dat vanwege deze veranderende verkeersstroom de geluidsbelastingen op de woningen langs deze wegen niet toenemen zijn een aantal maatregelen voorgesteld. Wettelijk gezien is de gemeente niet verplicht om deze maatregelen te treffen. Ook is het niet nodig om hogere waardes aan te vragen voor de woningen binnen de geluidzones van deze wegen. Vanuit een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Den Helder gekeken of er iets gedaan kan worden aan de geluidsbelasting op deze woningen.

Op de Langevliet, Van Foreestweg en Schoolweg neemt de verkeersintensiteit af, waardoor ook de geluidsbelasting vanwege deze wegen afneemt. Vanuit landschappelijke of stedenbouwkundige aard zijn bron- en overdrachtsmaatregelen (geluidswal/geluidscherm) langs de Breewijd niet mogelijk of zeer ongewenst. Het treffen van dergelijke maatregelen bij de Breewijd is in het kader van een goede ruimtelijke ordening dan ook niet mogelijk. Wel zal de Breewijd worden voorzien van Dubofalt. De Zuiderhaaks valt niet binnen het project maar op korte termijn worden wel de mogelijkheden beschouwd om hier ook Dubofalt aan te brengen in combinatie met het regulier onderhoud.

## **4.6 Lucht**

### *Milieukwaliteitseisen*

Het bevoegd gezag dient in bepaalde gevallen bij het nemen van ruimtelijke en infrastructurele besluiten en bij het verlenen van vergunningen de luchtkwaliteit meenemen in de besluitvorming. Hierbij dient te worden nagegaan wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Als aan één of meer van onderstaande motiveringsgronden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan, mag het bevoegd gezag positief besluiten:

- a. het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden;
- b. het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit;
- d. het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

*Ad a. Het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden*

Als de effecten van een project niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden, kunnen de ontwikkelingen hun doorgang vinden. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. In Nederland dreigen er in de meeste gevallen enkel overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof.

*Ad b. Het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit*

Als de effecten van een project niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op locaties waar de luchtkwaliteit de grenswaarden overschrijdt, kunnen de ontwikkelingen hun doorgang vinden. Een verslechtering onder de grenswaarden is wel toegestaan. Wanneer de luchtkwaliteit door een project wel verslechtert op locaties waar de grenswaarden worden overschreden, mag onder voorwaarden de saldobenadering worden toegepast (Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007). Dit maakt het in beperkte gevallen mogelijk plaatselijk een verslechtering van de luchtkwaliteit boven de grenswaarden toe te staan als de luchtkwaliteit voor het gehele plangebied per saldo verbetert.

*Ad c. Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit*

Als de effecten van een project 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit, kunnen de ontwikkelingen hun doorgang vinden. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is omschreven dat een project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Dit betekent dat projecten voldoen aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> met niet meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), zijn voor een aantal categorieën van projecten de getalsmatige begrenzing weergegeven waarbinnen geen verdere toetsing aan de 3% grens of de grenswaarden nodig is.

*Ad d. Het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*

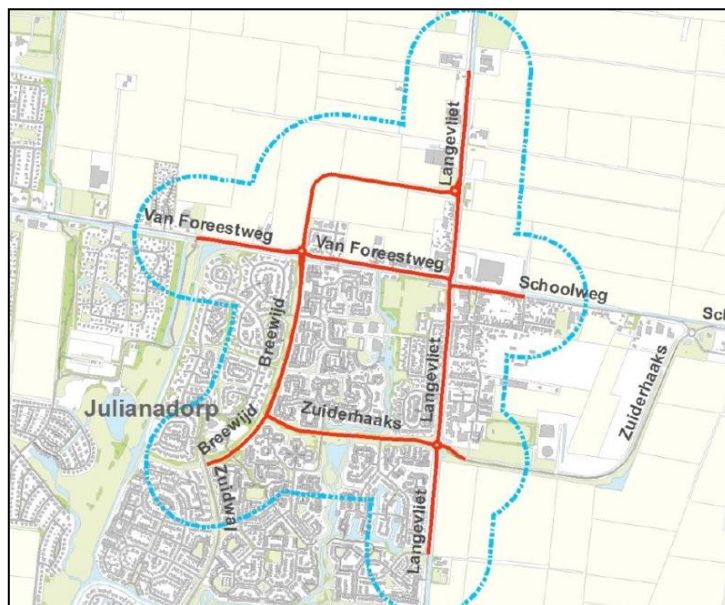
Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een plan om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het is een samenwerkingsprogramma van het Rijk en de decentrale overheden. Het NSL bevat alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit beïnvloeden en stelt hier maatregelen tegenover die de luchtkwaliteit verbeteren. Het doel van het NSL is te voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Voor projecten die zijn opgenomen in het NSL hoeft niet meer aangetoond te worden dat er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen.

### Beschouwing

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Grontmij Nederland het onderzoek luchtkwaliteit 'Nieuwe aanleg Noorderhaaks te Julianadorp' uitgevoerd. Dit onderzoek (projectnummer 344481, ref. GM-0161401, d.d. 26 mei 2015) is opgenomen als bijlage 7 bij voorliggend wijzigingsplan.

Het doel van het luchtonderzoek is het bepalen van de effecten van het project op de luchtkwaliteit en deze te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Hiervoor zijn in het onderzoek berekeningen van de luchtkwaliteit uitgevoerd op basis van de verkeersstromen in de situatie zonder de nieuwe aanleg (referentiesituatie) en voor de situatie met planrealisatie. Daarnaast is een verschilanalyse uitgevoerd waarbij inzichtelijk is gemaakt waar de concentraties luchtverontreinigende stoffen toe- of afnemen. Op basis van de resultaten wordt duidelijk of er ten aanzien van de luchtkwaliteit een knelpunt ontstaat.

Het onderzoeksgebied luchtkwaliteit bestaat uit de wegvakken van de nieuwe aanleg Noorderhaaks en de daarop aansluitende of ontsluitende wegvakken in de directe omgeving. Het betreft de wegen Langevliet, Van Foreestweg, Breewijd, Zuiderhaaks en Schoolweg. De onderzochte wegvakken zijn weergegeven in de onderstaande afbeelding. In een zone van 250 meter langs de onderzochte wegen zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend.



Afbeelding: Onderzoeksgebied onderzoek luchtkwaliteit. De rode lijnen zijn de onderzochte wegvakken, de blauwe stippellijn geeft de onderzochte zone van 250 meter weer

De berekeningen van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie en de plansituatie in het jaar van vaststelling van het wijzigingsplan en voor de referentiesituatie en de plansituatie 10 jaar na vaststelling van het wijzigingsplan. De referentiesituatie is de situatie bij autonome ontwikkeling zonder de nieuwe aanleg van Noorderhaaks. In de plansituatie is de nieuwe aanleg van Noorderhaaks wel gerealiseerd. Het jaar van vaststelling van het wijzigingsplan is voorzien in 2015.

In het onderzoek zijn de berekeningen uitgevoerd voor de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>). In de Wet milieubeheer zijn ook luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal andere stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. Voor deze overige stoffen uit de Wet milieubeheer waarvoor grenswaarden of richtwaarden zijn bepaald, worden in principe nergens overschrijdingen verwacht en zijn derhalve niet onderzocht in het luchtkwaliteitsonderzoek.

### Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat in alle onderzochte situaties wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De aanleg van de Noorderhaaks is daarmee in relatie tot het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

## **4.7 Externe veiligheid**

### *Algemeen*

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de

weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van  $10^{-6}$ /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtwaarde.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

#### *Risicovolle inrichtingen*

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening. Indien een ruimtelijk plan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

#### *Externe veiligheid transport*

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), dat per 1 april 2015 in werking is getreden, heeft het Rijk het beleid vastgelegd met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het besluit zijn regels opgenomen voor het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de zogeheten basisnetafstanden van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Deze basisafstanden zijn vastgelegd in de Regeling Basisnet. Het besluit is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

#### *Buisleidingen*

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien een ruimtelijk plan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

## Beschouwing

Op basis van de provinciale risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen gelegen zijn. Het plangebied valt daarmee niet binnen het invloedsgebied van een inrichting. Aanvullend onderzoek (verantwoording) in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is niet noodzakelijk.



Afbeelding: uitsnede provinciale risicokaart (bron: [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) het tracé van de 'Noorderhaaks' is globaal weergegeven in het groen

Het plangebied valt niet binnen de zonering van een transportroute van vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg, het spoor en/of water.

De oostelijk gelegen rijksweg N9 is wel aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Gezien de onderlinge afstand van meer dan 2 kilometer meter van het plangebied ten opzichte van de N9 ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van de transportroute N9. Voorts vinden er over de N9 geen structurele transporten van gevaarlijke stoffen plaats. Wanneer een risicobron op meer dan 200 meter van een object ligt zal er geen significante invloed zal zijn op het groepsrisico. Nader onderzoek in het kader van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) is derhalve niet noodzakelijk.

Op een afstand van circa 200 meter is ten noordoosten van het plangebied een gasleiding van de Gasunie aanwezig. Deze leiding is niet van invloed op het voorliggende plangebied. Het wijzigingsplan is derhalve niet in strijd met het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

## Conclusie

De aanleg van de Noorderhaaks is in relatie tot het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

## 4.8 Verkeer

Door Grontmij Nederland B.V. is in opdracht van de gemeente Den Helder het onderzoek 'Verkenning effecten aanleg Noorderhaaks - Verkeer en geluid' uitgevoerd. Dit onderzoek, projectnummer 332090, GM-0113769, d.d. 26 november 2013 is opgenomen als bijlage 8 bij voorliggend wijzigingsplan.

In het onderzoek wordt nader ingegaan op de verkeerskundige effecten van de aanleg van de Noorderhaaks. In het onderzoek zijn hiertoe twee varianten onderzocht. Variant 1 betreft de basisvariant waarbij de Noorderhaaks wordt aangelegd zonder aanvullende maatregelen. In variant 2 wordt de maximumsnelheid op de Lange Vliet met snelheidsremmende maatregelen verlaagd naar 30 km/u.

De onderstaande onderzoeksvragen komen in het rapport aan de orde:

1. *Met betrekking tot verkeer:*

Wat zijn de verkeerskundige effecten van de aanleg van de Noorderhaaks op de aansluitingen:

- a. Noorderhaaks - Lange Vliet;
- b. Noorderhaaks - van Foreestweg.

Welke intensiteiten en verschuivingen van intensiteiten zijn door de aanleg van de Noorderhaaks te verwachten op:

- c. Lange Vliet buiten bebouwde kom;
- d. Lange Vliet binnen bebouwde kom;
- e. Noorderhaaks;
- f. Breewijd tussen Noorderhaaks en Zuiderhaaks;
- g. Zanddijk;
- h. Schoolweg.

2. *Met betrekking tot geluid:*

Welke effecten heeft de aanleg van de Noorderhaaks op de geluidbelasting op de Breewijd en het studiegebied?

3. *Met betrekking tot fietsvoorzieningen:*

Zijn fietsvoorzieningen wenselijk dan wel noodzakelijk op de Noorderhaaks en de Breewijd (vrijliggende infrastructuur)?

Voor de aansluiting van de Noorderhaaks met de Langevliet worden twee subvarianten voor de kruispuntvorm verkend:

- een rotonde;
- een T-aansluiting.

Daarbij worden de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid beschouwd.

### *Ad1. Verkeer*

In het onderzoek wordt aangegeven dat de aanleg van de Noorderhaaks geen grote gevolgen heeft voor het verkeer buiten Julianadorp. Er is een lichte toename van het verkeer op de Langevliet en iets minder op de Zanddijk.

De Noorderhaaks trekt vooral verkeer aan dat voorheen gebruik maakte van de volgende routes:

- Breewijd - Van Foreestweg – Langevliet;
- Zuiderhaaks en Langevliet richting Den Helder.

Als gevolg hiervan is er in beide spitsen een verkeersafname op de Langevliet tussen Zuiderhaaks en Noorderhaaks. Ook op de Van Foreestweg (vooral tussen Breewijd en Langevliet) wordt het rustiger.

### Conclusie

De wijze van aansluiten van de Noorderhaaks op de Langevliet, rotonde of T-kruising, heeft weinig invloed op de verkeersstromen. Een verlaging van de snelheid op de Langevliet binnen de bebouwde kom heeft wel effect. De belasting van de Langevliet neemt verder af, terwijl vooral Breewijd en Noorderhaaks drukker worden. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt voor kruisend fietsverkeer wordt in het onderzoek aangegeven dat een rotonde de voorkeur heeft boven een T aansluiting.

### *Ad2. Geluid*

Uit de analyse voor het gehele studiegebied worden in het onderzoek de volgende conclusies getrokken:

- Door de aanleg van de Noorderhaaks groeit het geluidbelast oppervlak en het aantal adressen met een geluidbelasting groter 48 dB.
- Door de aanleg van de Noorderhaaks neemt het aantal geluidbelaste adressen in de hoogste geluidklasse (63-68 dB) af en verschuift richting de lagere klassen.
- Door de snelheidsbeperking van de Langevliet naar 30 km/uur neemt het geluidbelast oppervlak binnen alle klassen af. Ook neemt het aantal adressen binnen deze klassen af.

In het onderzoek wordt aangegeven dat de aanleg van de Noorderhaaks een lichte verbetering van het geluidklimaat binnen het studiegebied teweeg brengt. Dit komt door de daling van het aantal geluidbelaste adressen in de hoogste geluidklassen (58-68 dB).

Als aanvullend een snelheidsbeperking op de Langevliet wordt ingevoerd, geeft dit een aanzienlijke verbetering van het geluidklimaat. In alle klassen vanaf 53 dB neemt het aantal woningen dan af.

Ter plaatse van de Breewijd blijkt dat de aanleg van de Noorderhaaks tot een toename van het aantal woningen met een geluidbelasting groter dan 48 dB zal leiden. Ook in de hoogste geluidklasse (63-68 dB) neemt het aantal geluidbelaste adressen toe. Deze aantallen nemen toe bij de snelheidsbeperking op de Langevliet naar 30 km/uur.



## Conclusie

In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op het aspect geluid.

### *Ad3. Fietsvoorzieningen*

In het onderzoek wordt geadviseerd om bij realisatie van Noorderhaaks geen fietsvoorzieningen te realiseren langs Noorderhaaks omdat de route nauwelijks een toegevoegde waarde heeft ten opzichte van bestaande fietsverbindingen. In het onderzoek wordt hiertoe het volgende aangegeven:

- Het is geen directere fietsroute: een alternatieve route is aanwezig en deze is voor een groot deel duurzaam veilig ingericht.
- Er vindt geen extra aansluiting plaats op andere (recreatieve) fietsverbindingen richting de kustzone.
- Er vinden geen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving plaats die baat kunnen hebben bij een nieuwe fietsverbinding waardoor het fietsgebruik toeneemt.
- Er is een relatief fijnmazig solitair fietsnetwerk aanwezig in Julianadorp waardoor bestemmingen goed bereikbaar zijn.

Breewijd heeft een ondergeschikte functie voor fietsers, maar uit het oogpunt van een duurzaam veilige weginrichting is het advies om Breewijd minimaal op te waarderen met fietssuggestiestroken. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en duurzaamheid is de realisatie van een vrijliggend fietspad de meest wenselijke oplossing.

## Conclusie

Hoewel de aanleg van een extra fietspad niets als voorwaarde uit het onderzoek naar voren komt heeft de gemeente Den Helder gekozen voor de aanleg van een vrijliggend fietspad. Door de inrichting van de huidige fietsverbindingen in het dorp, kruisen fietsers onderweg naar Den Helder de rijbaan drie maal. Wanneer gebruik wordt gemaakt van het, nog aan te leggen vrijliggend fietspad langs de Noorderhaaks, is dat slechts twee maal. Het fietspad is een gemeentelijke wens vanuit het oogpunt verkeersveiligheid.

## **4.9 Bedrijven en Milieuzonering**

Bij het realiseren van een ruimtelijk plan moet in bepaalde situaties rekening gehouden worden met de milieuzonering van zowel bestaande als toekomstige bedrijven in de omgeving. Dit is van belang om de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Voor het bepalen van de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten. In deze lijst wordt per bedrijfscategorie aangegeven welke milieu-aspect (geur, stof, geluid, gevaar) hiervan uit kan gaan en welke indicatieve afstand hierbij minimaal in acht genomen moet worden.

Een weg is geen gevoelig object op grond van milieuwetgeving. Een weg kan daarom zelf geen nadeel ondervinden van omliggende bedrijven. De aanleg en verbreding van een weg is

bovendien geen activiteit die wordt genoemd in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd, dat er vanwege milieuzoneringsaspecten geen belemmeringen zijn ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.

Wel kan de aanleg van een weg van invloed zijn op de hoeveelheid geluid, externe veiligheid of de luchtkwaliteit. In de voorgaande paragrafen is hier nader op ingegaan.

## HOOFDSTUK 5: UITVOERBAARHEID

### 5.1. Financiële uitvoerbaarheid

In het kader van artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te worden aangetoond.

Onderhavig wijzigingsplan omvat een wijziging van het bestemmingsplan vanwege de aanleg van een voorziening van openbaar nut, de aanleg van de weg Noorderhaaks. Plankosten en uitvoeringskosten zijn voor de gemeente. Hiervoor is door de gemeenteraad een krediet ter beschikking gesteld. Voorts is in het kader van de 'Uitvoeringsregeling subsidie BDU Kleine Infrastructuur Noord-Holland' door de provincie ten behoeve van het project 'Noorderhaaks inclusief aanleg fietspad Breewijd en inrichting tot 30 km/u-zone van de Van Foreestweg en Langevliet' subsidie beschikbaar gesteld.

De gronden in het plangebied zijn in eigendom van de gemeente.

Er is geen sprake van een ontwikkeling van een bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro, er is derhalve geen sprake van een kostenverhaal op basis van een exploitatieplan (of anterieure overeenkomst). De plankosten worden verrekend via de legesverordening.

### 5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In verband met communicatie met bewoners is er een klankbordgroep opgericht die samen met gemeente Den Helder en aannemer meedenkt over het definitieve ontwerp van de 30km/u voorzieningen in het binnengebied (van Foreestweg, Langevliet) alsmede de inrichting van de Breewijd (50km/u).

Vanaf 4 juni tot 14 juli heeft het ontwerp-wijzigingsplan 'Noorderhaaks te Julianadorp' ter inzage gelegen. Er is 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen van het ontwerp wijzigingsplan. De 'Nota van beantwoording' van het ontwerp wijzigingsplan 'Noorderhaaks te Julianadorp' is opgenomen als bijlage 9 bij voorliggend wijzigingsplan.

## HOOFDSTUK 6: JURIDISCHE REGELING

### 6.1. Verantwoording planvorm

Voorliggend wijzigingsplan heeft betrekking op de aanleg van de 'Noorderhaaks'. Het tracé van deze nieuw aan te leggen weg vormt een verkeerskundige verbinding tussen de Breewijd en de Langevliet.

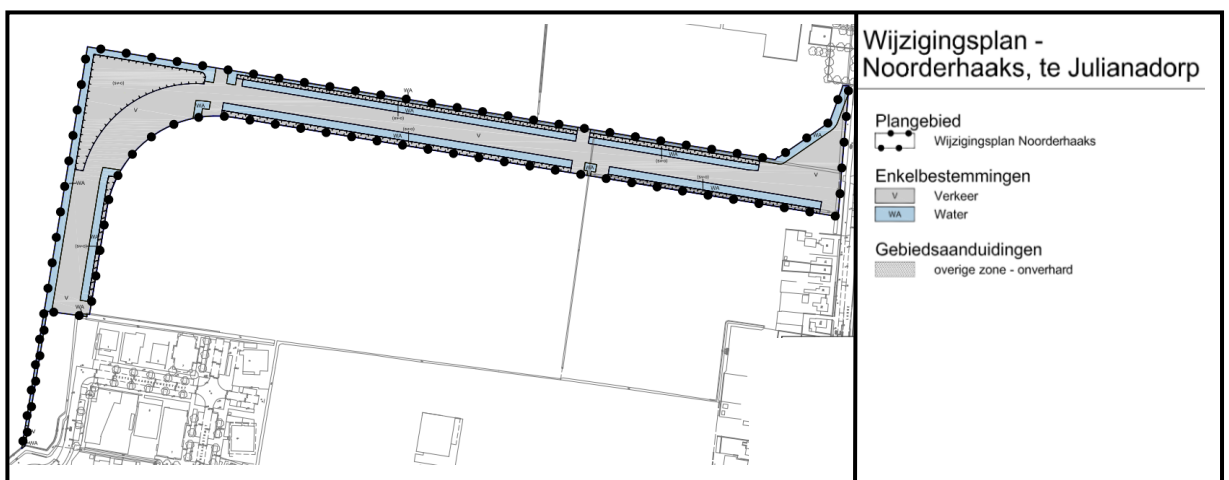
Het wijzigingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het wijzigingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de (gewijzigde) bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit plan geeft de beweegredenen die aan het wijzigingsplan ten grondslag liggen. Voorts wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten alsmede de milieu en omgevingsaspecten. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het wijzigingsplan.

### 6.2. Juridische vormgeving

Het wijzigingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, voorzien van nummer NL.IMRO.0400.412WPNOORDERH2016-VST1, waarop het plangebied en de (gewijzigde) bestemmingen zijn weergegeven. Ter plaatse van het plangebied wordt de bestemming 'Agrarisch' gewijzigd naar de bestemmingen 'Verkeer' en 'Water'.

Op de onderstaande afbeelding is de verbeelding van het voorliggende wijzigingsplan weergegeven.



Afbeelding: verbeelding wijzigingsplan 'Noorderhaaks te Julianadorp'

### *Bestemming 'Verkeer'*

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, straten, paden alsmede voet- en rijwielpaden. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-onverhard' zijn geen wegen, straten paden alsmede voet- en rijwielpaden toegestaan. Ten behoeve van de bestemming zijn als ondergeschikte functies groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, sloten, bermen en water met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, tunnels, viaducten, dammen en/of duikers, toegestaan.

Afgezien van gebouwen voor nutsvoorzieningen en/of beheer en onderhoud van wegen en bijbehorende infrastructuur (maximale bouwhoogte 3 meter, maximaal oppervlak 20 vierkante meter) mogen binnen de bestemming 'Verkeer' geen gebouwen worden gebouwd. Burgemeester en wethouders kunnen, ter waarborging van de stedenbouwkundige kwaliteit en verkeersveiligheid nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van bebouwing.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 9 meter mogen bedragen. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve de geleiding, beveiligingen regeling van het verkeer, mag niet meer dan 4 meter bedragen.

### *Bestemming 'Water'*

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor sloten, vaarten, waterlopen, oevers, bermen, beplanting, waterpartijen en aanleggelegenheid. Ten behoeve van de bestemming zijn als ondergeschikte functies wegen, straten, paden, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, waaronder bruggen, dammen en/of duikers, toegestaan.

Binnen de bestemming 'Water' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer alsmede voor verkeer, niet meer dan 5 meter mag bedragen. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, bedraagt maximaal 3 meter.

## HOOFDSTUK 7: MOTIVERING

### 7.1. Algemeen

Voorliggend wijzigingsplan heeft betrekking op de aanleg van de 'Noorderhaaks'. Het tracé van deze nieuw aan te leggen weg vormt een verkeerskundige verbinding tussen de Breewijd en de Langevliet. De aanleg van de Noorderhaaks heeft als doel de verkeerskundige doorstroming binnen Julianadorp, alsmede de verkeersveiligheid op het huidige kruispunt 'Veul' en de aangrenzende wegen te verbeteren. In combinatie met de aanleg van de 'Noorderhaaks' zijn derhalve verkeersremmende maatregelen voorzien ter plaatse van de Langevliet.

In de voorgaande hoofdstukken zijn het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten van het plan beschreven. Het voorliggende initiatief past binnen de kaders van de beleidsuitgangspunten van het vigerende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

### 7.2. Toetsing aan wijzigingsregels

Hieronder wordt het wijzigingsplan getoetst aan de wijzigingsbevoegdheid zoals deze is opgenomen in artikel 3.8.3 van de planregels van het moederplan:

- a. *de nieuwe functie de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van de omringende agrarische bedrijven en de woonfunctie van omringende woningen niet beperkt;*

Conclusie: De aanleg van de Noorderhaaks is voorzien op gronden welke door de gemeente Den Helder op minnelijke wijze zijn verworven. De aangrenzende agrarische gronden blijven na de aanleg van de Noorderhaaks bereikbaar. Door de aanleg van de Noorderhaaks worden er geen agrarische bedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden beperkt. Voorts wordt de woonfunctie van omliggende woningen niet beperkt. In hoofdstuk 4 'Milieu en omgevingsaspecten' wordt hier nader op ingegaan.

- b. *15% van het te verhard oppervlak wordt bestemd als 'water';*

Conclusie: Het totaal verhard oppervlak binnen het plangebied circa 8.429 vierkante meter. Het totale wateroppervlak, bestemd als 'Water', bedraagt circa 3.647 vierkante meter. Hiermee bedraagt de watercompensatie circa 43%. Derhalve wordt ruimschoots voldaan aan de bepaling dat 15% van het te verhard oppervlak wordt bestemd als 'water'.

- c. *na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid de regels van artikel 14 (Verkeer) en 17 (Water) van toepassing zijn.;*

Conclusie: Hier wordt aan voldaan.

- d. *er in de toelichting van het wijzigingsplan een paragraaf wordt opgenomen ten aanzien van de verantwoording van externe veiligheid voor wat betreft het groepsrisico;*

Conclusie: In paragraaf 4.7 van voorliggende toelichting wordt nader ingegaan op externe veiligheid. De aanleg van de Noorderhaaks is in relatie tot het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

e. *en geen strijdigheid is met het Besluit externe veiligheid buisleidingen.*

Conclusie: In paragraaf 4.7 van voorliggende toelichting wordt nader ingegaan op externe veiligheid. Op een afstand van circa 200 meter is ten noordoosten van het plangebied een gasleiding van de Gasunie aanwezig. Deze leiding is niet van invloed op het voorliggende plangebied. Het wijzigingsplan is derhalve niet in strijd met het Besluit externe veiligheid buisleidingen.