

Stationsgebied Den Helder Zuid

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Plangrenzen	4
1.3 Geldend bestemmingsplannen	4
1.4 Huidige situatie	6
Hoofdstuk 2 Ruimtelijke uitgangspunten	8
2.1 Randvoorwaardenkaart (2021)	8
2.2 Stedenbouwkundig schetsplan gebiedsontwikkeling Station Den Helder Zuid (2023)	9
2.3 Verkavelingskaart (2023)	13
2.4 Beeldkwaliteitplan (2023)	14
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Beleid gemeente Den Helder	18
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Verkeer en parkeren	21
4.3 Water	23
4.4 Bodem	26
4.5 Ecologie	27
4.6 Cultuurhistorie en archeologie	28
4.7 Geluid	29
4.8 Luchtkwaliteit	30
4.9 Externe veiligheid	31
4.10 Kabels en leidingen	33
4.11 Sociale veiligheid	33
4.12 Trillingen	33
4.13 Ontplobbare Oorlogsresten (OO)	33
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	35
5.1 Participatie	35
5.2 Vooroverleg	35
5.3 Ontwerpbestemmingsplan	37
5.4 Financiële uitvoerbaarheid	37

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Voor de herontwikkeling van het stationsgebied van Den Helder Zuid is in 2021 een randvoorwaardenkaart en in 2023 een stedenbouwkundig schetsplan opgesteld. In deze vastgestelde beleidskaders is de beleidsmatige wens opgenomen om het stationsgebied van Den Helder Zuid te verbeteren door de openbare ruimte opnieuw in te richten, door circa 60 woningen te bouwen direct aangrenzend aan het station en (op termijn) te voorzien in een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer om het langzaamverkeer-netwerk te verbeteren. Op grond van het geldende bestemmingsplan is de bouw van woningen rondom het station niet mogelijk. Om de beleidsmatige wensen van de randvoorwaardenkaart en het stedenbouwkundig schetsplan juridisch planologisch te borgen is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Doel van het bestemmingsplan is het bieden van een kader om, als de bouwplannen voor de woningen verder zijn uitgewerkt, het kader voor de benodigde omgevingsvergunning(en) te bieden.

1.2 Plangrenzen

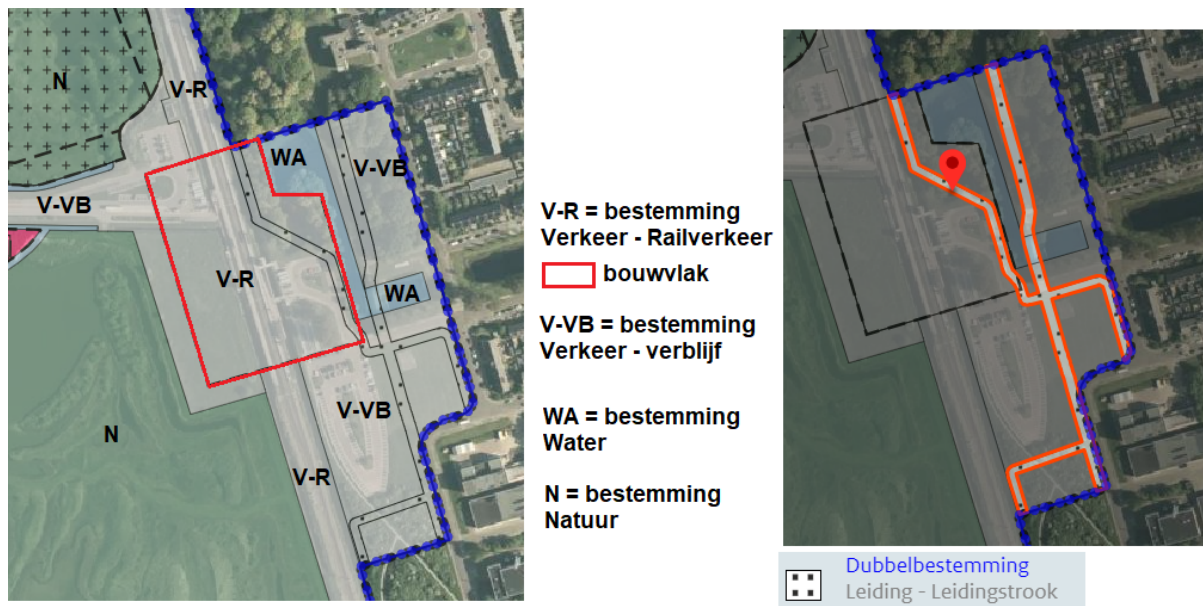
De grenzen van het bestemmingsplan worden in belangrijke mate bepaald door het gebied waar de voorgenomen ontwikkelingen worden gerealiseerd. Dit betreft een herinrichting van de openbare ruimte rond het NS-station Den Helder Zuid, de bouw van in totaal 60 woningen aan weerszijden van het station. Aan de westzijde is met instemming van de provincie Noord-Holland de grens van het NNN-gebied (Natuurnetwerk Nederland) aangepast, zodat de voorgenomen ontwikkelingen geheel buiten het NNN-gebied plaatsvinden. Door een grenscorrectie van het NNN-gebied wordt dit natuurgebied per saldo groter. Aan de oostzijde wordt de grens van dit bestemmingsplan bepaald door de grens van het geldende bestemmingsplan. De noordgrens van het plan is bepaald door de omvang van de perrons, op verzoek van ProRail liggen de volledige perrons binnen het plangebied.

1.3 Geldend bestemmingsplannen

1.3.1 Huisduinen en de Stelling 2015

Het bestemmingsplan Huisduinen en de Stelling 2015 is op 12 oktober 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van Den Helder.

Het spoortracé inclusief het station is daarin bestemd als "Verkeer - Railverkeer". Ter plaatse van het station is een bouwvlak ingetekend, waarbij is bepaald dat voor gebouwen een maximale goothoogte van 10 meter geldt, en een maximale bouwhoogte van 25 meter. De openbare ruimte rondom het station inclusief het park aan de oostzijde, de parkeerplaatsen en Kiss & Ride strook zijn bestemd als "Verkeer - Verblijf". De Nollen aan de westzijde als onderdeel van het NNN-gebied zijn bestemd als "Natuur". Het bestaande water is bestemd als "Water". Aan de oostzijde zijn meerdere leidingenstroken aangegeven met de dubbelbestemming "Leiding - Leidingstrook".



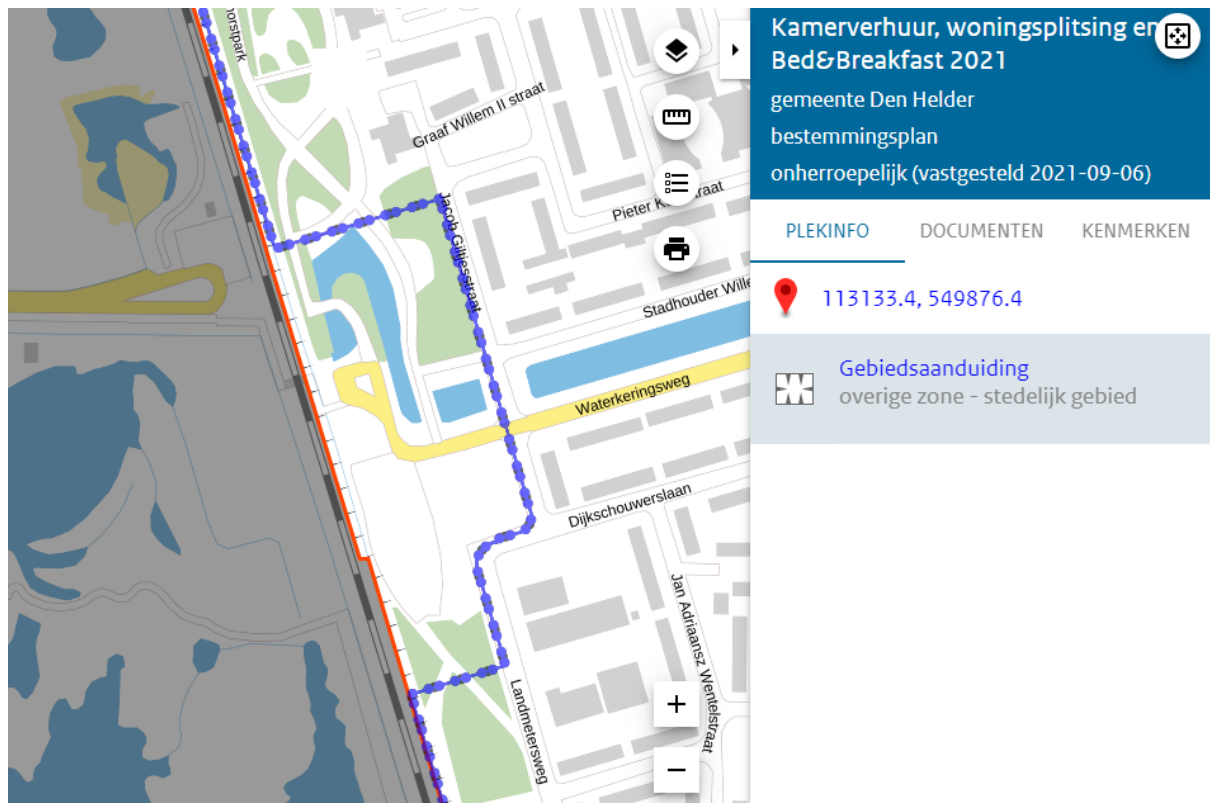
Voor de bestemming "Verkeer-railverkeer" is een groot bouwvlak bepaald waar gebouwen mogen worden gerealiseerd ten behoeve van raildoeleinden. De gebouwen mogen een goothoogte hebben van maximaal 10 meter, de maximale toegestane bouwhoogte is 25 meter.

1.3.2 Paraplubestemmingsplan Parkeren 2021

Op 27 september 2021 is het Paraplubestemmingsplan Parkeren 2021 vastgesteld. Daarin is bepaald dat bij een aanvraag omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de normering zoals deze is opgenomen in de geldende parkeernota. Zie verder in dit kader paragraaf 3.3.2 Nota Parkeernormen Den Helder 2022 en 4.2. In voorliggend bestemmingsplan zijn de regels uit het parapluplan parkeren overgenomen.

1.3.3 Kamerverhuur, woningsplitsing en Bed&Breakfast 2021

Op 6 september 2021 is het paraplubestemmingsplan "Kamerverhuur, woningsplitsing en Bed&Breakfast 2021" vastgesteld. Het gebied aan de oostzijde van het spoor is aangeduid als "overige zone - stedelijk gebied", de westzijde valt erbuiten. De beoogde locatie van de eengezinswoningen valt buiten het stedelijk gebied zoals bedoeld in het bestemmingsplan Kamerverhuur, woningsplitsing en Bed&Breakfast 2021. De twee geprojecteerde appartementengebouwen aan de oostzijde vallen wel binnen het stedelijk gebied zoals bedoeld in het parapluplan.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

In de planregels is bepaald dat het splitsen van één woning in twee of meer zelfstandige woningen niet is toegestaan, met uitzondering van bestaande woningsplitsingen. In de zone "stedelijk gebied" mag woningsplitsing wel onder voorwaarden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in het splitsen van bestaande woningen, maar in het toevoegen van eengezinswoningen en appartementen aan weerszijden van het spoor. In voorliggend bestemmingsplan zijn de regels van dit parapluplan overgenomen voor de woonbestemming, voor zowel de eengezinswoningen (westzijde) als de appartementen (oostzijde).

1.3.4 Parapluplan supermarkten (2022)

Het Paraplubestemmingsplan supermarkten is op 21 november 2022 vastgesteld. In dit parapluplan is bepaald dat, voor zover detailhandel is toegestaan, supermarkten hiervan zijn uitgesloten. De bestaande supermarkten inclusief uitbreidingsmogelijkheden die planologisch zijn toegestaan, zijn van dit verbod uitgezonderd. In voorliggend bestemmingsplan wordt uitsluitend uitgegaan van nieuwe woningen en stationsgebonden voorzieningen, waaronder een kiosk. Reguliere detailhandel is aangemerkt als 'verboden gebruik'. Gelet op de bepaling van het parapluplan supermarkten is hier de supermarkt als vorm van detailhandel aan toegevoegd.

1.4 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat de omgeving van het station Den Helder Zuid uit verkeerdoeleinden en groenvoorzieningen. Naast stallingsplekken voor fietsen, parkeerplaatsen, perrons met wachtruimten en toegangswegen zijn er geen voorzieningen bij het station aanwezig. Op de luchtfoto is de huidige situatie te zien, vanuit de westzijde (Nollenzijde).



Hoofdstuk 2 Ruimtelijke uitgangspunten

2.1 Randvoorwaardenkaart (2021)

Hoofddoelstellingen

Door het college van B&W van Den Helder is in 2021 de 'Randvoorwaardenkaart' opgesteld, zie Bijlage 3 Randvoorwaardenkaart (2021). Hoofddoelstelling daarbij is het:

- realiseren van woningbouw: tenminste 60 woningen in de mix betaalbaar tot duur voor brede groep van starters tot ouderen met een focus op de koopsector;
- versterken van het 'mobipunt' aan weerszijden van het station
- verbeteren van de kwaliteit en sociale veiligheid van de openbare ruimte
- versterken van de relatie tussen De Schooten en De Nollen.

In het kader van 'Van krimp naar groei' van het 'Helders perspectief' wordt de ontwikkeling van woningbouw rondom Station Zuid ter hand genomen. Binnenstedelijk bouwen rondom ov-knooppunten is passend en gewenst vanuit het provinciaal beleid. In het Plan van Aanpak Woningbouwopgave gemeente Den Helder is het gebied rondom Station Zuid als woningbouwlocatie benoemd. De locatie biedt ruimte voor een deel van de gewenste woningbouwuitbreiding van Den Helder. Verder is Station Zuid aangewezen als locatie voor het realiseren van een mobipunt. Bij de ontwikkeling wordt ook aandacht besteed aan sociale veiligheid, kwaliteit van de openbare ruimte en de verbinding met De Nollen en De Schooten.

Planproces en participatie

In 2018 heeft reeds een interactief proces over de ontwikkeling van het stationsgebied Zuid plaatsgevonden. Door de groeiwens vanuit het Helders Perspectief wordt momenteel met andere ogen naar de ontwikkelpotentie rondom Station Zuid gekeken. Deze wijkt op onderdelen af van de visie van 2018. In mei 2020 heeft het college van B&W de start van deze ontwikkeling met de uitgangspuntennotitie vastgesteld. De ontwikkeling van het gebied is op basis van co-creatie aangepakt, dat wil zeggen dat het stedenbouwkundig plan in samenwerking met bewoners van de Schooten en andere belanghebbende partijen tot stand is gebracht. Daarbij is tevens in een vroeg stadium overleg gevoerd met stakeholders zoals Landschap Noord-Holland, NS, ProRail, Connexxion, woningstichting en Stichting De Nollen. In het Stedenbouwkundig Schetsplan (2023) is uitvoerig verslag gedaan van de gevoerde participatie.

De randvoorwaardenkaart geeft de hoofdlijnen aan en is door het college van B&W vastgesteld en in de commissievergadering van 9 juni 2021 toegelicht. De commissie heeft een motie ingediend (grenscorrectie) die is doorgevoerd. Hiermee is een groot deel van het Rehorstpark uit het ontwikkelgebied gegaan.

Ruimtelijke afbakening hoofddoelstellingen

In de uitgangspuntennotitie zijn de voor het gebied gewenste ontwikkelingen afgebakend met een zoekgebied voor woning, kwaliteitsverbetering stationsomgeving en Burgemeester Ritmeesterweg. Binnen dit gebied wordt rekening gehouden met de toekomstige aanleg van een doorgaande fietsroute met fietstunnel onder het spoor. De realisatie hiervan maakt geen onderdeel uit van de huidige planvorming wegens het ontbreken van de benodigde financiële middelen op dit moment.

Doelstelling woningbouw

Rondom het station wordt een woningbouwopgave beoogd. Hiermee wordt invulling gegeven aan het vastgestelde scenario Van Krimp naar Groei. De stationslocatie is daarvoor uitermate geschikt, ook in het kader van duurzame bereikbaarheid. Rondom het station wordt ingezet op een kwalitatief en onderscheidend woningaanbod in de koopcategorie, voor verschillende inkomensgroepen, waarbij wordt uitgegaan van circa 60 appartementen. Deze zijn interessant voor mensen die graag en regelmatig gebruik maken van duurzame vervoersmiddelen, zoals het openbaar vervoer. In het kader van de unieke ligging van het gebied grenzend aan het natuurgebied De Nollen wordt als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de woningbouw natuurinclusief bouwen gehanteerd. Beoordeeld wordt of, in relatie met de ligging nabij het station, de parkeernorm voor de woningen omlaag gebracht kan worden.

Doelstelling mobipunt, doorgaand fietsverkeer en opwaardering stationsomgeving

Naast de woningbouwopgave is het opwaarderen van het gebied rondom het station (de parkeerplaatsen en fietsenstallingsplekken aan de westzijde en de fietsenstallingsplekken en het plein aan de oostzijde) wenselijk. De realisatie van woningbouw zorgt voor 'sociale ogen' binnen het gebied, maar de inrichting rondom het station heeft een herinrichting met een kwaliteitsslag nodig. Dit sluit aan op de aanwijzing van station Zuid als zogeheten mobipunt vanuit de regionale samenwerking 'De Kop Werkt'. De parkeerplaatsen aan de oostzijde zijn van redelijk recente datum en deze voldoen aan de kwaliteitstoets van de huidige tijd.

Op een mobipunt zijn altijd deelauto's, fietsparkeren en collectief vervoer aanwezig. Andere vervoersfuncties zoals deelfietsen, laadpunten, taxi- en carpoolplaatsen, fietstrommels, P+Bike etc. kunnen hier aan toe worden gevoegd.

Doelstelling zichtbaarheid van het station en relatie stationsgebied met De Nollen

De aanrijroutes naar het station, aan de oostzijde de Waterkeringsweg en aan de westzijde de Burgemeester Ritmeesterweg, sluiten verspringend op het station aan en hebben ten opzichte van elkaar een hoekverdraaiing. Als je van beide zijden het station nadert zie je groen en lucht, er zijn geen gebouwen zichtbaar. De routes naar het station kennen dus een zekere verstilling. De ontwikkeling van woningbouw rondom het station biedt tevens de mogelijkheid om het station zichtbaarder te maken binnen de omgeving. Zowel vanuit de woningbouwdoelstelling als vanuit de gewenste zichtbaarheid ligt de focus op gestapelde bouw met appartementen. Met positionering hiervan op de zichtassen vanuit de Waterkeringsweg en vanuit de Burgemeester Ritmeesterweg krijgt het station focuspunten binnen de omgeving en op de aanrijroutes. Het gebied waarbinnen de realisatie van woningbouw wordt beoordeeld ligt daarmee ruimer dan de locatie binnen het rapport "station Den Helder Zuid" van juli 2018 en bestaat daarmee tevens een deel van het Rehorstpark en een deel aan de Nollenzijde van het station (grond in gemeentebesit). Uiteraard gelden hierbij de uitgangspunten van behoud van flora- & faunawaarden van het Rehorstpark en het niet aantasten van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) van het nollengebied.

2.2 Stedenbouwkundig schetsplan gebiedsontwikkeling Station Den Helder Zuid (2023)

Op 23 januari 2023 is het "Stedenbouwkundig schetsplan gebiedsontwikkeling Station Den Helder Zuid" vastgesteld door de gemeenteraad van Den Helder (besluitnummer 2022-059664).

2.2.1 Opgave

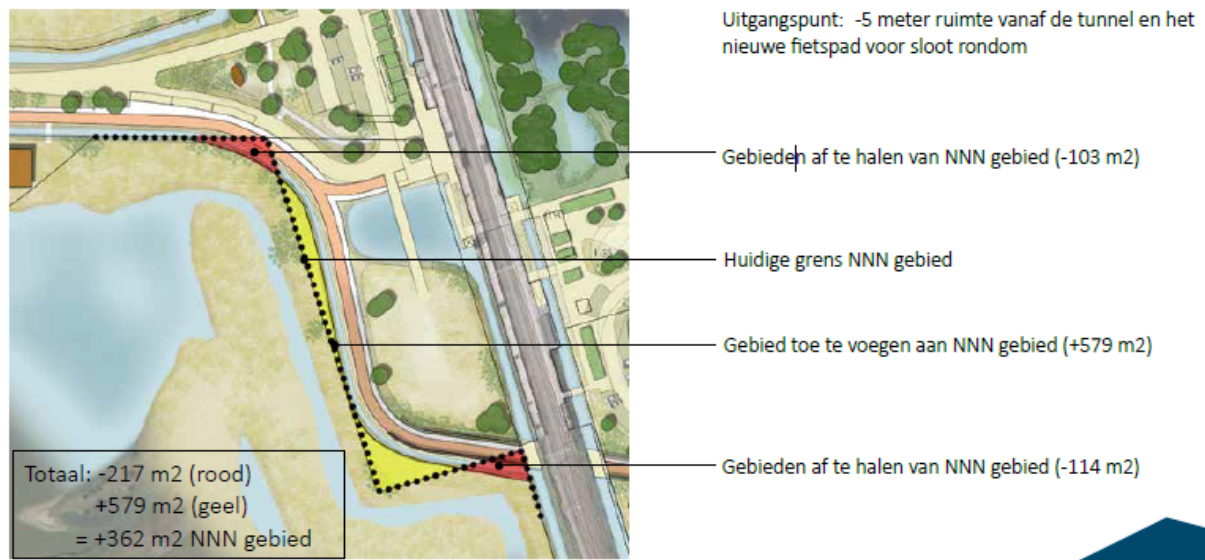
Het landschap en de groenstructuur van de Schooten wordt zowel door bewoners als stakeholders hoog gewaardeerd en is de verbindende factor binnen de gebiedsontwikkeling Station Zuid. Binnen deze gebiedsontwikkeling is het landschap leidend. Aan de westzijde van de spoorlijn ligt De Nollen, oorspronkelijk een hoger gelegen duinlandschap tussen de dynamiek van de Waddenzee en de Noordzee. Het landschap dat door de ingrepen van Rudi van de Wint weer zichtbaar en beleefbaar is gemaakt. Aan de noordzijde van de burgemeester Ritmeesterweg een landschap van duinen en kunst, aan de zuidzijde een landschap van duinen en water met op de grens het toekomstige museum. Ten oosten van de spoorlijn ligt een parkzone, het Rehorstpark en het Schooterduinpark, met daartussen het stationsplein. Het Rehorstpark is een boomrijk gebied. Het Schooterduinpark is een nog jong aangelegd gebied met hoogteverschillen en plaatselijk aangeplant bosplantsoen. Het stationsplein is een leeg, minder aantrekkelijk gebied. De opgave is een landschap te maken dat verbindt, dat aantrekkelijk en veilig is. Een landschap waar de bewoners trots op zijn en waar de treinreiziger graag komt. Een landschap met een station dat verbindt.

2.2.2 Fietstunnel, fietspad en NNN-gebied

Zoals al is aangegeven in de randvoorwaardenkaart is op termijn de realisatie van een fietstunnel onder het spoor wenselijk. Momenteel wordt daar, bij gebrek aan financiële middelen, nog niet van uitgegaan. In de stedenbouwkundige opzet wordt echter al wel rekening gehouden met de inpassing van deze gewenste verbinding.

Uitgangspunt voor de toekomstige situatie is dat het bestaande fietspad aan de zuidzijde van de

burgemeester Ritmeesterweg vlak bij het station in zuidelijke richting afbuigt naar de toekomstige fietstunnel onder het spoor. Aan de oostzijde buigt het fietspad dan weer af naar de Waterkeringsweg. Aan de westzijde (Nollenzijde) ligt een gebied dat onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het toekomstige tracé van het fietspad wordt voor een belangrijk deel bepaald door de mogelijke plek van de fietstunnel en de benodigde strekkende meters om het hoogteverschil te kunnen overbruggen. Hierdoor is het nodig om ongeveer 217 m² van het NNN-gebied af te halen. Ter compensatie wordt circa 579 m² toegevoegd aan het NNN-gebied. Per saldo wordt het NNN-gebied dus groter. Daarnaast wordt langs het nieuwe fietspad een sloot aangelegd ter bescherming van het NNN-gebied, zodat het NNN-gebied niet zomaar vanaf het fietspad kan worden betreden. Op onderstaande afbeelding is de ligging van het fietspad en de wijzigingen in het NNN-gebied weergegeven.



2.2.3 Toelichting stedenbouwkundig schetsplan

In het stedenbouwkundig schetsplan is het landschap leidend. Er is zoveel mogelijk ruimte gelaten voor het uitbreiden van het Nollenlandschap aan beide zijden van de spoorlijn. Het landschap wordt glooiend aangelegd, zodanig dat de paden en wegen goed toegankelijk blijven. De bebouwing voegt zich in het landschap. Er worden aan de Schootenzijde (oost) twee appartementengebouwen toegevoegd en aan de Nollenzijde (west) grondgebonden woningen. In het nieuwe duinlandschap worden passende beplanting en verspreid staande bomen geplaatst.

Door de situering van de woongebouwen zijn er ogen op het openbaar gebied, de tunnel en het station gericht. Dit zijn voorwaarden voor goede sociale controle in dit gebied. De route naar het station is aan de Schootenzijde gecombineerd met de parkeerplaatsen. De route loopt vanaf de Waterkeringsweg in de richting van de Stadhouder Willem V laan en buigt in een lus langs het station weer in de richting van de Waterkeringsweg. Deze oplossing heeft een reductie aan verharding tot gevolg en door deze wijze van parkeren staan de auto's niet meer zonder toezicht op een grote parkeerplaats. Ze maken nu onderdeel uit van het openbare gebied voor het station. Aan de zijde van de Nollen ligt het parkeren voor het station, in het zicht van de woningen en langs de busroute. Aan beide zijden van het station ligt een plein voor de entree. De voetgangerstunnel met liften blijft in gebruik. Bij realisatie van de fietstunnel is er voor de fietser en voetganger een keuzemogelijkheid om tussen de Schooten en de Nollen te bewegen. De openbare ruimte ademt de sfeer van de Nollen door materiaalgebruik, beplanting en de toevoeging van twee kunstwerken.

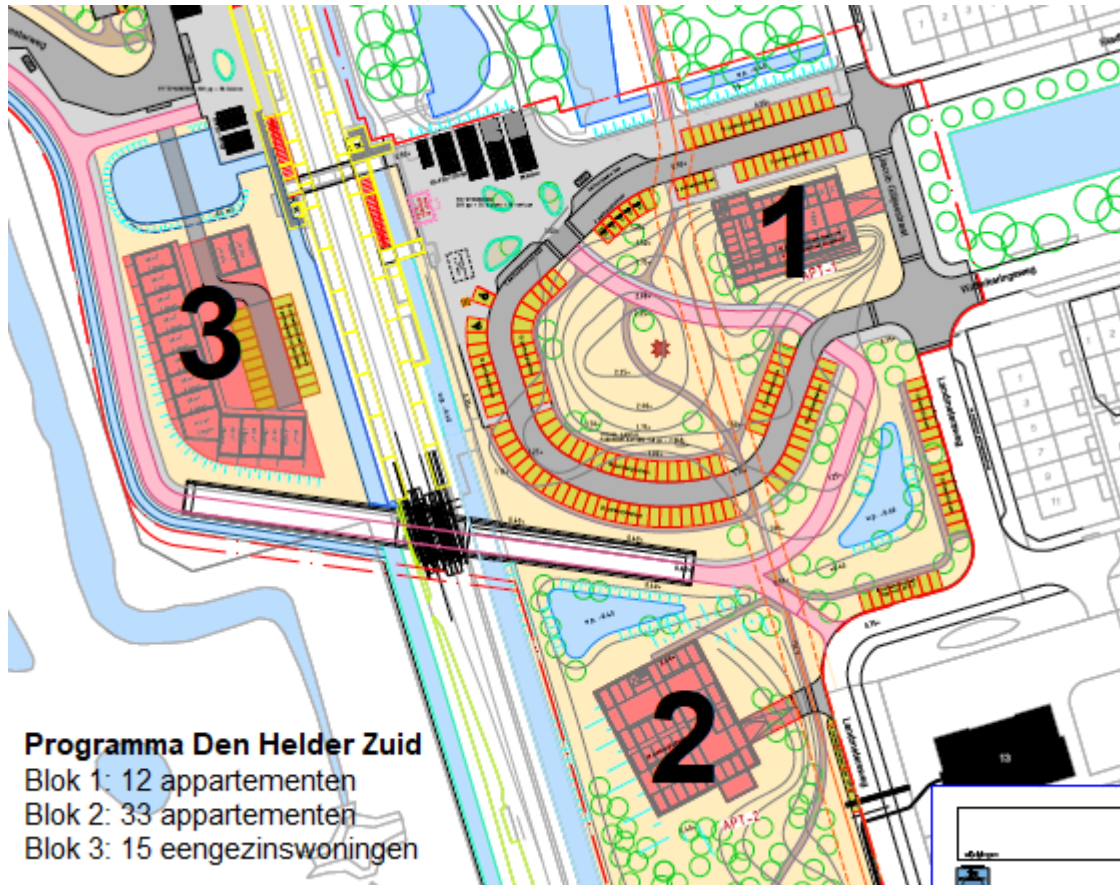
2.2.4 Nieuwe gebouwen

Het streefbeeld is een gebied met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit komt voort uit de landschappelijke context, de bebouwing, de vormgeving van het station en de inrichting van het openbaar gebied.

Het streefbeeld is bebouwing met een natuurlijke uitstraling, bij voorkeur biobased. De gebouwen zijn alzijdig, hebben een bijzondere dakvorm met plasticiteit in de daklijn en de gevel. De gebouwen hebben

alzijdig 'ogen' op het openbaar gebied, dus dat betekent leefruimten rondom. Aan de Nollenzijde zijn de eengezinswoningen aan twee zijden omsloten door water. Het heeft een alzijdige oriëntatie. De woonunits staan om een binnenterrein, waar wordt geparkeerd onder een dek.

Aan de Schootenzijde staan de appartementengebouwen in het landschap. De gebouwen hebben verschillende hoogten variërend van 4 tot 6 bouwlagen boven een gebouwde parkeervoorziening. De gebouwen wijken af van de architectuur van de Schooten door materiaalgebruik, vorm en oriëntatie.



2.2.5 Fietsparkeervoorzieningen

Aan beide zijden van het station komen fietsenstallingen te staan. De exacte locatie wordt in een later stadium, in overleg met NS/Prorail bepaald. Uitgangspunt is dat de stallingen goed bereikbaar moeten zijn en op een logische plaats liggen en passend in het voorplein van het station. Er wordt rekening gehouden met een uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen. Aan de zijde van de Schooten staan de stallingen op het plein voor het station nabij de entree. Het aantal huurfietsen wordt uitgebreid.

2.2.6 Verkeer en parkeren

Oostzijde (Schootenzijde)

In de huidige situatie is aan de oostzijde van het station een kiss&ride plek waar mensen kunnen worden afgezet. Aan de zuidzijde is een groot parkeerterrein, zie onderstaande luchtfoto. Op de plek van het parkeerterrein wordt in de nieuwe situatie één van de appartementengebouwen gerealiseerd met parkeren op eigen terrein. De openbare parkeerplaats voor het station wordt verplaatst naar een plek in het verlengde van de Stadhouders Willem V straat. Het parkeren vindt daarbij plaats door middel van haaksparkeren langs een lus die uitkomt in het verlengde van de Waterkeringsweg, zie onderstaande afbeelding. Bij het station blijft de mogelijkheid om mensen af te zetten of op te halen (Kiss & Ride).



Afbeeldingen: huidige situatie parkeren (links) en nieuwe situatie parkeren (rechts)

Westzijde (Nollenzijde)

Aan deze zijde ligt het parkeren voor het station en het parkeren voor het toekomstige museum. Ook voor deze locatie geldt dat er een indicatie is gegeven voor de fietsenstallingen, maar dat deze in nader overleg met NS/Prorail de juiste locatie krijgen. Voor de bussen zijn drie halteplaatsen getekend. Ook hiervoor geldt dat dit in overleg met de betreffende stakeholders moet worden afgestemd.



Afbeeldingen: huidige situatie parkeren (links) en nieuwe situatie parkeren (rechts)

2.2.7 Kunst

In het plangebied is het toevoegen van kunstobjecten gewenst. Dit zal worden gedaan als er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn. Aan de oostzijde (Schootenzijde) gaat het om een kunstwerk van Rudi van de Wint op het hoogste punt in dit plan. De routes van het autoverkeer (parkeerlus) alsook de fiets- en voetgangersroutes buigen daar omheen. Aan de Nollenzijde wordt eveneens, in de as van de burgemeester Ritmeesterweg, een kunstwerk van Rudi van de Wint geplaatst. De treinreiziger komt aan beide zijden aan in de sfeer van het beeldenlandschap de Nollen.

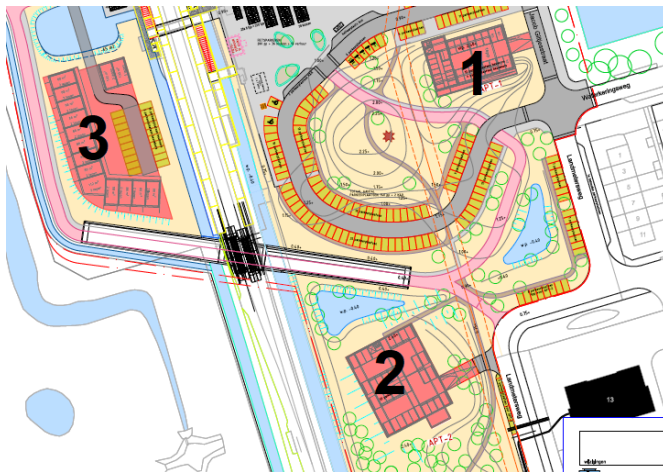
2.2.8 Water

Om nieuwe duinlandschap voldoende robuust te maken is een deel van het water voor het station gedempt, op deze plek wordt één van de appartementengebouwen gerealiseerd. Het landschap verbindt beide parken en de Schooten en de Nollen. De sloten langs het spoor en en water in het Rehorstpark moeten, vanwege de doorstroming, in verbinding blijven met het water langs de Waterkeringsweg. De route naar het station voor auto en voetganger fietser liggen in een logische lijn in het verlengde van de Stadhouder Willem V straat en de Waterkeringsweg. Langs het voetpad is een sloot gelegd die beide waterpartijen met elkaar verbindt. Dit betekent dat een strook van het bosje wordt verwijderd ten behoeve van de waterverbinding en de route naar het station. Dit betekent dat een groenstrook van ca 14 m van het 'vervallen plangebied' moet worden verwijderd en wordt vervangen door een waterverbinding met natuurvriendelijke oevers, ten noorden van de parkeerstrook langs het nieuwe appartementengebouw.

Aan de zijde van de Nollen wordt rondom het woongebouw nieuw water toegevoegd. Dit past in het beeld van het waterrijke landschap van het NNN gebied en helpt mee aan een waterrobuust waterretentieoppervlak. Voor zover mogelijk krijgt al het water natuurvriendelijke oevers, waardoor er extra natuurwaarden aan het stationsgebied worden toegevoegd. De waterverbinding tussen oost en west ligt zuidelijker bij de Doggersvaart.

2.3 Verkavelingskaart (2023)

Voor de herontwikkeling is een verkavelingskaart (d.d. 30 november 2023) opgesteld. Deze tekeningen zijn een uitwerking van het stedenbouwkundig schetsplan om als basis te dienen voor het bestemmingsplan en het Beeldkwaliteitsplan. Met de vaststelling van het bestemmingsplan hebben deze tekeningen ook de status van vastgesteld.



Op de verkavelingskaart wordt uitgegaan van 3 bouwblokken, twee aan de oostzijde van het spoor en één aan de westzijde. Voor deze blokken wordt uitgegaan van de volgende bouwhoogten:

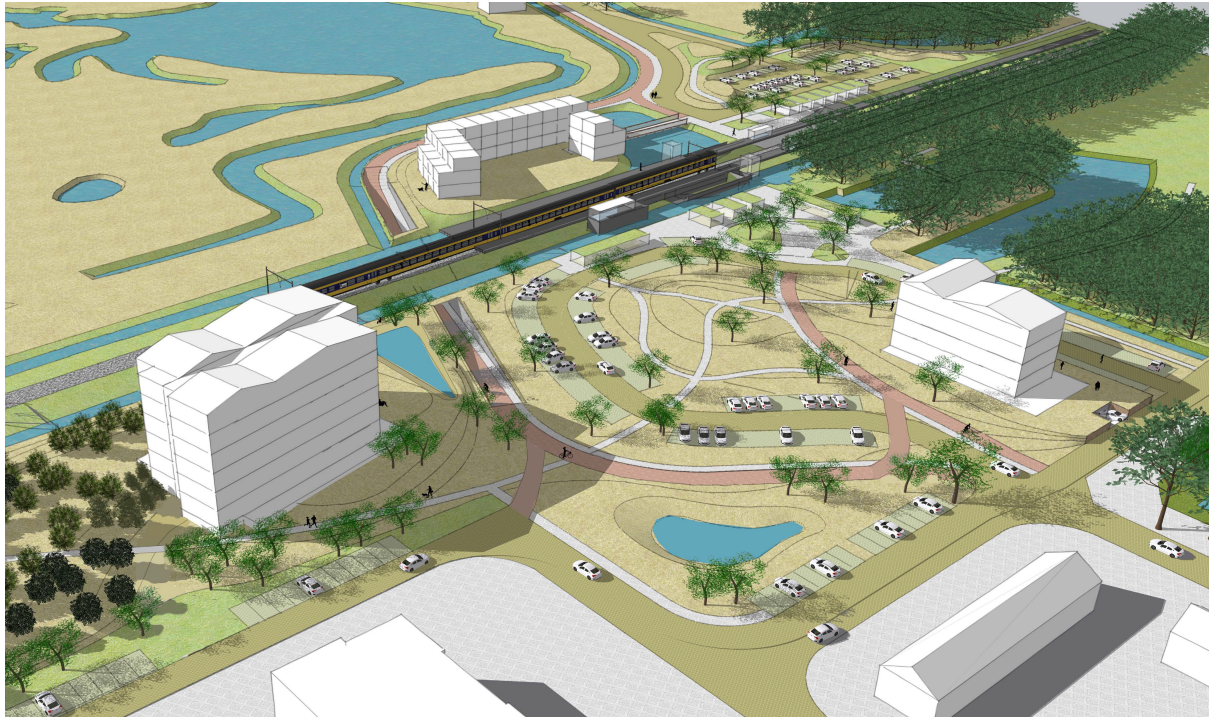
- Blok 1: goothoogte 15,5 meter, nokhoogte 17 meter
- Blok 2: goothoogte 22 meter, nokhoogte 23,5 meter
- Blok 3: bouwhoogte 10 meter (3 bouwlagen plat dak)

Het verschil in hoogten heeft te maken met de hoogte van parkeerkelder onder de gebouwen (2.50 +mv). De verdiepingen zijn 20 cm hoger dan normaal, vanwege het biobased bouwen. Er wordt uitgegaan van een verdiepingshoogte van 3,20 meter. Op de appartementen komt een dak van beperkte hoogte (1.50 meter maximaal). Deze beperkte extra hoogte heeft niet als doel om een extre verdieping te maken maar een architectonisch accent te kunnen zetten. De grondgebonden woningen aan de Nollenzijde krijgen een plat dak. Aan de zijde van de Nollen is de bouwhoogte 10 meter (3 bouwlagen).

De bouwhoogte van de nieuwe woongebouwen wordt gemeten vanaf het peil van de omliggende bestaande wegen. Voor blok 1 (Schootenzijde) is dit de Jaap Geeltjesweg, voor blok 2 (Schootenzijde) is dit het peil van de Landmeterweg en voor de eengezinswoningen aan de Nollenzijde is dit het peil van de naastgelegen Burgemeester Ritmeesterweg.

2.4 Beeldkwaliteitplan (2023)

Het beeldkwaliteitsplan (zie Bijlage 1 Beeldkwaliteitplan 12.12.2023 beschrijft de gewenste beeldkwaliteit van de geplande ontwikkeling van Den Helder Zuid in woord en beeld. Het beeldkwaliteitsplan is een uitwerking van het “Stedenbouwkundig schetsplan” vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2023. Den Helder Zuid bestaat uit een drietal locaties die door één partij zullen worden ontwikkeld. Het beeldkwaliteitsplan is een verbindend document tussen stedenbouw, landschap en architectuur. Hiermee wordt beoogd te ruimtelijke kwaliteit, samenhang en identiteit van het gebied te waarborgen.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld. Daarin heeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland gepresenteerd. Voor vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn, die in de praktijk voortdurend op elkaar inspelen. Deze prioriteiten hebben onder andere betrekking op het bouwen aan sterke, aantrekkelijke en gezonde steden en het voorzien in nieuwe woningen binnen het bestaande stedelijke gebied.

In de NOVI is een 21-tal nationale belangen opgenomen. Dit betreft onder meer het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving, het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit, zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur, behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal en belang en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit. Met het bouwen van 60 woningen naast station Den Helder Zuid worden geen Rijksbelangen geraakt.

3.1.2 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. Voorliggend bestemmingsplan heeft geen betrekking op deze door het Rijk benoemde nationale belangen.

3.1.3 Ladder van duurzame ontwikkeling

Het doel van de ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Gemeenten moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken motiveren volgens de Ladder. Concreet betekent dit dat het bestemmingsplan een beschrijving bevat van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Wanneer deze ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd wordt, moet gemotiveerd worden waarom er niet binnen het stedelijk gebied voorzien kan worden in de behoefte. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De woningen naast het station Den Helder Zuid worden gerealiseerd binnen het stedelijke gebied. De begrenzing van het NNN-gebied is overeenkomstig aangepast, zie paragraaf 3.2.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Met de Omgevingsvisie richt de provincie zich op langetermijnambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig willen koesteren en die probeert in te spelen op veranderingen en transitie die tijd nodig hebben. In het Visiedeel zijn de ambities uitgewerkt. Eén van de doelstellingen is om (stedelijke) functies zoveel mogelijk te concentreren bij knooppunten en bestaand stedelijk gebied. Het realiseren van circa 60 nieuwe woningen direct grenzend aan het OV-punt Den Helder Zuid (trein en bus) past in dit kader.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 16 november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld door de provincie Noord-Holland. Nadien is de omgevingsverordening meerdere keren op onderdelen geactualiseerd/herzien, voor het laatst op 10 juli 2023.

Natuurnetwerk Nederland

Zoals aangegeven in paragraaf 2.2.2 van deze toelichting is de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) aan de westzijde van het station aangepast, zodat de in dit bestemmingsplan beoogde ontwikkeling gerealiseerd kan worden. De nieuwe grens van het NNN-gebied is op onderstaande afbeelding weergegeven. De nieuwe woningen worden gerealiseerd buiten het NNN gebied.



Omgevingsverordening NH2020 (geconsolideerd)
provincie Noord-Holland
provinciale verordening
geconsolideerd (2023-07-10)

PLEKINFO DOCUMENTEN **KENMERKEN**

Type plan
provinciale verordening

Eigenaar
provincie Noord-Holland

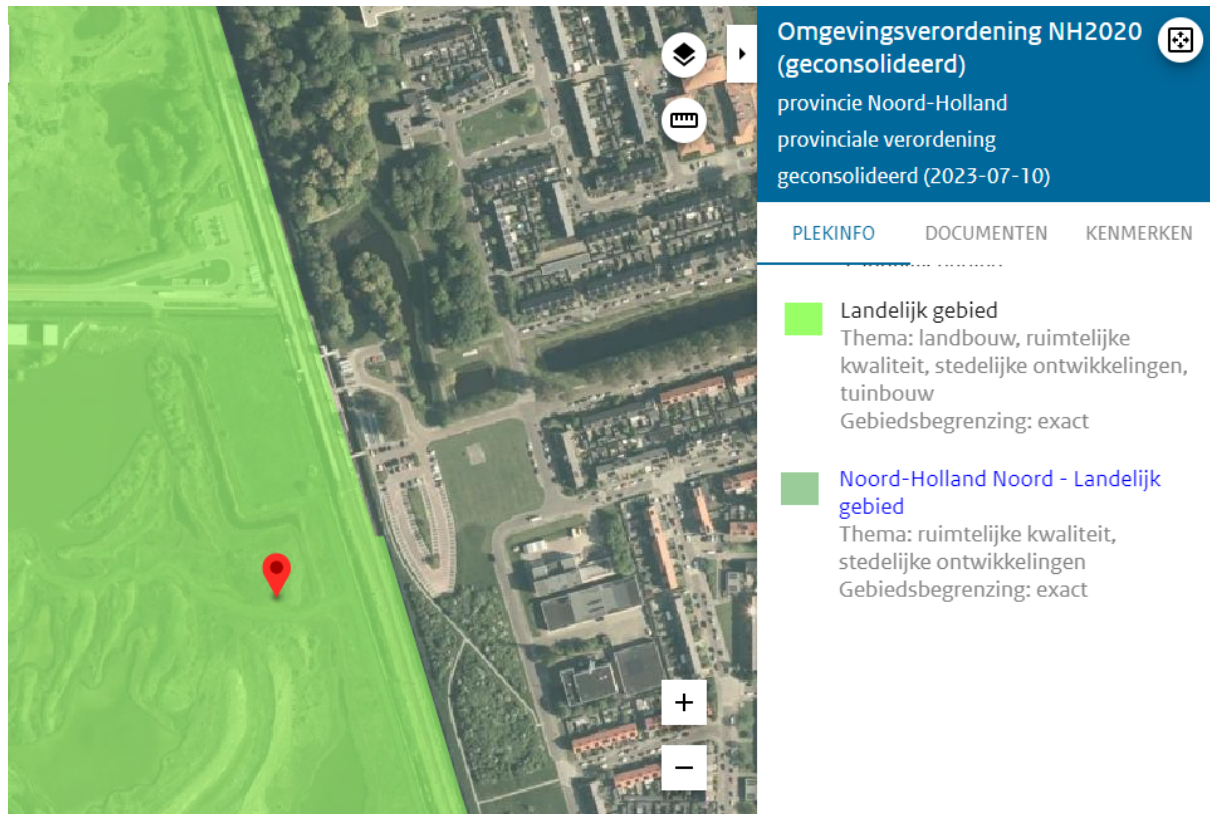
Status
geconsolideerd (2023-07-10)

Uitgebreide status
geconsolideerd (plan); geconsolideerd (dossier)

Identificatie
NL.IMRO.9927.POVCONSOLID-0710

Noord Holland Noord - Landelijk gebied

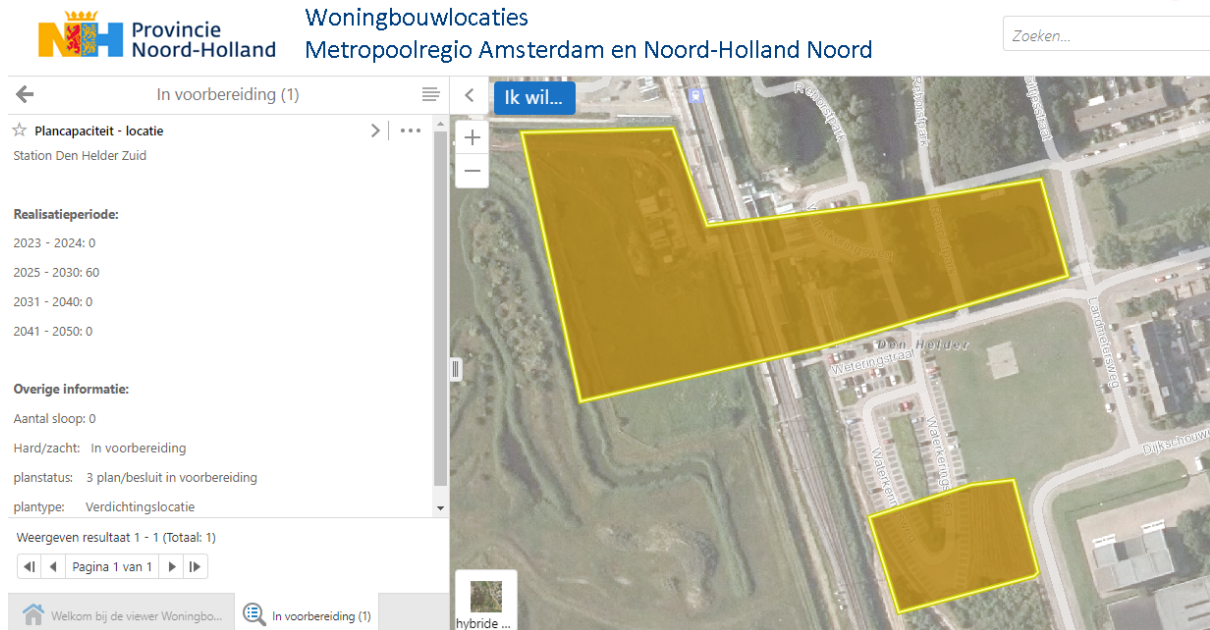
Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied Noord-Holland Noord landelijk gebied uitsluitend voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De in het eerste lid genoemde afspraken kunnen alleen afspraken bevatten over locaties die zijn gelegen in of aan kernen of in of aan dorpslinten. De locatie bij het station Den Helder Zuid voldoet hieraan.



Het bestemmingsplan voorziet in 15 grondgebonden eengezinswoningen aan de westzijde van het station dat conform de Omgevingsverordening ligt in het landelijk gebied van Noord-Holland. Deze locatie is echter ook aangeduid als "verdichtingslocatie" met een plancapaciteit van 60 woningen, zie onderstaande tekst.

Woningbouwmonitor

De provincie en de Noord-Hollandse gemeenten hebben per regio afspraken gemaakt over nieuwbouw en bestaande bouw. Deze afspraken zijn vastgelegd in zogenoemde 'woonakkoorden'. De akkoorden bevatten de toekomstige uitdagingen, acties en afspraken voor de komende 5 jaar. Er zijn afspraken over het aantal woningen. Maar ook over klimaatneutraal en circulair bouwen (aardgasvrij en met oog voor het veranderende klimaat) in de buurt van OV-knooppunten en met behoud van de groene en gezonde leefomgeving. Op de kaart woningbouwlocaties van de provincie Noord-Holland is voor het plangebied Den Helder Zuid de woningbouwopgave van 60 woningen rond het station aangeduid, te realiseren in de periode 2025-2030. Zie onderstaande afbeelding (bron: provincie Noord-Holland).



De bouw van de eengezinswoningen en appartementen rond het station Den Helder Zuid past binnen de kaders van de omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland.

3.3 Beleid gemeente Den Helder

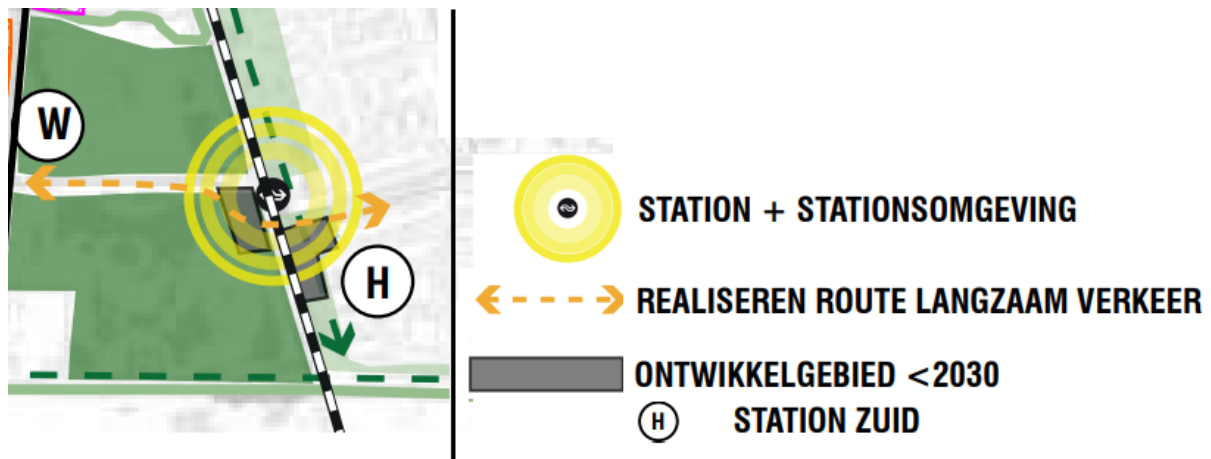
3.3.1 Omgevingsvisie Den Helder (2023)

Door de gemeenteraad van Den Helder is op 18 september 2023 (besluitnummer 2022-042867) de "Omgevingsvisie gemeente Den Helder - Koers op een sterke thuishaven" vastgesteld. De Omgevingsvisie is opgesteld voor het grondgebied van de gemeente Den Helder. Met het vaststellen van de visie wordt een duidelijke toekomstrichting voor het beheer, het gebruik en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in de gemeente Den Helder neergelegd.

In deze visie wordt ingezet op het versterken van verbindingen tussen de verschillende wijken door de groene, open ruimtes in de stad. Dit wordt gedaan door langs verbindingssassen tussen de wijken door dit open landschap heen in te zetten op kwalitatief goede verbindingen voor langzaam verkeer en ruimte te bieden voor nieuwe functies die levendigheid en sociale controle in het gebied brengen, zoals wonen.

In de omgevingsvisie is aangegeven dat Station Zuid een belangrijk OV- en infraknooppunt voor De Schooten, Nieuw Den Helder, Julianadorp en (Museum) De Nollen is. Daarnaast is het gebied een natuurknooppunt tussen De Stelling, Noordzee, Waddenzee en de Koegraspolder en is museum De Nollen het startpunt van een cultuurroute langs de Waddenzee tot aan Denemarken. Op dit moment heeft het gebied een matige uitstraling en kampt het station met een negatief imago, waardoor het niet uitnodigend is en soms zelfs wordt gemeden door reizigers.

Aan het gebied wordt een kwaliteitsimpuls gegeven: naast het realiseren van woningbouw (enkele tientallen nieuwe woningen) en versterken van diverse mobiliteitsstromen wordt er gewerkt aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, het verbeteren van de sociale veiligheid rondom het station en het beter verbinden van De Nollen en De Schooten. Op termijn zal ook het station zelf opgeknapt worden door NS/Prorail. Tevens is de ambitie om een nieuwe langzaam verkeerstunnel onder het spoor te realiseren en de Burgemeester Ritmeesterweg opnieuw in te richten. Met deze ingrepen wordt de samenhang tussen het station en de wijk De Schooten versterkt. Op de visiekaart zijn de voorgestelde ingrepen bij station Den Helder Zuid weergegeven.



3.3.2 Nota Parkeernormen Den Helder 2022

Op 12 oktober 2021 is de Nota Parkeernormen Den Helder 2022 vastgesteld. Daarin zijn parkeernormen voor de verschillende functies opgenomen, waarbij is uitgegaan van de richtlijnen van het CROW (publicatie 381). De verstedelijkingsgraad van een gemeente wordt vastgesteld door het CBS en is afhankelijk van het aantal adressen per vierkante kilometer. De adressendichtheid in Den Helder is door het CBS vastgesteld op 1696. Op basis van de publicatie van het CROW is de stedelijkheidsgraad van Den Helder daardoor "sterk stedelijk". Het gebied rondom station Zuid valt onder "rest bebouwde kom" (rest bbk). Voor woningen zijn de volgende parkeernormen bepaald:

Functie			centrum	schil	Rest bbk	percentage laadpunten
woning groot	>450 m ³	woning	1,5	1,7	2,0	1,5
woning midden	350 m ³ < woning < 450 m ³	woning	1,4	1,6	1,9	1,0
woning klein	< 350 m ³	woning	1,2	1,4	1,6	0,3
appartement groot	=> 130 m ²	woning	1,4	1,6	1,8	1,5
appartement midden	75 m ² < woning < 130 m ²	woning	1,3	1,5	1,7	0,5
appartement klein	<= 75 m ²	woning	1,2	1,3	1,5	0,2
serviceflat/aanleunwoning		woning	0,4	1,0	1,1	0,2
zorgwoning		woning	0,65	0,65	0,65	0,1
kamerverhuur		kamer	0,5	0,55	0,65	0,1

Inclusief 0,3 per woning voor bezoek; zorgwoning 0,65 per woning en kamerverhuur 0,2 per kamer.

Voor de woningen moet worden uitgegaan van de parkeernormen zoals opgenomen in bovenstaande tabel. Daarbij gelden voor de appartementen andere normen dan voor de eengezinswoningen.

3.3.3 Hoofdlijnen van Aanpak voor een duurzaam en klimaatbestendig Den Helder (2015)

In deze notitie is aangegeven waar de kansen en mogelijkheden de komende jaren liggen in Den Helder op het gebied van duurzaamheid. Daarbij gaat het om het verminderen van afval, het stimuleren van duurzame energie (wind en zon), het verbeteren van de bodemkwaliteit, verbeteren van natuur en landschapsontwikkeling, verduurzaming van de bestaande woningvoorraad, energiebesparingsaanpak bedrijven, verduurzaming gemeentelijke organisatie, publieksacties en stimuleren duurzame mobiliteit. Het bouwen van woningen (biobased) bij het NS-station waarbij veel ruimte is voor landschappelijke inpassing en langzaam verkeersroutes past binnen deze hoofdlijnen aanpak.

3.3.4 Woonvisie Den Helder 2020-2025

De Woonvisie Den Helder 2020-2025 is door de gemeenteraad van Den Helder vastgesteld op 7 september 2022. Centraal staat het ombuigen van de krimp naar groei. Dit vraagt een stevige inzet op de woningbouwopgave. De focus ligt op voldoende nieuwbouw van kwaliteit in verschillende marktsegmenten en het creëren van bijzondere woonmilieus. De gemeente heeft de ambitie om binnen het regionale woonakkoord (5.000 extra woningen in de Kop) tot 2030 1.500 woningen in Den Helder toe te voegen. Deze behoefte is gebaseerd op de voorziene groei van het aantal banen, onderwijsplekken en de toenemende druk op de woningmarkt in de regio. Daarom wordt niet alleen vraaggericht maar ook aanbodgericht gebouwd. De gemeente Den Helder bouwt vooral stedelijk want daar is in de gemeente de meeste ruimte voor.

Den Helder heeft voldoende locaties om in de woningvraag voor de komende jaren te voorzien. Naast de lopende bouwstroom in het stadshart, Nieuw Den Helder en Julianadorp zet de gemeente in de Woonvisie de komende jaren in op locaties die concreet en binnen een aantal jaar te realiseren zijn: Station Zuid, Tillenhof en Vinkenterrein. De bouw van 60 woningen rond het station Den Helder Zuid past binnen de doelstellingen van de Woonvisie Den Helder 2020-2025.

3.3.5 Fietsvisie Den Helder (2020)

Door de gemeente Den Helder is de fietsvisie 'Den Helder fietsstad' (2020) opgesteld. Daarin is het beleid ten aanzien van voorzieningen voor het fietsverkeer verwoord.

Fietsgebruik is in de eerste plaats afhankelijk van de 'hardware'. Om te zorgen voor goede lokale en regionale verbindingen werkt de gemeente aan de realisatie van nieuwe fietsverbindingen en het onderhouden van de bestaande fietsinfrastructuur. Een kloppende bebording in de gemeente zorgt ervoor dat de fietser in Den Helder de juiste weg weet te vinden.

Bij OV-stations is extra aandacht voor voldoende fietsparkeervoorzieningen gewenst. De mensen die hier parkeren, staan er meestal dagelijks en zetten hun fiets er de gehele dag. Zorgen voor goede voorzieningen maakt de combinatie fiets-OV een alternatief voor de auto over langere afstanden. Bij station Den Helder Zuid wordt mede gelet hierop voorzien in voldoende stallingsplekken voor fietsen, inclusief de mogelijkheid voor verhuur van fietsen.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

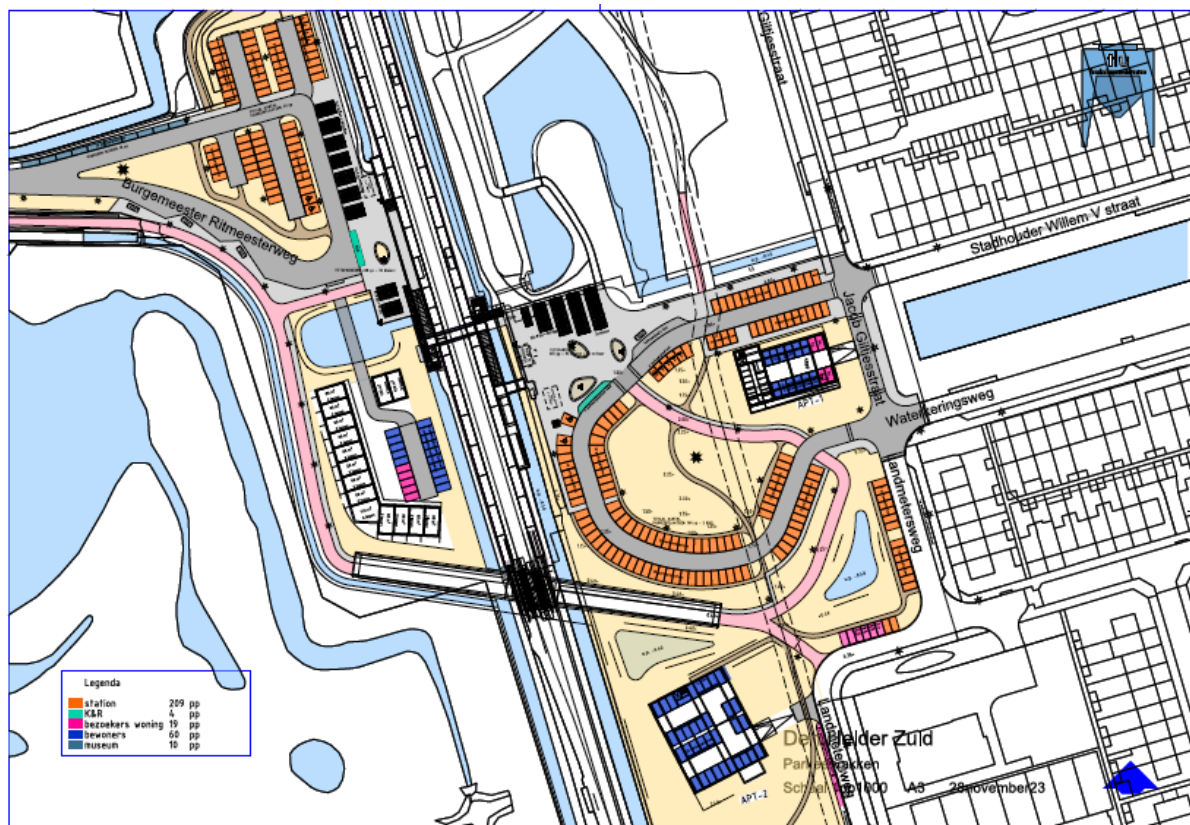
4.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de gemeente in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

4.2 Verkeer en parkeren

Parkeren auto

Voor de te realiseren woningen gelden parkeernormen overeenkomstig het gemeentelijk parkeerbeleid (zie paragraaf 3.3.2 Nota Parkeernormen Den Helder 2022), voor de omgeving 'centrum' vanwege de ligging naast het station. Bij de appartementen zal dit zijn in een halfverdiepte parkeergarage onder de bebouwing, bij de eengezinswoningen ook op maaiveld. Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen is in de planregels van dit bestemmingsplan geborgd. Het plan gaat uit van 209 parkeerplaatsen bij het station plus 4 kiss & ride plekken. Voor de bewoners van de 60 woningen worden 60 parkeerplaatsen gerealiseerd, plus 19 plekken voor bezoekers. Voor het bestaande museum aan de Burgemeester Ritmeesterweg zijn 10 parkeerplaatsen beschikbaar, zie onderstaande afbeelding en Bijlage 13 Overzichtskaart parkeervoorzieningen 28.11.2023.



Het plan past binnen het gemeentelijk parkeerbeleid met inbegrip van de daarin opgenomen ontheffingsmogelijkheden. Zo geldt op grond van het parkeerbeleid het beginsel dat parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Ontheffing hiervan is mogelijk voor het realiseren van parkeervakken in de openbare ruimte. Bij het zuidelijke blok aan de Schietzijde (blok 2) wordt het bezoekersparkeren niet op eigen terrein maar in de openbare ruimte opgelost door parkeervakken aan te leggen op de bestaande Landmeterweg. Het profiel van deze weg is voldoende breed om de extra vakken aan te leggen. De openbare parkeervakken worden gerealiseerd binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter van de woningen zoals opgenomen in het parkeerbeleid. Hiermee wordt

voldaan aan de ontheffingsmogelijkheden die het parkeerbeleid biedt.

Westzijde (Nollenzijde)

Aan de westzijde van het station worden 69 parkeerplaatsen gerealiseerd plus 2 kiss & ride plekken. Bij de eengezinswoningen aan de westzijde worden 15 parkeerplaatsen aangelegd voor bewoners en bezoekers. De bezoekers van het museum (buiten plangebied) kunnen parkeren langs de Burgemeester Ritmeesterweg. Daarvoor zijn 10 parkeerplaatsen beschikbaar.

Oostzijde (Schootenzijde)

Op maaiveld worden 140 parkeerplaatsen plus 2 kiss & ride plekken gerealiseerd. Voor de bewoners van het blok 1 (12 appartementen) worden 12 parkeerplaatsen gerealiseerd onder het gebouw. Voor bezoekers worden daarnaast 4 parkeerplaatsen gerealiseerd onder het gebouw, in totaal dus 16 parkeerplaatsen.

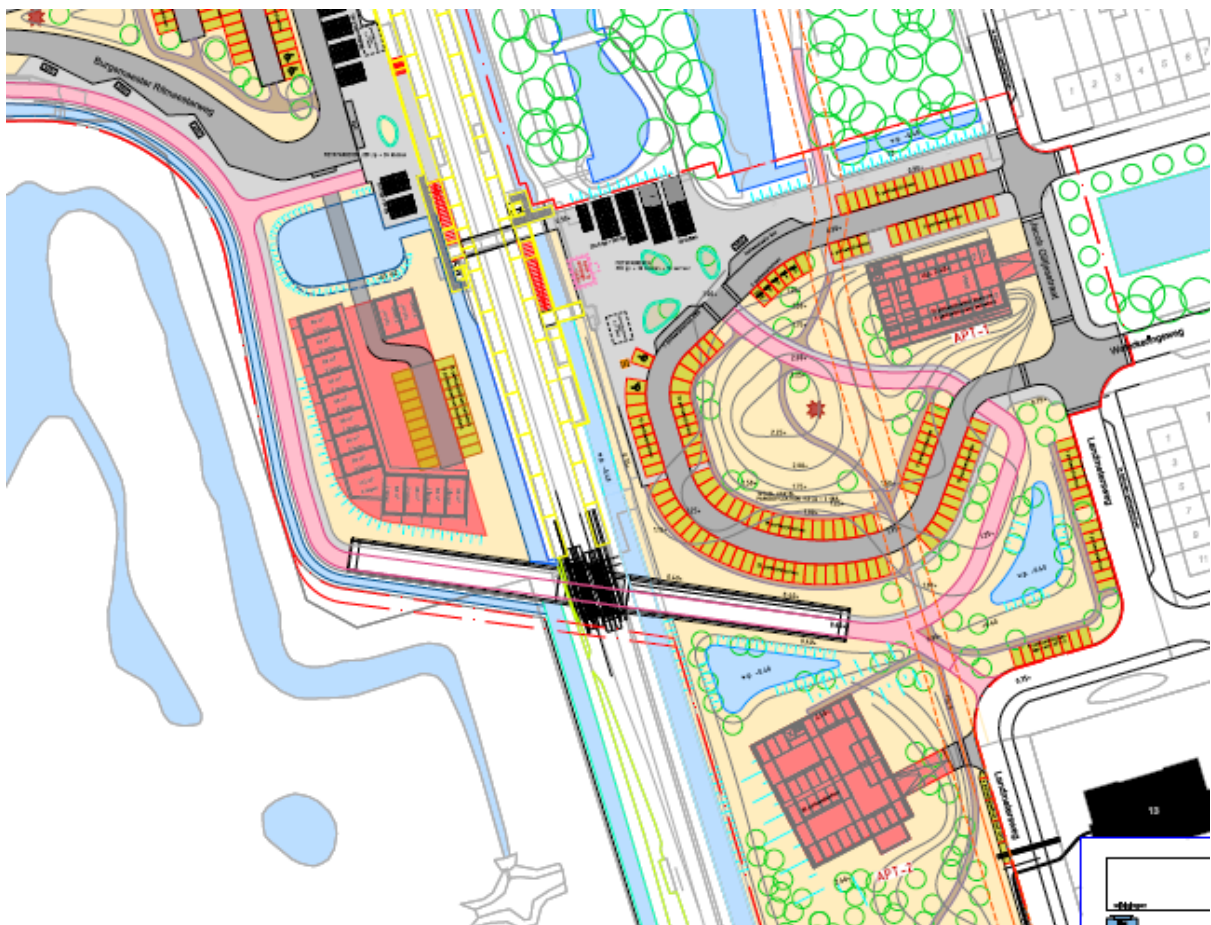
Voor de bewoners van blok 2 (33 appartementen) worden 33 parkeerplaatsen onder het gebouw gerealiseerd. Daarnaast worden 10 parkeerplaatsen aan de openbare weg gerealiseerd voor bezoekers.

Parkeren fiets

Bij het station wordt in de nieuwe situatie aan de westzijde voorzien in 228 fietsparkeerplaatsen plus 36 fietskluizen. Aan de oostzijde zijn dit 200 fietsparkeerplaatsen, 36 fietskluizen en 16 plekken voor huurfietsen.

Verkeersontsluiting

De nieuwe woningen zullen worden ontsloten via de bestaande weginfrastructuur. De eengezinswoningen aan de westzijde (Nollenzijde) worden ontsloten via de bestaande Burgemeester Ritmeesterweg. De appartementen aan de oostzijde krijgen vanuit de parkeervoorziening een aansluiting op de bestaande straten (Jacob Giltjesstraat en Landmetersweg). Zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding: bouwlakkenkaart / inrichting openbaar gebied (d.d. 30 november 2023)

Op bovenstaande afbeelding staat nog een nieuwe langzaamverkeersverbinding ingetekend aan de zuidzijde van het station. Deze toekomstige langzaam verkeerstunnel valt nu nog buiten de huidige ontwikkeling, omdat er nog onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn. Het langzame verkeer maakt nu nog gebruik van de huidige tunnel van NS/ProRail bij het station. De fietsers stappen dan af en benutten de trap of de lift.

Verkeersgeneratie

Zoals in de parkeernota is aangegeven moet voor Den Helder worden uitgegaan van de omgeving "sterk stedelijk". Het gebied rondom station Den Helder Zuid is onderdeel van de omgeving "rest bebouwde kom". Voor eengezinswoningen (koop, tussen/hoek) moet worden uitgegaan van gemiddeld 7,1 voertuigbeweging per woning per etmaal. Voor appartementen (koop, etage, midden) is dit gemiddeld 5,6 voertuigbeweging per woning per etmaal. Voor de 15 eengezinswoningen is de verkeersgeneratie daarmee 107 voertuigen per etmaal, voor de 45 appartementen is dat 252 voertuigbewegingen, in totaal 359 voertuigbewegingen per etmaal voor de nieuwe situatie met 60 woningen.

4.3 Water

4.3.1 Beleid

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen zijn er op (deel)stroomgebiedniveau plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheerplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Nationaal Water Programma 2022-2027

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 is vastgesteld op 18 maart 2022. In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Het Nationaal Water Programma 2022-2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. In het NWP komen het oude Nationaal Waterplan (voor beleid) en het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (voor beheer) samen. Daarnaast zijn het Programma Noordzee, de stroomgebiedbeheerplannen en de overstromingsrisicobeheerplannen onderdeel van het NWP. Hiermee geeft het programma invulling aan de Europese richtlijnen voor water. Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van

- Klimaatadaptatie
- Waterveiligheid
- zoetwater en waterverdeling
- waterkwaliteit en natuur
- scheepvaart en
- de functies van de rijkswateren.

Met het bouwen van woningen rond station Den Helder Zuid en de voorgenomen herinrichting van het openbare gebied worden geen Rijksbelangen op het gebied van de waterhuishouding geraakt.

Provinciaal beleid

Op 31 januari 2022 heeft Provincie Noord-Holland het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 (Regionaal Waterprogramma) vastgesteld. In het Regionaal Waterprogramma geeft de provincie aan hoe zij zich inzet voor een goede waterkwaliteit, het op peil houden van de watervoorraad en de bescherming tegen overstromingen. Het Regionaal Waterprogramma is opgebouwd uit een drietal deelprogramma's. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is

uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen, dat samen met andere partijen wordt uitgevoerd. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie 2012). De Deltavisie is vertaald in het Waterplan 2022-2027 (WBP6) voor de middellange termijn. Hierin presenteert het hoogheemraadschap haar koers voor de periode 2022-2027 en de opgaven waar het hoogheemraadschap zelf en met anderen aan werkt. Het hoogheemraadschap bouwt voort op de regionale Deltavisie (2012), het Waterprogramma 2016-2021 (WBP5) en het Collegeprogramma 2019-2023.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels die te vinden zijn op www.hhnk.nl/keur. Bij invoering van de Omgevingswet zal de Keur 2016 vervangen worden door de Waterschapsverordening.

Watertoets

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 bestemmingsplannen 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).

4.3.2 Beschouwing

Huidige situatie

In de huidige situatie zijn in het plangebied verschillende watergangen. Aan weerszijden van het spoor is een sloot, die aansluit op een watergang langs de Burgemeester Ritmeesterweg. Aan de oostzijde zijn in het park en de aangrenzende woonwijk verschillende watergangen die in verbinding staan met elkaar. Op onderstaande kaart zijn de bestaande watergangen weergegeven.



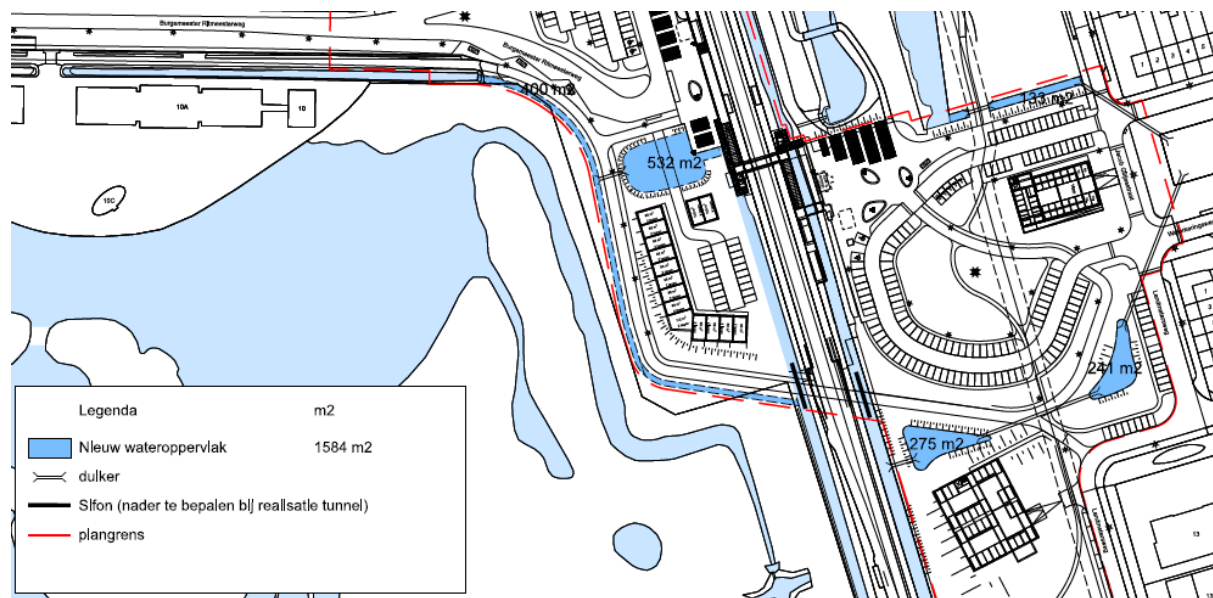
Verharding en bebouwing

Op grond van de regels van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is een vergunning

verplicht afhankelijk van het raakvlak met de waterbelangen, zoals een toename van de hoeveelheid verharding. Bij een verhardingstoename tussen de 800 m² en 2.000 m² moet 10% van het te verharden oppervlak gecompenseerd worden. Bij een verhardingstoename van meer dan 2.000 m² is er maatwerk nodig voor de compensatie. In geval van demping moet er één-op-één worden gecompenseerd, dus elke vierkante meter open water dat wordt gedempt moet worden gecompenseerd voor een vierkante meter nieuw open water.

Demping

Het plan gaat uit van het dempen van 1.327 m² aan open water. Het Hoogheemraadschap hanteert als regel dat het te dempen water qua oppervlak 1-op-1 moet worden gecompenseerd. Het plan gaat uit van het graven van nieuw water met een oppervlakte van 1.584 m² als compensatie voor deze demping. Dit extra water bestaat uit een nieuwe watergang aan de zijde van het NNN-gebied (Nollenzijde), een waterpartij aan de westzijde van het station (bij de eengezinswoningen), twee vijvers aan de oostzijde en een nieuwe watergang ten noorden van het parkeerterrein. Zie onderstaande afbeelding voor de locaties van het nieuw te graven open water. Deze wateren staan via duikers met elkaar en het omliggende watersysteem in verbinding. Aan de 1-op-1 eis van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier kan dus (ruimschoots) worden voldaan.



Toename bebouwing en verharding

In de huidige situatie is er in het plangebied circa 10.510 m² verharding en bebouwing aanwezig. Het betreft voornamelijk verharding (verkeersruimte). Er is maar in beperkte mate bebouwing aanwezig, behorend bij het station (stationsgebouwen en fietsenstallingen).

In de nieuwe situatie neemt de hoeveelheid bebouwing en verharding toe als gevolg van het toevoegen van 60 woningen met bijbehorende (al dan niet inpandige) parkeervoorzieningen. Ook het fietspad naar de toekomstige langzaam verkeerstunnel onder het spoor is hier in meegenomen. In de nieuwe situatie is er sprake van 12.253 m² bebouwing en verharding. Hiervan is 3.811 m² grastegels of halfverharding. Deze wordt zodanig aangelegd dat het water kan infiltreren. Er wordt van uitgegaan dat 40% van dit oppervlak grastegels/halfverharding kan worden afgetrokken van de totale oppervlakte verharding in verband met de infiltratie. Dat resulteert in 10.729 m² verharding en dakvlakken voor de nieuwe situatie. Dat is dus 219 m² meer dan in de huidige situatie en blijft daarmee beneden de 800 m².

Doorstroming van het oppervlaktewater

Onder de toekomstige langzaam verkeerstunnel komen siphons, maar dat is onderdeel van de tunnelbak. In het bestemmingsplan wordt hierop voorgesorteerd door aan de zuidzijde van de tunnel twee vijvers te maken, die enerzijdes dienen ter compensatie van het te dempen water en anderzijds een verbinding vormen tussen de sloot langs het spoor en het water langs de Waterkeringsweg, zoals eerder is aangegeven als wens van het Hoogheemraadschap. De vijvers worden door duikers verbonden,

met controleputten om de 30 meter, zodat een goede doorstroming richting Noord-Hollandskanaal mogelijk is.

Onderhoud

Langs de waterlopen is steeds voldoende ruimte voor onderhoud. De exacte uitvoering en profielen van het water volgen bij de uitwerking van de openbare ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met onderhoud en benodigde maat.

4.3.3 Overleg met Hoogheemraadschap

Er is in het kader van de planvorming van onder andere het stedenbouwkundig schetsplan overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

4.3.4 Conclusie

Uit bovenstaande tekst kan worden opgemaakt dat de toename van bebouwing en verharding gecompenseerd kan worden door de toevoeging van open water. Op waterhuishoudkundig punt is het plan uitvoerbaar.

4.4 Bodem

Kader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond 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. Onderzoek dient gedaan te worden wanneer initiatieven uitgaan van bodemroerende activiteit, dan wel functies mogelijk maken waarbij dezelfde mensen gedurende een langere periode minstens 2 uur per dag op de betreffende gronden verblijven.

Onderzoek

Door Linge Milieu is een verkennend bodemonderzoek gedaan, inclusief asbestinventarisatie. Zie Bijlage 7 Bodemonderzoek 03.11.2023. In het onderzoek is geconcludeerd dat de kwaliteit van grond en grondwater van het gebied geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling met woningbouw en een herinrichting van het openbare gebied. De plaatselijk licht verhoogde gehalten zijn geen risico voor de volksgezondheid. Als er grond vrijkomt bij de ontwikkeling, dan kan deze zonder beperkingen op locatie worden hergebruikt. Voor afvoer van grond naar buiten het gebied kan gebruik gemaakt worden van de bodemkwaliteitskaart van omgevingsdienst NHN. Gemeente Den Helder heeft voor PFAS en grondverzet de bodemkwaliteitskaart geactualiseerd.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in relatie tot het aspect bodem uitvoerbaar.

4.5 Ecologie

4.5.1 Wet natuurbescherming

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 sinds 1 januari 2017 de Wet natuurbescherming van toepassing. Onder de Wet natuurbescherming vervallen de tabellen 1, 2 en 3 uit de Flora- en faunawet waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kan voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' vrijstellingsbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

4.5.2 Ecologisch onderzoek soortbescherming

Door bureau NL adviseurs is een ecologisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 4 Ecologisch onderzoek 28.07.2022. In het onderzoek is vastgesteld dat geen beschermde plantsoorten, beschermde vogels, beschermde vissen of reptielen voorkomen. Er zijn (mogelijk) wel vissen, zoogdieren en vogels aanwezig, maar dit betreft vrijgestelde soorten. Er zijn mogelijk beschermde amfibieën en grond- en boombewonende zoogdieren aanwezig. Ook de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten.

Vleermuizen

In het ecologisch onderzoek is aangegeven dat het bestaande trafogebouw aan de noordwestzijde van het station mogelijk wordt gebruikt als verblijfplaats van vleermuizen. Als dit gebouw zou worden gesloopt zou nader onderzoek nodig zijn. Uitgangspunt in de planvorming is dat dit gebouw blijft staan. Verder zijn in het gebied geen verblijf- of rustplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Nader onderzoek is daarmee niet nodig.

Amfibieën

Van de voorkomende amfibieën is alleen de rugsstreeppad beschermd, voor de overige soorten geldt een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie. In het ecologisch onderzoek is geconstateerd dat geschikt voorplantingswater voor rugsstreeppadden (ondiepe vegetatierijke poelen en sloten) niet voorkomt in het plangebied. Ook is er geen overwinteringshabitat in het plangebied aanwezig. Voor deze soort geldt een algemene zorgplicht, in dat kader wordt geadviseerd om het werkterrein bij de uitvoering rondom af te zetten met amfibieënschermen. In het kader van dit bestemmingsplan is geen aanvullend onderzoek nodig.

Grond- en boombewonende zoogdieren

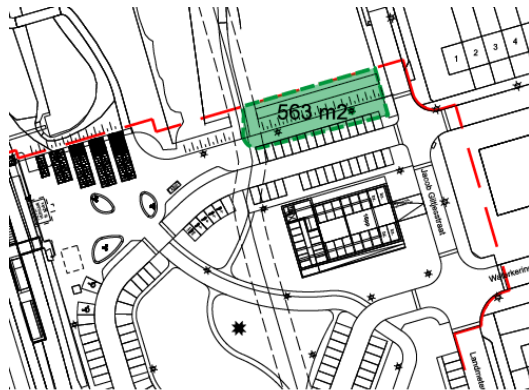
Onder grondgebonden zoogdieren worden alle zoogdieren met uitzondering van vleermuizen bedoeld. De aanwezigheid van niet-vrijgestelde nationaal beschermde soorten vanuit bijlage A van de Wet natuurbescherming kan worden uitgesloten. Essentieel leefgebied voor bijvoorbeeld de boommarter, bunzing en wezel is niet aanwezig. Vaste rust- en verblijfplaatsen zijn afwezig. Het grasland in het zuidwesten van het plangebied is mogelijk fourageergebied, maar door de ligging naast het duinlandschap De Nollen is dit grasland geen essentieel fourageergebied voor de bunzing of wezel. In het kader van dit bestemmingsplan is geen aanvullend onderzoek nodig.

4.5.3 Ecologisch onderzoek stikstofdepositie

Door Sweco is een stikstofonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 5 Onderzoek stikstofdepositie 08.11.2023. In het onderzoek is geconcludeerd dat ten gevolge van de planontwikkeling tijdens de realisatiefase en gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zullen zijn. Hiermee zijn significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden van soorten ten gevolge van stikstofdepositie uitgesloten en kan het plan voor wat betreft het aspect stikstofdepositie worden vastgesteld.

4.5.4 Bomen

Voor de planontwikkeling van het station Den Helder Zuid moet extra water worden gegraven ter compensatie van de demping van enkele stukken water, zie paragraaf 4.3 Water van deze toelichting. Aan de oostzijde van het station moet voor het kunnen graven van de extra watergang circa 563 m² groen wijken, waar 20 bomen staan. Deze bomen worden binnen het plangebied gecompenseerd.



- Legenda
- m²
- te verwijderen groen 563 m² (ca. 20 bomen)
- plangrens

4.5.5 Conclusie

Het bestemmingsplan is in relatie tot het aspect flora en fauna uitvoerbaar.

4.6 Cultuurhistorie en archeologie

4.6.1 Wettelijk kader

Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988, samen met enkele andere wetten op het gebied van de bescherming van cultureel erfgoed, samengevoegd tot de Erfgoedwet. Ten aanzien van het ruimtelijk domein regelt deze wet de omgang met rijksbeschermde gebouwde en archeologische monumenten en de beschermde stads- en dorpsgezichten. De Erfgoedwet werkt door in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

4.6.2 Cultuurhistorie

In en rond het plangebied zijn overeenkomstig de Informatiekaart landschap en cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geen cultuurhistorische waardevolle elementen te verwachten.

4.6.3 Archeologie

Informatiekaart landschap en cultuurhistorie

Op de Informatiekaart landschap en cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland zijn "regio's met een archeologisch belang" aangewezen. Het gebied van en rondom station Den Helder Zuid is daar geen onderdeel van. Ook zijn er geen archeologische monumenten aanwezig.

Geldende bestemmingsplan

In het geldende bestemmingsplan "Huisduinen en de Stelling 2015" is in het plangebied geen archeologische dubbelbestemming opgenomen, wel net buiten het plangebied, bij het natuurgebied aan de noordwestzijde. Ook bij het aangrenzende bestemmingsplan De Schooten (2012) aan de oostzijde zijn geen archeologische dubbelbestemmingen van kracht.

Archeologisch bureau onderzoek

Door bureau Transect wordt een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd om vast te stellen of in het plangebied archeologische waarden verwacht kunnen worden. Afhankelijk van de uitkomsten van dit

onderzoek kan een archeologische dubbelbestemming worden toegepast.

4.6.4 Conclusie

Er zijn op basis van de Informatiekaart landschap en cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geen cultuurhistorische waardevolle elementen te verwachten. Op basis van de beschikbare informatie zijn ook geen archeologisch waardevolle elementen te verwachten. Dit wordt nog nader onderzocht in een archeologisch bureau onderzoek.

4.7 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige functie wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig of toegestaan is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt dient middels een akoestisch onderzoek onderzocht te worden of de geluidniveaus in relatie tot de geluidgevoelige functie aanvaardbaar zijn.

Onderzoek

De locaties waar de nieuwe woningen worden gebouwd liggen in de geluidzone c.q. nabij de spoorlijn Den Helder - Alkmaar, en de Burgemeester Ritmeesterweg en Waterkeringsweg. Voor de realisatie van geluidgevoelige objecten (woningen of andere geluidgevoelige objecten) binnen de wettelijk zone langs zowel wegen als spoorwegen is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Met behulp van standaard rekenmethode 2 (SRM2) is de gevelbelasting bepaald. De berekening is gedaan voor de relevante locaties en wordt voor beiden getoetst aan het stelsel van voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek is uitgevoerd door Kragten, zie Bijlage 11 Akoestisch onderzoek 07.12.2023

Wegverkeerslawaai

De geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de Landmetersweg bedraagt ter plaatse van een deel van de gevels van de appartementsgebouwen meer dan 48 dB, de voorkeursgrenswaarde uit Wet geluidhinder). De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 51 dB. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen zijn onderzocht. Indien deze stuiten op overwegende bezwaren kan voor de gevels met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een verzoek tot verlening van hogere waarden ingediend te worden tot de niveaus van de in tabel 3 gepresenteerde geluidbelastingen (van meer dan 48 dB). Hierbij wordt aangegeven dat voldaan moet worden aan ontheffingscriterium uit het geluidbeleid van de gemeente Den Helder.

De geluidbelasting op de gevels van de woningen, alsmede als gevolg van verkeer op de overige wegen, voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

Spoorweglawaai

De geluidbelasting ten gevolge van spoorverkeer bedraagt op een deel van de gevels van zowel het nabij het spoor gelegen appartementsgebouw als de woningen meer dan 55 dB, de voorkeursgrenswaarde uit Wet geluidhinder. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 61 dB. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen zijn onderzocht. Indien deze stuiten op overwegende bezwaren kan voor de gevels met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een verzoek tot verlening van hogere waarden ingediend te worden tot de niveaus van de in tabel 4 gepresenteerde geluidbelastingen (van meer dan 55 dB). Hierbij wordt aangegeven dat voldaan moet worden aan ontheffingscriterium uit het geluidbeleid van de gemeente Den Helder.

Uit een aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels zal moeten blijken of de karakteristieke geluidwering van de gevels (GA;k) voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 en de vereiste geluidswering op basis van de energetische sommatie van de isolatiewaarde per geluidbron conform het gemeentelijk geluidbeleid.

Conclusie

Voor de realisatie van de nieuwe woningen bij Den Helder Zuid zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld voor zowel het wegverkeerslawaai (51 dB) als het spoorweglawaai (61 dB). Zie voor de

gedetailleerde rekenresultaten Bijlage 11 Akoestisch onderzoek 07.12.2023. De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden, er zijn dus geen dove gevels of vergelijkbare voorzieningen nodig. Zie ook Bijlage 14 Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder.

4.8 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in Amvb's en ministeriële regelingen. De wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een ruimtelijk plan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als de planvorming niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Amvb Niet In Betekenende Mate en Regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM)

De Amvb NIBM en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. NIBM- projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Er is een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel 'niet in betekenende mate') leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorvloeroppervlak. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Beschouwing

Zoals aangegeven is in paragraaf 4.2 Verkeer en parkeren moet voor de nieuw situatie (15 eengezinswoningen en 45 appartementen) worden uitgegaan van circa 359 per etmaal. Aan de hand van de NIBM tool is berekend dat het project daarmee kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate", zie onderstaand.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	359
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,23
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Conclusie

Het bestemmingsplan is in relatie tot het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 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 (bijvoorbeeld bedrijven) 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

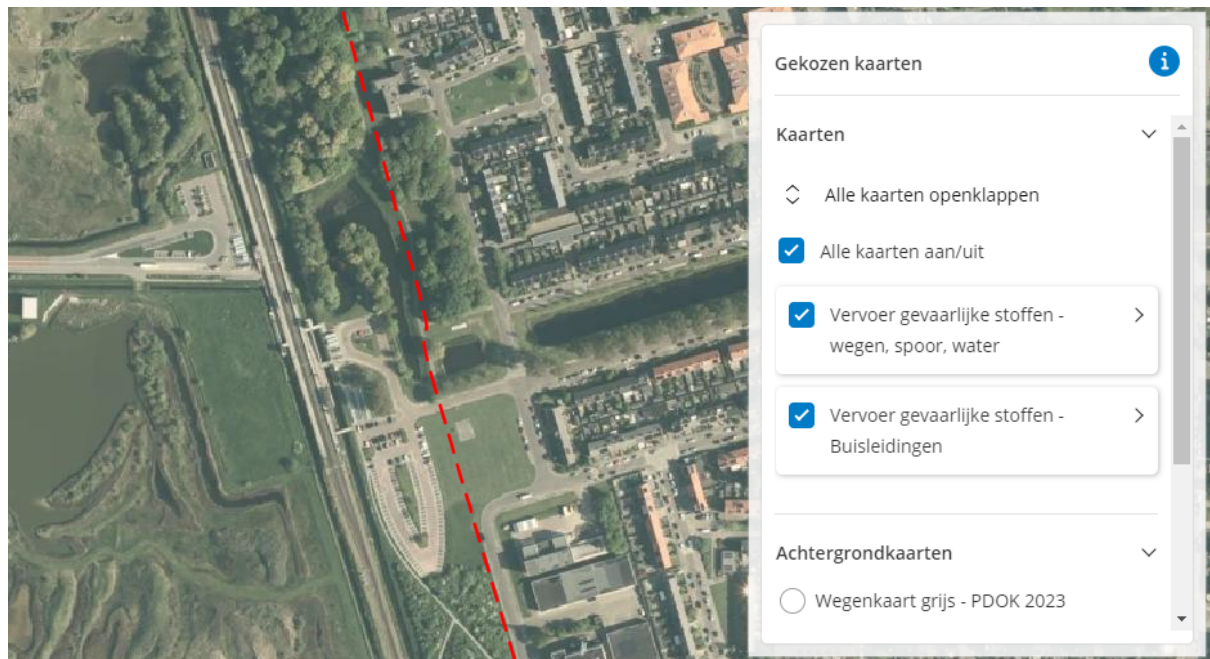
meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

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 binnen het invloedsgebied van een buisleiding toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

4.9.2 Beschouwing / onderzoek

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe risicovolle activiteiten mogelijk. De nieuwe woningen worden (zeker aan de oostzijde) gebouwd in de nabijheid van een ondergrondse gastransportleiding. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van deze gastransportleiding.



Afbeelding: Ligging gastransportleiding, rode stippellijn (bron: www.atlasleefomgeving.nl)

Door ingenieursbureau Kragten is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd, zie Bijlage 9 Onderzoek externe veiligheid 27.11.2023. Uit de berekening met behulp van het programma CAROLA blijkt dat voor de beschouwde buisleidingen geen $PR 10^{-6}$ -risicocontour ter hoogte van het plangebied berekend wordt, waardoor dit aspect geen belemmering vormt voor het plan.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de buisleiding zowel in de huidige als toekomstige situatie het groepsrisico lager is dan de oriënterende waarde (OW) en zelfs lager is dan $0,1 * OW$. De planvorming leidt wel tot een rekenkundige toename van de hoogte van het groepsrisico van buisleiding. In artikel 12 lid 3 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen juncto artikel 8 van de Regeling externe veiligheid buisleidingen is opgenomen wanneer sprake is van het verantwoorden van het groepsrisico. In onderhavige situatie is sprake van een beperkte verantwoordingsplicht, zie daarvoor Bijlage 10 Verantwoording hoogte groepsrisico 27.11.2023. Voor een verantwoording van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag advies worden gevraagd bij de Veiligheidsregio.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in relatie tot het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

4.10 Kabels en leidingen

Door het plangebied lopen meerdere kabels en leidingen. Voor de hogedruk aardgasleiding is onderzoek gedaan (zie 4.9 Externe veiligheid). Daarnaast ligt, zeker bij de geprojecteerde eengezinswoningen aan de westzijde (Nollenzijde) van het station een hoogspanningskabel. De afstand voor het bouwen in de buurt van een hoogspanningskabel betreft 3 meter aan beide zijde van de kabel. De hoogspanningskabel is zelf tussen de 0,5 en 1 meter breed. Voor het bouwen in de belemmerde zone is overleg nodig met TenneT. Omdat het om een ondergrondse hoogspanningskabel gaat is het magnetische veld anders dan boven de grond.

4.11 Sociale veiligheid

De sociale veiligheid rond Station Zuid laat in de huidige situatie te wensen over. Vooral de westzijde (Burgemeester Ritmeesterweg) is het gebied verlaten en onveilig. Het creëren van woningbouw aan de westzijde zorgt voor verbetering van de sociale veiligheid, ook in de nabijheid van de toekomstige langzaam verkeerstunnel. Hiermee wordt een belangrijke langzaam verkeers oost-westverbinding tussen de wijken De Schooten en Nieuw Den Helder beter en veiliger gemaakt. Ook het toevoegen van woningen aan de oostzijde zorgt voor meer 'blikken op straat' en daarmee een vergroting van de sociale veiligheid.

4.12 Trillingen

Door DGMR is een trillingenonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 8 Trillingenonderzoek 07.11.2023. Tijdens de uitgevoerde trillingsmetingen bij Den Helder Zuid zijn op beeld geen goederentreinen waargenomen. Wel zijn er in de nachtperiode treinen voorbijgekomen met weinig verlichting waaronder mogelijk locs, werktreinen en leeg reizigersmaterieel. De invloed daarvan is dus meegenomen in de metingen. Qua trillingsopwekking zijn echter de intercitytreinen maatgevend gebleken. De hoogste trillingen zijn daarbij afkomstig van de intercity's in noordelijke richting. De reden waarom deze meer trillingen opwekken dan de zuidgaande treinen is niet duidelijk geworden, maar voor het project ook minder van belang.

De trillingsprognoses gebaseerd op de gedane trillingsmetingen laten zien dat in zowel de eengezinswoningen aan de westkant van het spoor alsook de appartementengebouwen aan de oostkant voldaan kan worden aan de streefwaarden uit de SBR-B.

Voor de woningen aan de westkant is het wel van belang om er bij de verdere uitwerking op te letten dat bouwdelen die minder goed ondersteund worden, zoals sterk uitkragende delen, tot hogere trillingssterkten kunnen leiden dan waar in de prognose, op basis van gangbare gebouw-kenmerken, rekening mee is gehouden.

Op basis van het gedane trillingsonderzoek wordt geconcludeerd dat het mogelijk is om bij de in het stedenbouwkundig schetsplan getoonde woonvormen en bebouwingsafstanden te voldoen aan de SBR-B en qua trillingen een goed woon- en leefklimaat te bereiken.

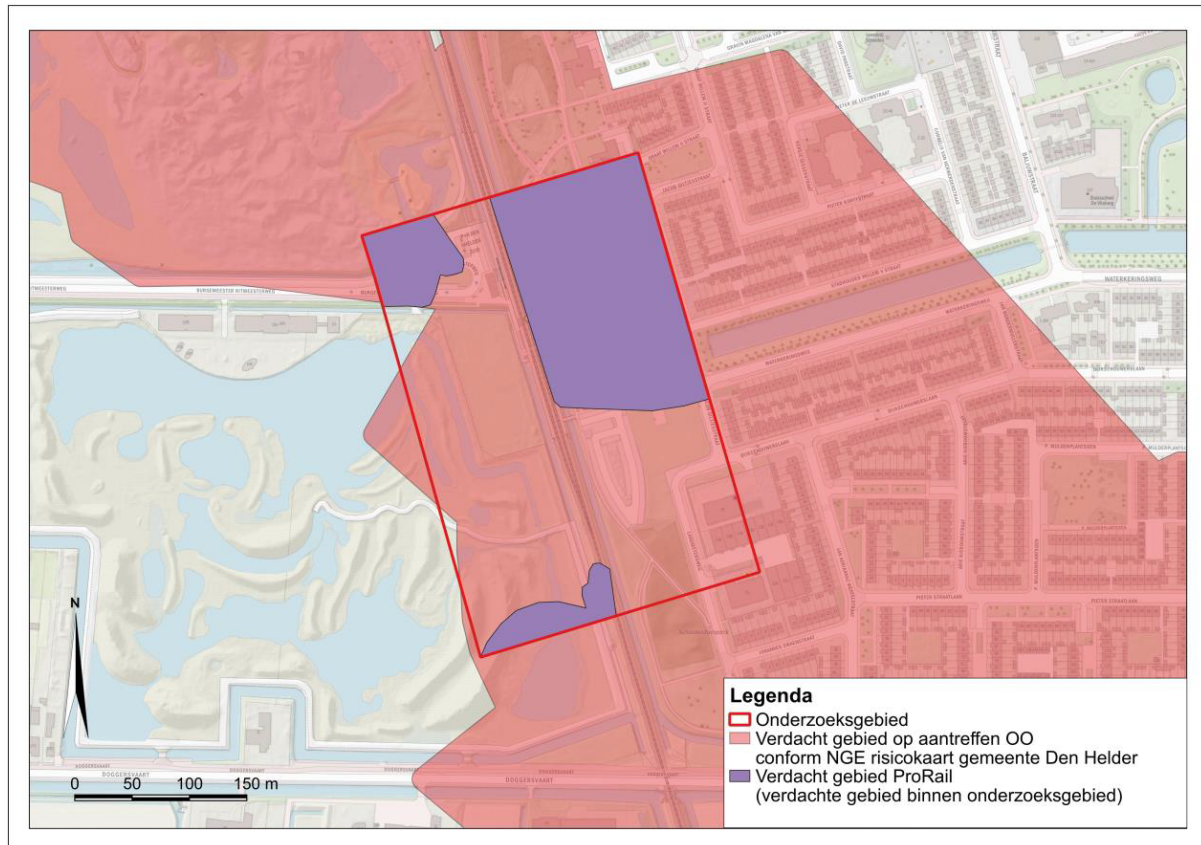
4.13 Ontploffbare Oorlogsresten (OO)

Door bureau IDDS is onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van de Ontploffbare Oorlogsresten (OO) in het plangebied. Zie Bijlage 6 Quick Scan Ontploffbare Oorlogsresten (OO) 23.10.2023.

In het onderzoek zijn diverse bronnen geraadpleegd om te achterhalen of het onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken is geweest bij oorlogshandelingen. Er zijn op de kaart van ProRail én in de opgestelde NGE risicokaart voor de gemeente Den Helder verdachte gebieden naar voren gekomen die duiden op het mogelijk aantreffen van OO in het onderzoeksgebied. De termen verdacht of onverdacht zijn enkel voorbehouden aan een volledig historisch vooronderzoek wat conform het CS-VROO is uitgevoerd, maar op basis van de resultaten uit beide bronnen kan wel worden aangenomen dat dit voor deze QuickScan OO ook geldt. Alle indicaties wijzen erop dat er vervolgonderzoek benodigd is in de opsporing van ontplofbare oorlogsresten. Conform het Arbeidsomstandighedenbesluit artikel 4.10 (lid 3) wordt namelijk een nader onderzoek ingesteld indien

het oriënterend onderzoek (deze QuickScan OO) de mogelijke aanwezigheid van OO die gevaar kunnen opleveren voor de veiligheid of gezondheid van werknemers niet uitsluit. Dat is voor het onderzoeksgebied het geval.

IDDS Explosieven B.V. adviseert om, indien de exacte grondroeringen en plannen voor het onderzoeksgebied bekend zijn, waaronder o.a. palenplannen, ligging van te graven kabels en leidingen en alle overige grondroerende werkzaamheden, een projectgebonden risicoanalyse OO op te stellen.



Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Participatie

Bij de totstandkoming van de uitgangspuntennotitie en randvoorwaardenkaart (2021) alsook bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Schetsplan (vastgesteld januari 2023) is veelvuldig overleg gevoerd met omwonenden en andere belanghebbenden. In de bijlage bij het Stedenbouwkundig Schetsplan (zie Bijlage 2 Stedenbouwkundig Schetsplan (2023)) is uitgebreid beschreven wanneer de participatie is uitgevoerd, welke partijen betrokken zijn, wat er is gepresenteerd en besproken, wat de reacties waren en op welke wijze daarmee is omgegaan.

5.2 Vooroverleg

5.2.1 Vooroverleg in kader van de planvorming

Met diverse stakeholders rond het plangebied zijn overleggen gevoerd voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure. De zakelijke stakeholders zijn tevens uitgenodigd voor de gehouden participatiebijeenkomsten met de buurt. Daar hebben alleen de Woningstichting en Stichting De Nollen gebruik van gemaakt. In onderstaand overzicht is aangegeven met welke zakelijke stakeholders overleg gevoerd is over de voorgenomen plannen bij station Den Helder Zuid:

1. Landschap Noord-Holland. Met Landschap Noord Holland zijn in de periode maart-juli 2022 diverse overleggen gevoerd over de ontwerptekeningen. In september 2022 heeft Landschap Noord-Holland via de mail kenbaar gemaakt in te kunnen stemmen met de plannen, en te pleiten voor een ingang naar hun beheergebied. De gevraagde verplaatsing van de dam naar het NNN-gebied van landschap De Nollen is toegezegd aan Landschap Noord-Holland en zit in de plannen opgenomen. Landschap Noord-Holland is ook akkoord gegaan met de verlegging van de grens van het NNN-gebied onder de toezegging dat de gemeente het nieuwe landschap gaat inrichten.
2. Woningstichting Den Helder. In februari 2022 is een ontwerpworkshop gehouden met de Woningstichting. Daarnaast zijn medio 2022 overleggen gevoerd over de ontwerptekeningen. De Woningstichting is bij de bijeenkomsten met de buurt aanwezig geweest.
3. Provincie Noord-Holland. Met de provincie is in een vroeg stadium (november 2021) overleg gevoerd over de voorgenomen gebiedsontwikkeling. De in dat overleg aangedragen aandachtspunten (NNN en passend ontwerp in het buitengebied) zijn beiden uitgewerkt. De grenscorrectie van het NNN-gebied is inmiddels door de provincie Noord-Holland verwerkt in de provinciale Omgevingsverordening (zie paragraaf 3.2.2). Over het ontwerp zijn meerdere schetssessies met de provinciale landschapsarchitecten gehouden, in december 2021 en februari 2022. In februari 2022 is consensus bereikt over het ontwerp. In juli 2022 is een laatste overleg gevoerd over de verkaveling. In oktober 2022 heeft een overleg plaatsgevonden met de provincie over het fietsnetwerk.
4. NS / ProRail. In de periode november 2021 tot eind juni 2023 hebben in totaal 11 overleggen plaatsgevonden met NS / ProRail over het ontwerp, de aansluitingen van het station op het omringende openbare gebied en de fietsenstallingen. Ook over de ongelijkvloerse kruising voor het langzame verkeer (nog niet in dit bestemmingsplan opgenomen, maar bij voldoende financiële middelen wel gewenst in de toekomst) heeft al afstemming plaatsgevonden.
5. Connexxion. Met busbedrijf Connexxion hebben in de periode november 2021 tot juli 2023 meerdere overleggen plaatsgevonden over de positionering van bushaltes enabri's.
6. Stichting De Nollen. Stichting De Nollen is bij de diverse bijeenkomsten met de buurt aanwezig geweest. Over de eindverkaveling heeft een separaat overleg met de stichting plaatsgevonden op 3 augustus 2022 en over de uitwerking van de verkaveling met de rol van kuint in/om het gebied op 22 mei 2023 met een vertegenwoordiger van Stichting Sense of Place.
7. Alliander en Gasunie: gelet op de aanwezige kabels en leidingen is met beide partijen overleg gevoerd over de wijze waarop de nieuwe woningen kunnen worden ingepast. Met Alliander heeft afstemming plaatsgevonden op in juli 2023. Met Gasunie heeft overleg plaatsgevonden in augustus 2023.
8. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK): In april 2023 heeft afstemming over het plan plaatsgevonden met HHNK over de voorgenomen wijzigingen van de watergangen en de eisen

die daaraan worden gesteld, onder andere met betrekking tot de te realiseren duikers. Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden over de eventuele compensatie die nodig is door de toename van verharding en bebouwing.

5.2.2 Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Hoewel met de zakelijke stakeholders in het kader van de planvorming al uitgebreid overleg is gevoerd (zie 5.2.1) is het bestemmingsplan overeenkomstig artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op 15 november 2023 voor advies toegezonden aan de provincie Noord-Holland / Landschap Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Gasunie, Connexxion/Transdev, Den Helder Airport/Maritiem Vliegveld De Kooy, Alliander en ProRail.

Van Landschap Noord-Holland / provincie Noord-Holland is een geautomatiseerde ontvangstbevestiging ontvangen, geen inhoudelijke reactie. Van de Gasunie is een ontvangstbevestiging ontvangen, een inhoudelijke reactie volgt nog. Door Connexxion / Transdev is een verzoek tot overleg gedaan, het is even de vraag of dit het bestemmingsplan betreft of de onderliggende ontwikkeling, proces loopt nog. Van Den Helder Airport / Maritiem Vliegveld De Kooy is een reactie ontvangen, er zijn geen op/aanmerkingen op het plan. Van Alliander is geen reactie ontvangen.

De reacties van het Hoogheemraadschap (HHNK) en ProRail zijn hieronder samengevat en voorzien van een beantwoording.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Beleid

Het Hoogheemraadschap verzoekt de tekst over de vigerende wet- en regelgeving rond waterthema's op onderdelen aan te vullen. Naar aanleiding van de opmerking is dit gedaan.

Verharding en bebouwing

Het Hoogheemraadschap heeft verzocht om in de tekst duidelijk aan te geven dat de gedempte vierkante meters water 1-op-1 gecompenseerd moeten worden. Daarnaast is verzocht een overzicht te geven van de hoeveelheid (m²) extra verharding en extra water, zodat beoordeeld kan worden of er kan worden voldaan aan de compensatie-eis. Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting op dit punt aangevuld.

Doorstroming

De waterlopen langs het spoor vormen één van de belangrijk afvoerroutes richting het Noord-Hollands Kanaal. Met de komst van een nieuwe spoortunnel moet worden nagedacht over hoe deze doorstroming geborgd wordt. In eerdere gesprekken is gesproken over het verleggen van deze waterlopen langs de zuidoostelijke kant van het plangebied en het mogelijk gebruik van siphons. Beide opties zijn echter onvoldoende uitgewerkt om te kunnen beoordelen of deze een plausibele optie vormen.

In antwoord daarop kan worden gesteld dat onder de toekomstige tunnelbak siphons komen, maar dat is onderdeel van de tunnelbak. De gemeente loopt hier in het bestemmingsplan op vooruit door aan de zuidzijde van de tunnel twee vijvers te maken, die enerzijds dienen ter compensatie van het te dempen water, anderzijds een verbinding vormen tussen de sloot langs het spoor en het water langs de Waterkeringsweg, zoals eerder is aangegeven als wens van het Hoogheemraadschap. De vijvers worden door duikers verbonden, met controleputten om de 30 meter, zodat een goede doorstroming richting Noord-Hollandskanaal mogelijk is. De plantoelichting is op dit punt aangevuld.

Onderhoud

Het Hoogheemraadschap merkt op dat er is nog niet gesproken over hoe onderhoud voldoende geborgd is in de nieuwe situatie. Voor onderhoud is vaak ruimte nodig, daar zijn de tekeningen in het bestemmingsplan nog onvoldoende op beoordeeld.

In antwoord daarop kan worden gesteld dat langs de waterlopen steeds voldoende ruimte is voor onderhoud. De exacte uitvoering en profielen van het water volgen bij de uitwerking van de openbare ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met onderhoud en benodigde maat. De plantoelichting is op dit punt aangevuld.

ProRail

Plangebied

Naar aanleiding van de reactie van ProRail is het plangebied aangepast aan de noordzijde, zodat de perrons volledig binnen dit bestemmingsplan vallen.

Sociale veiligheid

Voor de sociale veiligheid van de stationsomgeving is het van belang dat er grondgebonden functies / voorzieningen zijn, zodat de ruimten op begane grond (van de appartementgebouwen) niet alleen uit 'deuren' en ruimtes met dichte gevels bestaat. Dit was een belangrijk onderdeel van wat ProRail / NS hebben ingebracht in de planvorming.

In antwoord daarop kan worden gesteld dat er in totaal 60 woningen worden gebouwd in een gebied dat nu nog desolaat is. De appartementen beginnen vanaf een halve verdieping boven het duinmaaiveld en hebben zicht naar alle kanten. Het duinmaaiveld loopt op tot tegen de randen van de parkeerbak. Aan de Nollenzijde is sprake van grondgebonden woningen zonder schuttingen.

Percelen van ProRail

De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. ProRail verzoekt tevens alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer. Bestaande rechten op percelen van derden ten behoeve van bereikbaarheid van ProRail assets dienen behouden te blijven.

In antwoord daarop kan worden gesteld dat de sloten en het tussengelegen feitelijke station in bezit zijn van ProRail. De rest van de grond is, met uitzondering van een stukje in bezit van Liander, van de gemeente. Op de grond van de gemeente geldt voor de huidige locaties met de fietsenstallingen een opstalrecht voor ProRail. De gemeente Den Helder heeft intensief contact gehad met ProRail over de nieuwe inrichting, dus dit opstalrecht zal in samenhang hiermee in goed onderling overleg worden verplaatst.

5.3 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder kan in deze periode een zienswijze indienen.

5.4 Financiële uitvoerbaarheid

De voorgestelde bestemmingsplanherziening maakt het mogelijk woningbouw en een herinrichting van het stationsgebied te realiseren. De gemeente is eigenaar van nagenoeg het gehele terrein. Aan de zijde van het NNN-gebied De Nollen vindt een kleine grondruil plaats met Landschap Noord-Holland. Hierover is overeenstemming bereikt. Dit heeft tot gevolg dat de financiële regie via een gemeentelijke grondexploitatie loopt.

De grondexploitatie bevat onder andere kosten voor het bouw- en woonrijp maken en de gemeentelijke plankosten. Dekking van de kosten vindt plaats door verkoop van de kavels. Er is sprake van een sluitende exploitatie., dit houdt in dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van de kavelverkoop.

Derhalve kan gesteld worden dat het bestemmingsplan financieel-economisch uitvoerbaar is. Via de grondprijs is het kostenverhaal in het ontwikkelingsgebied anderszins verzekerd en hoeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

