



Aanvulling nota van beantwoording ontwerp bestemmingsplan Stationslocatie 2014

Februari 2014

Nr.	F.J. Vriendjes	Beantwoording	Aanpassing
17 a.	<ul style="list-style-type: none"> -De kwaliteit van uitzicht vermindert zeer sterk -Privacy wordt geschonden -De lichtinval (zonlicht) in de appartementen en op de balkons vermindert -Waardedaling van mijn appartementen -Inbreuk op woongenot -Toename van geluidsoverlast (geluidreflectie) 	<p>Het doel van de ontwikkeling van de stationslocatie is juist om waarde toe te voegen aan dit deel van de binnenstad conform de ambities en doelstellingen van het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart. De gebouwde en ongebouwde omgeving wordt kwalitatief verbeterd en het hele gebied ondergaat een opwaardering. Bij het opstellen van de varianten voor de bouw van het stadhuis is zorgvuldig gekeken naar de omliggende bebouwing. Gesteld kan worden dat in vergelijking tot omgeving en binnenstad bouwmassa's zijn gekozen die goed aansluiten bij de bestaande bebouwing. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft daarnaast geoordeeld dat alle drie de varianten stedenbouwkundig recht doen aan de bestaande setting ter plaatse (zie paragraaf 2.4.5 van de toelichting).</p> <p>Ook is het zo dat ruimtelijke verdichting in een stadscentrum een normale maatschappelijke ontwikkeling is, waarmee rekening gehouden moet worden.</p> <p>Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is door middel van een risicoanalyse onderzocht of er planschade kan worden verwacht (<i>bijlage Risicoanalyse planschade ontwerp bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014'</i>). De conclusie van de risicoanalyse is dat het risico nihil is dat het bestemmingsplan leidt tot planschade die voor tegemoetkoming in aanmerking komt.</p> <p>Er ontstaat voorts enige verbetering van het akoestisch klimaat. De nieuwe bebouwing schermt bestaande woningen enigszins af van de spoorweg en het station. De geluidsoverlast van remmende en stationerende treinen en mensen op het perron wordt daardoor beperkt. Tenslotte komt uit de risicoanalyse naar voren dat een beperking van de privacy niet aan de orde is.</p> <p>Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de</p>	Geen

		gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl .	
b.	Infrastructuur aanpassen is kapitaalvernietiging	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie de inleiding van de nota van beantwoording waar op dit onderdeel ingegaan wordt).	Geen
c.	<i>Bebouwing doortrekken rooilijn Beatrixstraat laten vervallen</i>	<i>De ontwikkeling van het stationsgebied is een belangrijk onderdeel van het Uitwerkingsplan (zie inleiding nota van beantwoording). Eén van de doelstellingen van het Uitwerkingsplan is een verdichting van de open ruimte en aansluiten op de rooilijn van de Beatrixstraat Het uitgangspunt is een intieme en beschutte openbare ruimte te realiseren. Om deze reden is de rooilijn van het bestemmingsplan t.o.v. het huidige station en postkantoor respectievelijk met 18 en 14 meter naar voren geplaatst.</i>	Geen
d.	<i>Bebouwing hoek Beatrixstraat helemaal schrappen.</i>	<i>Een ontwikkeling op de hoek van de Beatrixstraat is vanuit de stedenbouwkundige ambities voor het Stadshart zeer gewenst. Het draagt bij aan de doelstelling om de Beatrixstraat te verlengen en beter aan te laten sluiten bij de stationslocatie. In het Uitwerkingsplan is voor deze hoek een bouwhoogte verbeeld die aansluit bij de naastgelegen bebouwing in de Beatrixstraat. Het bestemmingsplan maakt een ontwikkeling op de hoek van de Beatrixstraat planologisch mogelijk. Op dit moment is er nog geen zicht op een concreet bouwplan voor deze locatie, er is daarom gekozen voor een uit te werken bestemming. Dit houdt in dat de bestemming 'Gemengd' eerst uitgewerkt moet worden in een concreet bouwplan dat voldoet aan de voorwaarden zoals die in het bestemmingsplan voor deze bestemming zijn opgenomen, voordat er een ontwikkeling mag plaatsvinden. De hoogte van 13 meter is zonder meer passend in zijn omgeving, waar deze hoogte gangbaar is. De huidige bebouwing aan de stationslocatie, rond het Julianaplein en aan de Beatrixstraat hebben een dergelijke hoogte.</i>	Geen
e.	<i>Is eigenlijk wel onderzocht hoe het zit met de capaciteit van het aantal hotelkamers in Den Helder en de daarbij benodigde parkeerplaatsen? Bij het station hebben we ook al het Forest Hotel.</i>	<i>Er is voor dit bestemmingsplan geen onderzoek gedaan naar de capaciteit van het aantal hotelkamers in Den Helder. Zoals aangegeven onder d. is er gekozen voor een 'uit te werken bestemming'. Bij de uitwerking van de bestemming</i>	Geen

		<i>geldt dat er moet worden voldaan aan de parkeernormen Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt vervolgens getoetst of het bouwplan voldoet aan deze normen voor parkeren.</i>	
f.	<i>Dat in de plannen voor het stationsgebied miljoenen extra worden uitgegeven om de rooilijn van Beatrixstraat door te kunnen trekken, zodat er dan ruimte ontstaat voor het planten van bomen, gaat mij toch echt te ver! De echte reden voor het verleggen van alle wegen is in mijn ogen dan ook om bebouwing op de hoek Beatrixstraat en Parallelweg mogelijk te maken,</i>	<i>Het plangebied vormt een knooppunt voor diverse soorten vervoer. Zowel voor openbaar vervoer (trein, bus, taxi), als voor fiets en auto. Deze stapeling van verkeerssoorten vraagt om een zorgvuldige inpassing van de infrastructuur. De algemene ambitie is het verbeteren van het verblijfsklimaat in het gehele gebied, waarbij met name in de beleving de dominantie van het autoverkeer wordt teruggedrongen. De stelling dat de wegen worden aangepast alleen om bebouwing op de hoek Beatrixstraat mogelijk te maken is dus niet juist.</i>	Geen
g.	Mogelijk schade aan het gebouw/appartementen als gevolg van de sloop- en bouwactiviteiten. Verzoek om nulmeting voor het gebouw en mijn appartementen, zowel! binnen als buiten.	Mogelijke schade aan eigendommen als gevolg van bouwwerkzaamheden heeft geen directe relatie met het bestemmingsplan. In zijn algemeenheid geldt wel dat aantoonbare schade als gevolg van uitgevoerde werkzaamheden op de veroorzaker (i.c. aannemer of opdrachtgever) civielrechtelijk verhaald kan worden. Een bouwkundige opname van de omgeving voorafgaand aan de werkzaamheden wordt vaak ingezet om mogelijke schadeclaims goed te kunnen beoordelen. Hedendaagse bouw- en uitvoeringstechnieken zijn er op gericht mogelijke schade zoveel mogelijk te voorkomen, maar kan nooit uitgesloten worden.	Geen
h.	In deze tijd van financiële neergang is het niet verstandig om met gemeenschapsgeld zo'n verreikende en ingrijpende beslissing te nemen terwijl een goedkoper en beter alternatief voor handen is.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie de inleiding van de nota van beantwoording).	Geen
	Wegens de toekomstige fusie met naburige gemeenten als Schagen en Hollands Kroon is het de vraag of het te bouwen gemeentehuis in de toekomst nog als zodanig zal worden gebruikt. De kans is namelijk zeer groot dat op een centrale locatie in de nieuw te vormen gemeente behoefte zal zijn aan een gemeentehuis en niet in een uithoek, zoals Den Helder. De inwoners van de huidige gemeente Den Helder draaien door middel van lastenverzwaring op voor enorme kosten voor een nieuw gemeentehuis dat achteraf niet	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding). Verder is een toekomstige fusie met de gemeenten Schagen en Hollands Kroon op dit moment niet aan de orde.	Geen

	noodzakelijk bleek te zijn. Voornoemde lastenverzwaring is in de huidige crisistijd maatschappelijk gezien niet verantwoord.		
	Op één van de voorlichtingsavonden werd e.e.a. uitgelegd over het stadhuis en het station in één gebouw. De gemeente krijgt het station en het stationsplein. De gemeente sloopt het station en bouwt het nieuwe gemeentehuis/station en gaat dan met Pro-Rail verder als VvE. Mijn vraag is, hoe verhoudt zich dat nu met erfpacht?	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
	Voorts vrees ik door realisatie van de beoogde planologische ontwikkelingen grote toename van het parkeer probleem. Het beoogde parkeerterrein op het maaiveld is volgens mij te klein om te voldoen aan de grote parkeerbehoefte. In het ambitiedocument wordt gesproken over 50.000 bezoekers per jaar. De parkeerbehoefte is volgen mij onvoldoende onderzocht en onderbouwd.	In de bestemmingsplanregels is opgenomen dat er moet worden voldaan aan parkeernormen en maatvoering van parkeervakken (zoals opgenomen in bijlage 1 en 4 van de bestemmingsplanregels). Deze normen zijn ontleend aan de gemeentelijke nota Bouwen en Parkeren. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoe het aantal parkeerplaatsen voor een functie berekend dient te worden (bijv. een stadhuis met balies). Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt vervolgens getoetst of het bouwplan voldoet aan de regels en normen voor parkeren.	Geen
	Verder zal het aantal verkeersbewegingen zodanig gaat toenemen dat ik vrees voor vermindering van de luchtkwaliteit en toename van onder meer fijnstof. Uit nieuw Europees onderzoek, gecoördineerd door de Universiteit Utrecht, blijkt dat fijnstof dodelijker is dan we al dachten. Langdurige blootstelling aan fijnstof is ook levensgevaarlijk bij lage concentraties. Na roken is luchtvervuiling de grootste vermijdbare oorzaak van ziekte en sterfte in Nederland. Ik ben van mening dat hier onvoldoende onderzoek naar is verricht.	Het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit. Er is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit (bijlage <i>Den Helder Stationsgebied – Onderzoek Luchtkwaliteit</i>). Dit onderzoek geeft aan dat de luchtkwaliteit na reconstructie van het stationsgebied (inclusief het nieuwe stadhuis met bijbehorende voorzieningen) voldoet aan de in de Wet luchtkwaliteit gestelde normen voor NO ₂ (stikstofdioxide) en fijnstof. De concentraties NO ₂ en fijnstof blijven ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden.	Geen
	<i>Behoud van de klokkentoren op de plek waar deze nu staat.</i>	<i>De klokkentoren blijft behouden. Om deze reden is in het bestemmingsplan, binnen de bestemmingen ‘Verkeer’, ‘Verkeer-Verblijf’ en ‘Verkeer-Railverkeer’, de (planologische) mogelijkheid opgenomen om een klokkentoren te realiseren: ‘de bouwhoogte van een klokkentoren mag niet meer dan 25 meter bedragen’. De precieze locatie van de klokkentoren is nu nog niet definitief, dit is afhankelijk van de nog op te stellen ontwerpen voor de openbare ruimte en het stadhuis. De hoogte van de klokkentoren is onderzocht. De klokkentoren heeft een constructiehoogte van ca. 16 meter.</i>	<i>Maximale hoogte klokkentoren aanpassen van 25 naar 17 meter in de regels.</i>

Wijzigingen

- In de artikelen 6 'Verkeer', 7 'Verkeer-Railverkeer' en 8 'Verkeer-Verblijf' van de regels van het bestemmingsplan de maximale bouwhoogte van de klokkentoren aanpassen van 25 meter naar 17 meter.