

Risicoanalyse planschade
ontwerp bestemmingsplan
'Stationslocatie 2014'

18 november 2013

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Opdracht	1
1.2	Doel	1
1.3	Overweging en uitgangspunten	1
1.4	Verantwoording	1
2.	Plangebied	3
2.1	Ligging plangebied in de omgeving	3
2.2	Begrenzing plangebied	4
2.3	Beschrijving bestaande situatie	5
2.4	Planschadegevoelige objecten binnen de invloedssfeer	6
3.	Vigerende planologische regeling	9
3.1	Bouwverordening Den Helder	10
3.2	Bestemmingsplan Geleerdenbuurt Oost 2001	10
3.3	Bestemmingsplan Julianaplein 1979	11
3.4	Bestemmingsplan Sluisdijk 1998	12
3.5	Bestemmingsplan Sluisdijk 1974	13
3.6	Bestemmingsplan Sluisdijk 1974', 1 ^e herziening	13
3.7	Bestemmingsplan 'Bloemen en Geleerdenbuurt 2008	14
4.	Nieuwe planologische regeling	15
4.1	Ontwerp bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014	15
4.2	Planologische vergelijking	17
5.	Beoordeling gevolgen wijziging planologisch regime	19
5.1	Beperking uitzicht	19
5.2	Beperking privacy	20
5.3	Schaduwwerking	20
5.4	Toename en overlast van verkeersbewegingen	21
5.5	Overige hinder en milieuaspecten	21
6.	Voorzienbaarheid en normaal maatschappelijk risico	23
6.1	Voorzienbaarheid	23
6.2	Normaal maatschappelijk risico	23

Bijlage:

Schaduwstudie – Stationslocatie, Den Helder (Amsterdam, november 2013)

1 Inleiding

1.1 Opdracht

In opdracht van de gemeente Den Helder is door middel van een risicoanalyse planschade onderzocht of er planschade kan worden verwacht door de in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' mogelijk gemaakte herontwikkeling van het stationsgebied met de bouw van een nieuw stadhuis en station. De geldende bestemmingsplannen voorzien niet in de bouw mogelijkheden die nu beoogd worden.

In deze risicoanalyse planschade is, aan de hand van de beoordeelde ruimtelijke gevolgen, aangegeven of er voor objecten in de omgeving van het project planschade kan worden verwacht.

1.2 Doel

De voorliggende risicoanalyse planschade is bedoeld om inzicht te krijgen in de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving en een indicatie te krijgen of er voor de objecten in de omgeving sprake kan zijn van planschade.

1.3 Overwegingen en uitgangspunten

Voor de risicoanalyse planschade gelden de volgende overwegingen en uitgangspunten:

- Artikel 6.1 Wro: in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een belanghebbende op diens verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen, voorzover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van onder andere de bepalingen van een bestemmingsplan of een ander ruimtelijk besluit schade lijdt of zal lijden en de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de belanghebbende behoort te blijven en voor zover tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Er geldt een eigen risico van 2% voor degene die planschade lijdt. Een verzoek tot schadevergoeding kan worden ingediend binnen vijf jaar nadat de desbetreffende bepaling van het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.
- Gehanteerde basisgegevens: voor de risicoanalyse planschade is gebruik gemaakt van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen en het ontwerp bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' d.d. 18 november 2013.
- Planologische vergelijking: bij de risicoanalyse planschade wordt rekening gehouden met de maximale mogelijkheden die het geldende planologische regime biedt. Of deze mogelijkheden daadwerkelijk zijn benut wordt buiten beschouwing gelaten. Ten aanzien van de nieuwe planologische situatie wordt uitgegaan van de situatie zoals maximaal mogelijk zal zijn wanneer het nieuwe bestemmingsplan in deze vorm van kracht wordt.

1.4 Verantwoording

Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat bij de behandeling van eventuele daadwerkelijke verzoeken voor schadevergoeding afwijkend van deze risicoanalyse wordt geoordeeld. De redenen hiervoor kunnen zijn:

1. De planvorming voor het plangebied bevindt zich op dit moment nog niet in een definitief stadium. Door een wijziging in de planvorming kan er een veranderde situatie ontstaan met betrekking tot de ruimtelijke effecten waar in deze risicoanalyse planschade rekening mee is gehouden;
2. De in deze risicoanalyse planschade aangegeven gevolgen van de ruimtelijke effecten zijn indicatief;
3. In deze risicoanalyse planschade is geen rekening gehouden met eventuele argumenten van belanghebbenden en met de beleving vanuit het planschadegevoelige object zelf. Er is wel getracht om hier een zo goed mogelijk beeld van te vormen;
4. Zodra de nieuwe planologische regeling waarin de herontwikkeling van de locatie mogelijk wordt gemaakt in werking zal zijn getreden bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om een verzoek om vergoeding van planschade ex artikel 6.1 Wro in te dienen. In dat geval zal een schadebeoordelingscommissie de verzoeken beoordelen, mede aan de hand van het

horen van belanghebbende(n) en een volledige taxatie. Het is daarbij niet uitgesloten dat deze schadebeoordelingscommissie tot een ander oordeel komt dan de indicatie die voortkomt uit deze risicoanalyse planschade. Verder geldt dat de gemeenteraad in eerste aanleg een besluit zal nemen ten aanzien van een planschadevergoedingsverzoek. Eventueel zal het laatste oordeel worden gegeven door de Rechtbank of de Raad van State.

De voorliggende risicoanalyse planschade kan enkel worden beschouwd als een indicatie omtrent de mogelijkheid van planschade. De risicoanalyse planschade kan niet in de plaats worden gesteld van het advies dat door een schadebeoordelingscommissie aan de gemeente zal worden uitgebracht.

Gelet op het voorgaande kunnen er geen mogelijke rechtsgevolgen met betrekking tot aansprakelijkheid tegen de opsteller van deze risicoanalyse planschade worden verbonden indien er eventueel nadelige gevolgen ontstaan voor de gemeente Den Helder en/of derden doordat een schadebeoordelingscommissie, bij een volledige behandeling van planschadeverzoeken, tot een ander oordeel komt dan in deze risicoanalyse planschade is aangegeven.

2 Plangebied

2.1 Ligging plangebied in de omgeving

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

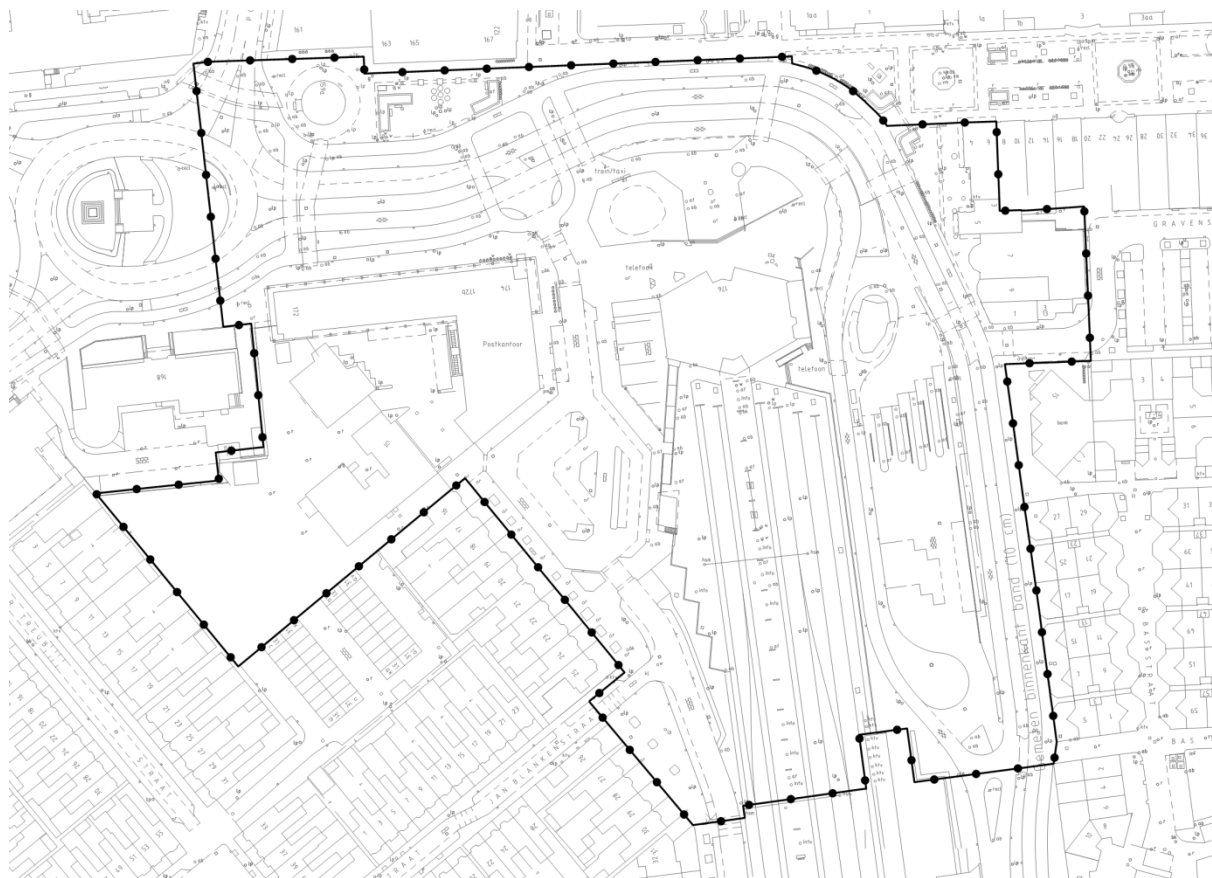
Hieronder is de stationslocatie in groter verband weergegeven op een satellietfoto.



Afbeelding: globale ligging plangebied in groter geheel en ingezoomed

2.2 Begrenzing plangebied

De plangrenzen van het ontwerp bestemmingsplan zijn hieronder op de afbeelding weergegeven. Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door de noordelijke rand van de Middenweg en het stadspark. Aan de oostzijde vormt de entree van de Beatrixstraat tot en met het pand op de Beatrixstraat 10 de grens. Ook het busstation valt binnen het plangebied. Daarna volgt de grens aan de zuidzijde de kop van de sporen van het Station om vervolgens naar het zuiden langs het spoor te lopen. De grens van de voortuinen van de bebouwing aan de Boerhaavestraat vormt de westgrens en deze loopt door langs de KPN-locatie om vervolgens via de Vijfsprong naar het stadspark te lopen.



Afbeelding: plangrenzen ontwerp bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014'

2.3 Beschrijving bestaande situatie

Het plangebied wordt gekenmerkt door de doorgaande verkeersroute over de Middenweg en de Parallelweg en door het kopstation van de spoorlijn van Alkmaar naar Den Helder. Op enige afstand van de Middenweg, met daartussen een grote open ruimte, staat het stationsgebouw dat beperkt van omvang is. Daarnaast staat een klokkentoren.

Oostelijk van het station, tussen de rijbanen van de Parallelweg, bevindt zich het busstation met een tweelaags gebouw voor Connexxion en reisinformatie.

Westelijk van het station, aan de Middenweg, staat het voormalige postkantoor. De hoogte van dat gebouw is aan de Middenweg circa 12 meter en aan de achterzijde twee bouwlagen minder.

Tussen het station en het postkantoor loopt de Boerhaavestraat, die in eerste instantie van ondergeschikt belang lijkt, maar na het passeren van het postkantoor zich opent naar een pleintje met parkeervoorzieningen en een taxistandplaats. De weg is, ondanks de uitstraling van een buurtontsluitingsstraat, een doorgaande route.

De bebouwing aan de overzijde van de Middenweg bestaat uit een plint met publieksfuncties (commercieel) en vier lagen bovenwoningen. Deze bebouwing ligt in het verlengde van de noordgevel van de Beatrixstraat. Deze straat maakt deel uit van de hoofdwinkelstructuur van Den Helder. Pal tegenover het station staat geen bebouwing: hier is het Julianaplein, het zuidelijke einde van het in aanleg zijnde stadspark.

Aan de noordwestzijde van de Middenweg bevindt zich tenslotte een monumentale watertoren.

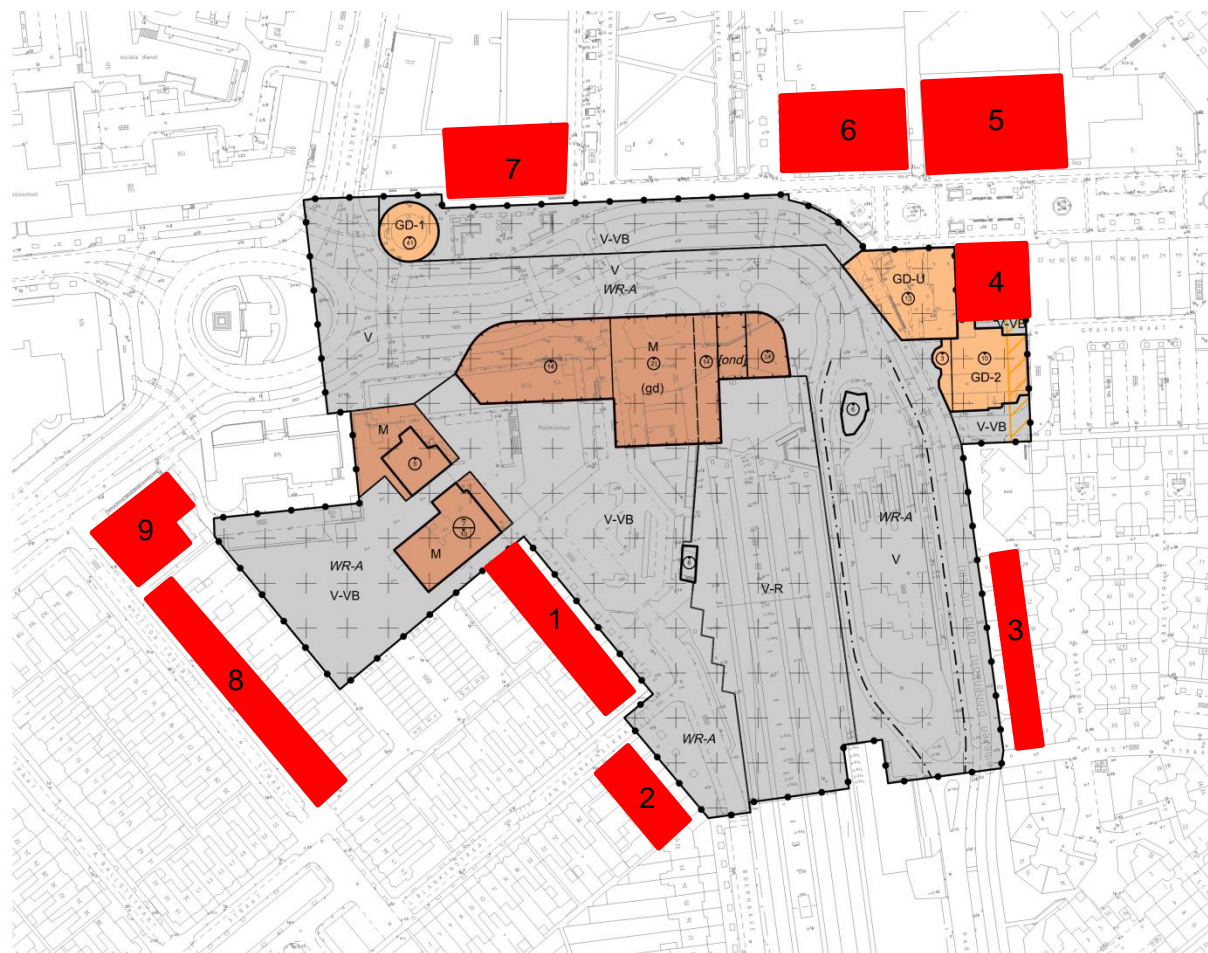


Afbeeldingen: Huidige situatie stationslocatie

2.4 Planschadegevoelige objecten binnen de invloedssfeer

Aan de hand van de verbeelding van de bestemmingsplannen zijn objecten geïdentificeerd waarbij, vanwege hun ligging nabij het plangebied, beoordeeld dient te worden of de kans op planschade aanwezig is. Dit zijn de planschadegevoelige objecten. Deze objecten zijn alle gelegen aan of nabij de grenzen van het plangebied. Uitgangspunt voor de bepaling van de planschadegevoelige objecten is of vanuit deze objecten zicht op de nieuwbouw bestaat en de ligging van de ontsluitingswegen van het project. Ook verkeers- en schaduweffecten kunnen gevolgen hebben voor deze objecten.

In principe zijn alle objecten in de directe omgeving van het plangebied gevoelig voor planschade. In volgende afbeelding zijn de relevante objecten weergegeven en met nummers voorzien.



Vanwege hun ligging ten opzichte van de beoogde nieuwe ontwikkelingen ondervinden de locaties 2 en 3 geen invloed van het bestemmingsplan. Met name de afstand en het beperkte zicht op de ontwikkellocatie is bepalend voor deze inschatting. De verkeersafwikkeling verandert ten gevolge van het plan voor beide locaties ook niet of nauwelijks.

Locaties 1, 4, 5, 6, 7, 8 en 9 ondervinden in potentie het meeste risico op planschade ten gevolge van het nieuwe bestemmingsplan. Hierna staan foto's van deze locaties.



Afbeeldingen: Boerhaavestraat 16 t/m 25 (locatie 1)



Afbeelding: Beatrixstraat (appartementen links: locatie 6 - gebouw V&D rechts: locatie 5)



Afbeelding: Beatrixstraat (locatie 4)



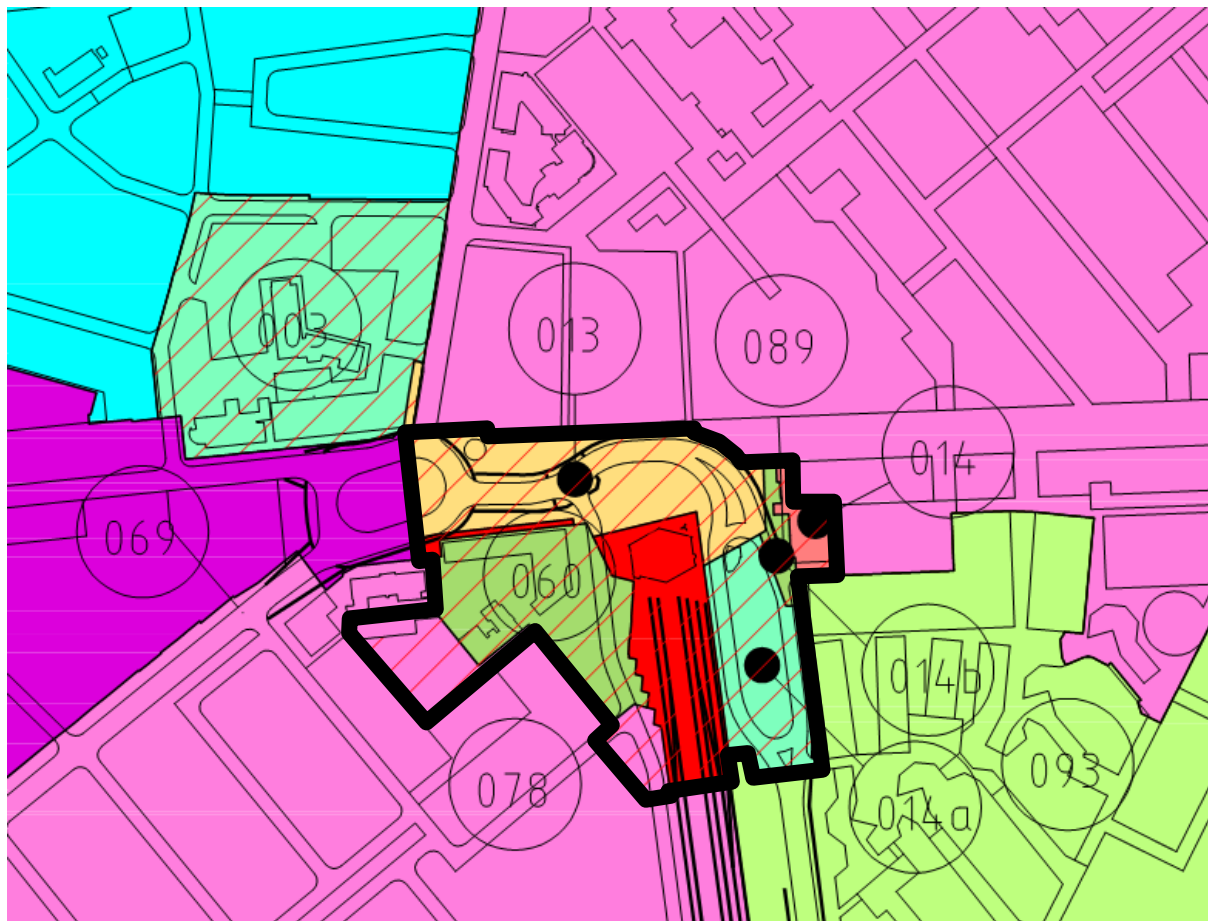
Afbeeldingen: Middenweg 163 t/m 167 (links, locatie 7) en Beatrixstraat 1 (rechts, locatie 6)
(NB bovenwoningen zijn geadresseerd als Julianaplein)



Afbeelding: Hector Treubstraat (links, locatie 8) gezien vanaf de voorzijde en het gebouw op de hoek van de Middenweg met de Hector Treubstraat (rechts, locatie 9)

3 Vigerende planologische regeling

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



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

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

In de navolgende tekst worden de voor de voorliggende locatie relevante aspecten per bestemmingsplan beschreven, waarbij per bestemmingen onderscheid is gemaakt in de toegestane functies (wat is het toegestane gebruik) en de bouwvoorschriften (maatvoering en situering gebouwen).

3.1 Bouwverordening Den Helder

De bouwverordening uit 2010 bevat stedenbouwkundige bepalingen die te vergelijken zijn met de bouwregels uit een bestemmingsplan. Op de gronden waar deze analyse betrekking op heeft en waar geen bestemmingsplan geldt, staat de bouwverordening bebouwing met een maximale bouwhoogte van 15 meter toe.

3.2 Bestemmingsplan Geleerdenbuurt Oost 2001

Het bestemmingsplan is op 1 juli 2003 door de gemeenteraad vastgesteld en op 30 september 2003 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. De voor het nieuwe plan relevante gronden zijn bestemd voor 'maatschappelijke doeleinden' en 'verblijfsdoeleinden'.

Toegestane functies

De voor 'Maatschappelijke doeleinden' aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke doeleinden, zoals een kerk, een verenigingsgebouw, buurthuizen en schoolgebouwen met daarbij behorende bouwwerken en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen. Ter plaatse van de aanduiding 'K' zijn ook kantoren toegestaan. Gronden met de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' zijn bestemd voor rijbanen, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden, bermen, groen en speelvoorzieningen, lantaarnpalen, water en overige op de verblijfsfunctie gerichte functies.



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Geleerdenbuurt Oost 2001

Bouwregels

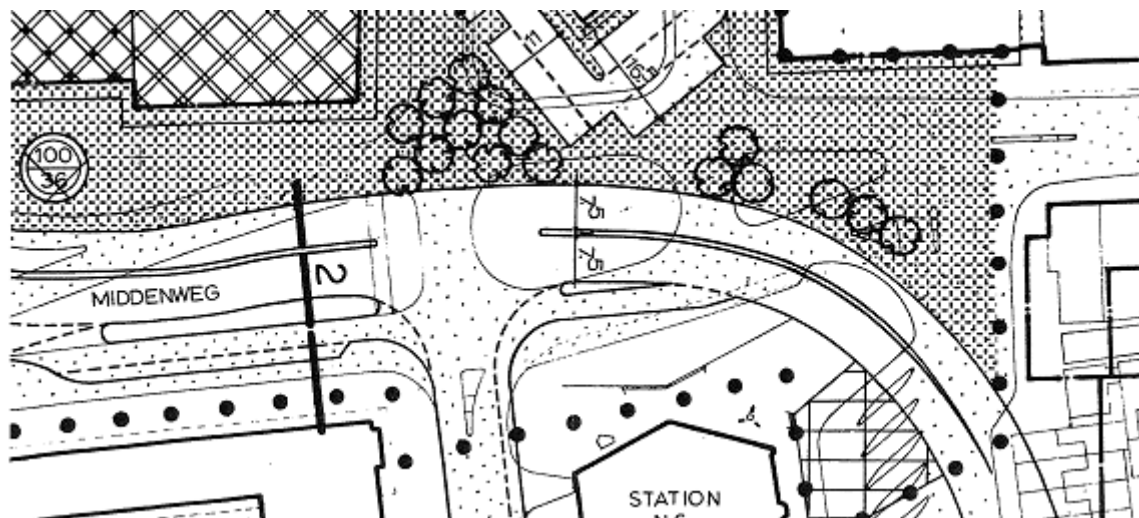
Voor 'Maatschappelijke doeleinden' bestemde gronden mogen 100% bebouwd worden. De maximale bouwhoogte is ter plaatse 9 meter (direct nabij de woningen aan de Boerhaavestraat) tot 12 meter (langs de Middenweg).

Op de gronden die bestemd zijn voor 'Verblijfsdoeleinden' mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

3.3 Bestemmingsplan Julianaplein 1979

Dit bestemmingsplan is op 4 april 1979 door de gemeenteraad vastgesteld en op 3 juni 1980 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Het bestemmingsplan is nog van kracht voor de Middenweg en de gronden ten noorden daarvan.

De voor het nieuwe bestemmingsplan relevante gronden zijn bestemd voor 'Wegen', 'Voetgangersgebied', 'Groenvoorzieningen', 'Verkeers- en vervoersdoeleinden' en 'Bebouwing voor openbare en bijzondere doeleinden en bijbehorende terreinen'.



'Wegen', 'Voetgangersgebied', 'Verkeers- en vervoersdoeleinden'

Toegestane functies

De gronden met genoemde bestemmingen zijn bestemd voor 'Wegen' (de Middenweg), 'Voetgangersgebied' (noordelijk van Middenweg) en 'Verkeers- en vervoersdoeleinden' (ter plaatse van huidige busstation).

Bouwregels

In genoemde bestemmingen zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Binnen de bestemming 'Voetgangersgebied' is de bouwhoogte daarvan beperkt tot 4,5 meter, binnen 'Verkeers- en vervoersdoeleinden' niet.

Binnen de bestemming 'Wegen' zijn tevens gebouwen toegestaan, met een maximale goothoogte van 3,5 meter en een maximum oppervlakte van 20 m². Over de situering daarvan is slechts bepaald dat het gebouw het verkeer niet mag hinderen.

'Bebouwing voor openbare en bijzondere doeleinden en bijbehorende terreinen'

Toegestane functies

Deze bestemming geldt voor de watertoren, die daarmee is bestemd voor een bejaardenhuis, zusterhuis, watertoren, schouwburg annex sociaal-cultureel doeleinden, alsmede als onderdeel van deze bebouwing, kantoren en woningen in bijzondere woonvormen, met de daarvoor nodige bouwwerken, waaronder dienstwoningen en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen.

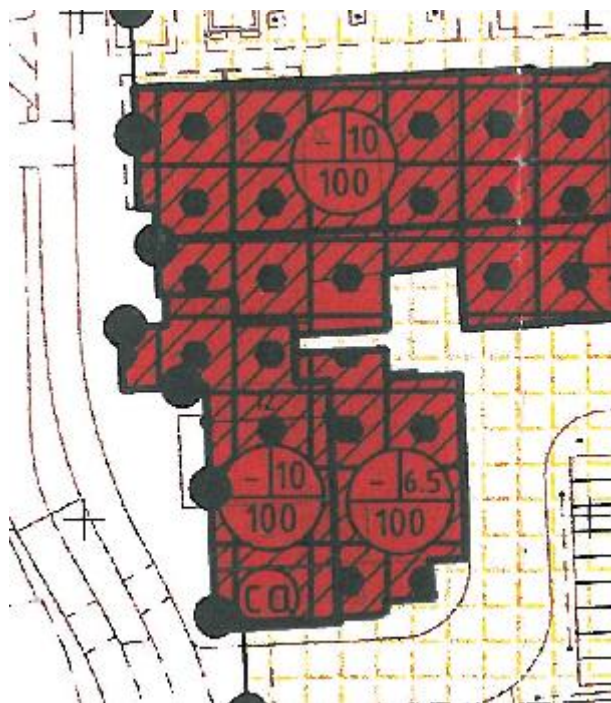
Bouwregels

Het bouwvlakke van betreffende gronden mag volledig worden bebouwd. De maximale goothoogte bedraagt 36 meter. Op elk bouwperceel is een dienstwoning, waarvan de inhoud niet meer dan 450 m³ mag bedragen. Op bijbehorende terreinen zijn luifels met een maximale hoogte van 4,5 meter toegestaan. Via een binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid kan de maximale goothoogte met 10% verruimd worden.

3.4 Bestemmingsplan Sluisdijk 1998

Dit bestemmingsplan is op *datum* door de gemeenteraad vastgesteld en op *datum* goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Het bestemmingsplan is nog van kracht voor de locatie van het hotel Wienerhof.

De voor het nieuwe bestemmingsplan relevante gronden zijn bestemd voor 'Centrumdoeleinden'.



Toegestane functies

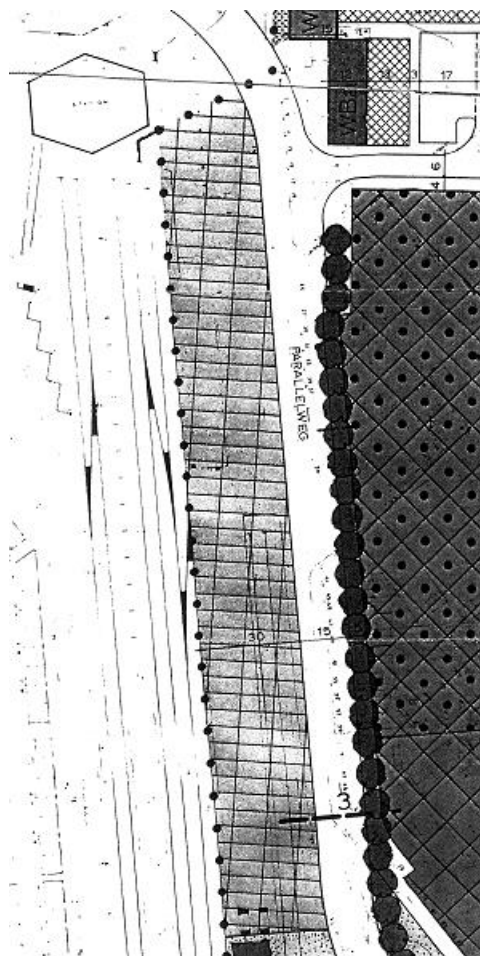
De gronden met de bestemming 'Centrumdoeleinden' mogen worden gebruikt voor kantoren met baliefunctie, hotel en/of restaurant, bioscoop, wonen op de verdieping en parkeervoorzieningen w.o. (garages). Binnen de bestemming is tevens detailhandel toegestaan. Er is voorts een aanduiding 'cafeteria op de begane grond toegestaan' weergegeven, maar in de planregels is daarover niets vermeld. Op grond van vaste jurisprudentie kan daarom aan de aanduiding geen betekenis worden toegekend.

Bouwregels

De gronden mogen volledig bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 10 respectievelijk 6,5 meter.

3.5 Bestemmingsplan Sluisdijk 1974

Het bestemmingsplan is op 15 mei 1974 door de gemeenteraad vastgesteld. De voor het nieuwe plan relevante gronden zijn bestemd voor 'Verkeers- en vervoersdoeleinden' en 'Wegen'.



Toegestane functies

Gronden met eerstgenoemde bestemming zijn bestemd voor personen- en goederenvervoer en de hiervoor benodigde bouwwerken. Gronden met de bestemming 'Wegen' zijn bestemd voor openbare wegen en daarbij behorende en passende bouwwerken, waaronder kleine gebouwen.

Bouwregels

Het gezamenlijke oppervlakte van gebouwen ten behoeve van het personenvervoer mag niet meer bedragen dan 500 m². Het gezamenlijke oppervlakte van gebouwen ten behoeve van het goederenvervoer mag niet meer bedragen dan 800 m². De goothoogte voor beide soorten gebouwen bedraagt maximaal 6 meter. Het oppervlak van gebouwen in de bestemming 'Wegen' mag niet groter zijn dan 20 m² en de goothoogte mag niet meer bedragen dan 3,5 meter.

3.6 Bestemmingsplan Sluisdijk 1974 (1^e herziening)

Dit bestemmingsplan is op 17 augustus 1977 door de gemeenteraad vastgesteld en op 6 juni 1978 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Het bestemmingsplan is nog van kracht voor een deel van de Parallelweg en de gronden voor hotel Wienerhof en een strookje grond westelijk van het perceel Beatrixstraat 4-6.

Toegestane functies

Relevante verandering ten opzichte van het hiervoor beschreven plan uit 1974 is dat op gronden grenzend aan de Beatrixstraat, de bouw van kiosken, vitrines, telefooncellen, luifels en

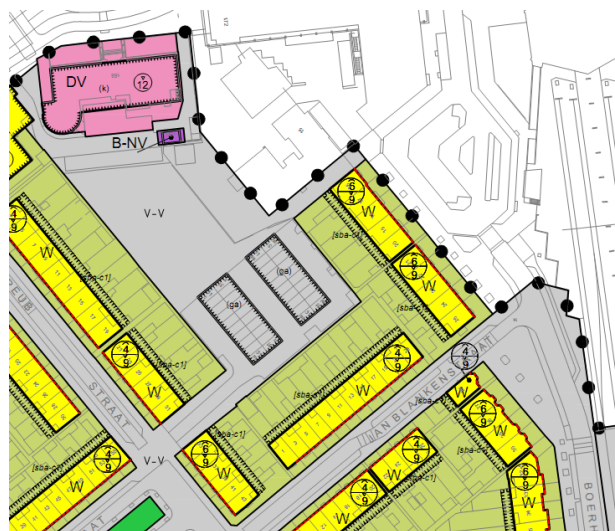
bouwelementen ten behoeve van overdekte- of onoverdekte terrasjes bij horecabedrijven is toegestaan.

Bouwregels

De goot- of boeiinghoogte van de gebouwen mag niet meer dan 4 meter bedragen. De hoogte van de luifels mag niet minder dan 2,5 meter en niet meer dan 5 meter bedragen. De hoogte van overige bouwwerken mag niet meer dan 4 meter bedragen. Van het bestemmingsoppervlakte mag ten hoogste 10% worden bebouwd.

3.7 Bestemmingsplan Bloemen en Geleerdenbuurt 2008

Dit bestemmingsplan is op 15 februari 2010 door de gemeenteraad vastgesteld.



Daar waar het nieuwe bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' betrekking heeft op het plangebied van het bestemmingsplan 'Bloemen en Geleerdenbuurt 2008' geldt op grond van laatstgenoemd plan de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Daarbinnen is gebruik van gronden toegestaan ten behoeve van:

- a. wegen, straten, paden;
- b. sloten, grachten en bermen;
- c. parkeervoorzieningen
- d. groenvoorzieningen;
- e. evenementen.

4 Nieuwe planologische regeling

4.1 Ontwerp bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014'

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in de volgende bestemmingen:

'Gemengd-1'

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

'Gemengd-2'

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

'Maatschappelijk'

Toegestane functies nieuwe ontwikkeling

De bestemming 'Maatschappelijk' maakt de bouw van het gemeentekantoor mogelijk. Aan de nieuwbouw zijn de gemeentelijke, algemeen geldende parkeernormen gekoppeld. Binnen de bestemmingsomschrijving wordt voor de duidelijkheid expliciet gemaakt dat het gaat om een kantoorfunctie. Daarnaast zijn langs de Middenweg commerciële voorzieningen (detailhandel, horeca) mogelijk. Daarmee wordt ruimte geboden aan de stationsvoorzieningen en wordt de mogelijkheid geboden een coffee-corner in het gebouw te vestigen. Bovendien wordt geregeld dat een fietsenstalling kan worden gerealiseerd. Om deze te kunnen exploiteren is een combinatie met reparatie en verkoop mogelijk gemaakt in de regels. De reparatie en verkoop staat ten dienste van de fietsenstalling (ondergeschikt), zodat de verkoop een omvang van maximaal 300 m² mag hebben.

Bouwregels nieuwe ontwikkeling

De hoofdmassa van het stadhuis annex station ligt parallel aan de Middenweg en heeft een basishoogte van maximaal 14 meter. Tegenover het Julianaplein kan een accent tot 21 meter hoogte worden gerealiseerd.

Bestaande gebouwen

Ook de bestaande gebouwen op het KPN-terrein zijn bestemd als 'Maatschappelijk', overeenkomstig het bestaande gebruik en de bestaande bouwmassa's..

'Verkeer' en 'Verkeer-Verblijf'

De bestemming 'Verkeer' betreft in het plangebied de Middenweg en de Parallelweg. De verkeersfunctie (met bijbehorende inrichting) en de functie van busstation is hier de primaire functie. Ter plaatse van de Parallelweg veranderen de rijbanen niet ten opzichte van de bestaande situatie. De ligging van deze rijbanen is op de verbeelding en in de planregels vastgelegd omdat het bestemmingsplan het anders mogelijk zou maken dat beide rijbanen (van en naar de Middenweg) dicht bij de bestaande woningen zouden kunnen worden gelegd, wat tot een grotere geluidbelasting op die woningen zou leiden. De rijbanen van de Middenweg komen wel anders te liggen, namelijk zuidelijker dan in de bestaande situatie. De rijbanen zijn begrensd door de grens tussen de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer-Verblijf'.

De bestemming 'Verkeer-Verblijf' is geprojecteerd in het verlengde van de Beatrixstraat en is een voortzetting van de in het bestemmingsplan 'Stadshart Centrum 2010' vastgelegde bestemming van de Beatrixstraat. Het voetgangersgebied domineert in de inrichting, maar autoverkeer is eveneens toegelaten.

'Verkeer-Railverkeer'

Deze bestemming voorziet in het station en de spoorwegen. Daarvoor benodigde bouwwerken, zoals een luifel met een hoogte van 10 meter, zijn toelaatbaar. De bestaande ondergrondse bebouwing, zijnde technische ruimten en fietsenstalling, is eveneens expliciet toegestaan.

'Gemengd - Uit te werken bestemming'

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

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

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

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

4.2 Planologische vergelijking

De verandering van planologisch regime wordt gevormd door de gronden met de nieuwe bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Gemengd-Uit te werken', waar voor een groot deel wel maar ook voor een groot deel nog geen bebouwing toegelaten was. In volgende afbeelding zijn de relevante verschillen van het nieuwe plan met de vigerende plannen weergegeven (gele lijnen).



Afbeelding: Uitsnede verbeelding ontwerp bestemmingsplan Stationslocatie 2014 (d.d. 18 november 2013) en verschillen met geldende plannen en bouwverordening (gele lijnen)

Ter plaatse van het postkantoor staat het geldende bestemmingsplan reeds kantoorbebouwing tot 12 meter (zijde Middenweg) en 9 meter (zijde Boerhaavestraat). De Bouwverordening maakt mogelijk dat ter plaatse van de spoorwegen en het station gebouwen tot 15 meter hoogte worden gebouwd.

De nieuwe bebouwing langs de Middenweg kan hoger worden dan de nu reeds toegestane bouwhoogten: 14 meter met een accent tot 21 meter in plaats van de huidige 12 respectievelijk 15 meter. Bovendien kan deze nieuwe bebouwing dichterbij de bebouwing aan de overzijde van de Middenweg komen: de afstand van gevel tot gevel wordt verkleind van circa 50 meter naar circa 40 meter.

Ook de nieuwe bebouwing langs de Beatrixstraat kan hoger worden dan de nu reeds toegestane bouwhoogten: 13 meter in de nieuwe situatie tegenover 10 meter volgens het geldende bestemmingsplan. Er wordt bovendien bebouwing toegelaten op gronden waar nu nog geen bebouwing kan komen.

De nieuwe bebouwing staat ook schuin tegenover de woningen Boerhaavestraat 16-22, iets dichterbij dan de Bouwverordening reeds toestond maar iets verder weg dan de toegelaten kantoorbebouwing. De nieuwe bouwhoogte is net iets hoger dan van het toegelaten kantoorgebouw (2 meter hoger), maar lager dan wat de Bouwverordening toelaat (3 meter lager).

Een vermindering van bouwmogelijkheden is aan de orde ter plaatse van de geprojecteerde nieuwe aansluiting van de Boerhaavestraat op de rotonde: de daar bestaande bouwmogelijkheid van 9 tot 12 meter hoogte komt te vervallen ten behoeve van de verkeersbestemming. Ook de bouwmogelijkheden van het gebied waar de Bouwverordening nog geldt worden door het nieuwe bestemmingsplan verminderd: de bouwmogelijkheid van gebouwen tot een hoogte van 15 meter komt te vervallen.

5 Beoordeling gevolgen wijziging planologische regime

Als gevolg van de gewijzigde planologische situatie kunnen er voor de adressen Boerhaavestraat 16 t/m 25, Middenweg 163 t/m 167 (en bovenwoningen geadresseerd Julianaplein) en Beatrixstraat 1 (en bovenwoningen geadresseerd Julianaplein) ruimtelijke effecten ontstaan die kunnen leiden tot planschade. De ruimtelijke effecten die in het kader van planschade dienen te worden beoordeeld zijn:

1. beperking uitzicht;
2. beperking privacy;
3. schaduwwerking;
4. toename en overlast van verkeersbewegingen;
5. overige hinder en milieuaspecten.

In het navolgende wordt nader op de ruimtelijke effecten ingegaan.

5.1 Beperking uitzicht

Een eventuele beperking van het uitzicht kan optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de afstand van nieuwe bebouwing tot planschadegevoelige objecten afneemt.

Beoordeling

In voorliggende situatie zijn beide veranderingen van toepassing. Het nieuwe plan maakt nieuwe bebouwing mogelijk die dichterbij de bestaande woningen komt te liggen, waarbij ook de bouwhoogte toe kan nemen van resp. 12 en 15 meter naar 14 en 21 meter.

Middenweg / Beatrixstraat

Tegenover de objecten aan de Middenweg en de Beatrixstraat (en bovenwoningen) is in de huidige situatie al bebouwing met een bouwhoogte van 12 tot 15 meter toegestaan. In de nieuwe situatie met het gemeentehuis neemt deze met 2 tot (ter plaatse van het accent) 6 meter toe, waardoor het uitzicht in de toekomst zal veranderen, maar alleen het zicht op de lucht verminderd door de nieuwe hoogte. Van vrij uitzicht is al geen sprake. De afstand tot de nieuwbouw is met 40 meter of meer zodanig dat het effect op de bestaande bebouwing beperkt is. Het hoogteaccent is bovendien tegenover het Julianaplein geprojecteerd, waar geen bebouwing staat. Er is met de situering reeds rekening gehouden met een beperking van de invloed op de bestaande woningen.

De eventuele bebouwing, die na uitwerking van de bestemming GD-U kan worden gerealiseerd in het verlengde van de Beatrixstraat, is van invloed op het uitzicht van de woningen op locatie 6 (de appartementen met het adres Beatrixstraat 1). Daar is nu vrij uitzicht in de richting van het busstation en de Parallelweg, dat voor een deel van de appartementen komt te vervallen. Dit geldt voor 12 van de 20 appartementen, de drie oostelijke traveeën.

Dat deze vermindering van uitzicht een verslechtering inhoudt is niet zonder meer waar. Het uitzicht op het busstation en de Parallelweg is geen bijzondere kwaliteit ten gunste de waarde van de appartementen.

Boerhaavestraat

Voor de objecten in de Boerhaavestraat geldt dat schuin tegenover deze objecten ook al bebouwing was toegestaan, maar met een net iets andere configuratie en hoogte. De verschillen zijn gering: deels iets verder, deels iets dichterbij, deels iets hoger en deels iets lager. De verandering van uitzicht is nihil.

In het gebied waar nu de Bouwverordening van toepassing is zijn gebouwen met een bouwhoogte van 15 meter mogelijk. Deze bouwmogelijkheid vervalt waardoor beperking van het uitzicht vanuit de woningen aan de Boerhaavestraat vermindert.

Conclusie

Planschade vanwege een beperking van het uitzicht is niet te verwachten.

5.2 Beperking privacy

Een eventuele beperking van de privacy van omliggende woningen en tuinen kan optreden door een wijziging van de toegestane functies, een toename van de toegestane bouwhoogte en/of het toegestane programma/bouwwolume en/of een afname van de afstand van nieuwe functies en bebouwing tot planschadegevoelige objecten.

Beoordeling

Gezien het karakter van de Middenweg als hoofdontsluitingsroute in Den Helder, de publieke functie van het stationsplein, postkantoor en het parkeerterrein/taxistandplaats bij het station, alsook de ruime afstanden van de nieuwe bebouwing tot de bestaande, leidt het nieuwe bestemmingsplan niet tot vermindering van de privacy van de (boven)woningen aan de Middenweg / Beatrixstraat noch aan de Boerhaavestraat.

Hier speelt ook dat in de huidige situatie al maatschappelijk voorzieningen met een bouwhoogte van 9 tot 12 meter mogelijk is. Een toename of wijziging van het programma is vergeleken met het in de huidige situatie mogelijke programma ook nihil. Het gaat reeds om een binnenstedelijke locatie met een station, hoofdwegen en diverse centrumfuncties, waaronder ook maatschappelijke functies en kantoren.

Conclusie

Een beperking van de privacy is niet aan de orde. Er zal daarom geen sprake zijn van planschade door een aantasting van de privacy.

5.3 Schaduwwerking

Schaduwwerking kan net als bij de beperking van het uitzicht optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de minimale afstand van nieuwe bebouwing tot planschadegevoelige objecten afneemt.

In de bijlage is een uitgebreide schaduwstudie opgenomen, met daarbij de analyse per situatie. Korthedshave wordt daarnaar verwezen.

Conclusie

In het grootste deel van het jaar leidt het nieuwe bestemmingsplan niet tot een toename van schaduw op de omliggende objecten. Aan de Boerhaavestraat is zelfs een bescheiden verbetering te zien.

In december (en naar verwachting ook de maand daar direct voor en na) leidt het nieuwe bestemmingsplan tot nieuwe schaduw aan de noordzijde van de Middenweg en Beatrixstraat. In alle gevallen gaat het om nieuwe schaduw die gedurende een beperkt deel van de dag optreedt, nooit om het volledig wegnemen van zon.

Het planologisch nadeel vanwege een toename van schaduw is gering, indien dat tot planschade leidt is de omvang daarvan zodanig gering dat dit niet uitstijgt boven het normaal maatschappelijk risico.

5.4 Toename en overlast van verkeersbewegingen

Beoordeling

Boerhaavestraat

Momenteel hebben de gronden tegenover de woningen aan de Boerhaavestraat een verkeersbestemming met wegen en parkeerplaatsen en er bevindt zich hier een taxistandplaats. De Boerhaavestraat is voorts een route van en naar het station en is een doorgaande weg via de Brakkeveldweg naar de Waddenzeestraat en de Nieuweweg. De Boerhaavestraat heeft daardoor meer verkeer dan een gemiddelde buurtontsluitingsweg. Bovendien is zeer nabij de woningen de bestemming 'Maatschappelijk' reeds toegelaten (bestemmingsplan Geleerdenbuurt Oost 2001) wat in potentie al tot grote bezoekersintensiteiten kan leiden.

Middenweg / Beatrixstraat

Gezien het karakter van de Middenweg als hoofdontsluitingsroute in Den Helder en de bestaande maatschappelijke bestemming / kantoorfunctie ter plaatse van het postkantoor (met bijbehorende potentiële bezoekersintensiteiten) leidt de toevoeging van het stadskantoor niet tot significant andere / grotere verkeersintensiteiten op de Middenweg of de Parallelweg. Het plan leidt ten aanzien van verkeer dan ook niet tot planschaderisico met betrekking tot de panden aan de Middenweg en de Beatrixstraat.

Hier speelt ook dat in de huidige situatie al maatschappelijk voorzieningen met een bouwhoogte van 9 tot 12 meter mogelijk is. Een toename of wijziging van het programma is vergeleken met het in de huidige situatie mogelijke programma ook gering van omvang. Het gaat reeds om een binnenstedelijke locatie met een station, hoofdwegen en diverse centrumfuncties, waaronder ook maatschappelijke functies en kantoren.

Nieuwbouw kop Beatrixstraat

De nieuwbouw die (na uitwerking) mogelijk wordt gemaakt op de kop van de Beatrixstraat ligt in het verlengde van de bestaande centrumfunctie van de Beatrixstraat. De toename van programma is ten opzichte van het bestaande dermate gering, dat daaraan geen significante nieuwe verkeersaantrekkende werking van uitgaat.

Conclusie

Planschade vanwege een toename van verkeer is naar verwachting niet aan de orde.

5.5 Overige hinder en milieuaspecten

Bij overige hinder en milieuaspecten gaat het om mogelijke hinder door geluid, stank en gevaar door bedrijven en voorzieningen.

Beoordeling

Boerhaavestraat

De functie van stadskantoor is op zichzelf geen hinderlijke functie en is in centraal stedelijke omgeving normaal. Bovendien is de maatschappelijke bestemming, waaronder het gebruik als kantoor, reeds toegestaan ter plaatse van het postkantoor. De nieuwe bestemming leidt daarom wat de kantoorfunctie betreft niet tot meer overlast.

Middenweg / Beatrixstraat

De functie van stadskantoor is op zichzelf geen hinderlijke functie en is in centraal stedelijke omgeving normaal. Bovendien is de maatschappelijke bestemming, waaronder het gebruik als kantoor, reeds toegestaan ter plaatse van het postkantoor. De nieuwe bestemming leidt daarom wat de kantoorfunctie betreft niet tot meer overlast.

De nieuwe bebouwing schermt de bestaande woningen enigszins af van de spoorweg en het station. De geluidoverlast van remmende en stationerende treinen en mensen op het perron wordt daardoor beperkt.

Nieuwbouw kop Beatrixstraat

Het toegelaten gebruik van de nieuwbouw die (na uitwerking) mogelijk wordt gemaakt op de kop van de Beatrixstraat is gelijk aan de bestaande centrumfunctie van de Beatrixstraat. Dit leidt niet tot nieuwe overlastgevende functies. Voor de woningen op locaties 5 en 6 heeft de nieuwbouw een enigszins afscherpende werking voor het geluid vanwege het trein- en busstation en het verkeer van de Parallelweg.

Conclusie

Dit aspect heeft geen planschade tot gevolg. Voor de woningen is juist vermindering van overlast vanwege het spoor en het station te verwachten.

6 Voorzienbaarheid en normaal maatschappelijk risico

6.1 Voorzienbaarheid

Indien er sprake is van een redelijkerwijs voorzienbare planologische ontwikkeling beperkt dat de hoogte van de planschade uitkering dan wel blijft deze geheel achterwege. Of sprake is van voorzienbaarheid is afhankelijk van het moment dat (gemeentelijke) documenten ten aanzien van de mogelijke ontwikkelingen kenbaar zijn geweest, en wanneer de relevante vastgoedobjecten in eigendom zijn verworven door de huidige eigenaren. In het huidige stadium van de bestemmingsplanprocedure is het niet zinvol een gedetailleerde analyse van voorzienbaarheid uit te voeren. In deze risicoanalyse hanteren wij als uitgangspunt dat de ontwikkeling niet voorzienbaar was.

6.2 Normaal maatschappelijk risico

Op grond van artikel 6.2, eerste lid, van de Wro blijft binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade voor rekening van de aanvrager. Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder b, van dit artikel – voor zover hier relevant – blijft, van schade in de vorm van een vermindering van de waarde van een onroerende zaak, in ieder geval voor rekening van de aanvrager: een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade.

In de sfeer van nadeelcompensatie bestaat al jarenlange jurisprudentie over de vraag wat onder normaal maatschappelijk risico moet worden gevat. De jurisprudentie omtrent normaal maatschappelijk risico *in relatie tot planschade* is echter nog weinig ontwikkeld, aangezien de betreffende regeling in de Wet ruimtelijk ordening van vrij recente datum is en de meeste jurisprudentie ten aanzien van dit onderwerp nog betrekking heeft op gevallen die speelden rond de overgang van de oude naar de nieuwe wet. Er is dus nog geen algemeen bruikbaar toetsingskader om te bepalen wat, ten aanzien van planschade, onder normaal maatschappelijk risico kan worden verstaan.

Voor de in deze risicoanalyse beschouwde uitbreidings- en (her)ontwikkelmogelijkheden moet de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 februari 2012 (201104750/1/A2; LJN: BV7254) van belang worden geacht. Daarin heeft de Afdeling uitspraak gedaan over de vraag of de schade als gevolg van een planologische ontwikkeling als bedoeld in artikel 6.1, tweede lid, van de Wro tot het normale maatschappelijke risico behoort. De ABRS overwoog in die zaak als volgt:

De Afdeling ziet zich vervolgens gesteld voor de vraag of er sprake is van 'binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade'. De Afdeling overweegt dat deze vraag moet worden beantwoord met inachtneming van alle van belang zijnde omstandigheden van het geval en vervolgens: 'Van belang is onder meer of de planologische ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden beschouwd waarmee de benadeelde rekening had kunnen houden in die zin dat die ontwikkeling in de lijn der verwachting lag, ook al bestond geen concreet zich op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze ontwikkeling zich zou voordoen.' De Afdeling overweegt dat in de directe omgeving van de bouwlocatie uitsluitend sprake is van percelen met een woonbestemming, dat de ontwikkeling aansluit op de plaatselijke situatie en dat het bouwplan in overeenstemming is met het ruimtelijke beleid van de gemeente. Daarnaast is de uitbreiding van de woningen in een bestaande woonkern een normale maatschappelijke ontwikkeling en de planologische wijziging lag om die reden in de lijn der verwachtingen. De Afdeling komt dan ook tot de conclusie dat de schade binnen het normale maatschappelijke risico valt en daarmee komt de schade geheel voor rekening van de aanvrager.

De planologische verslechtering voor de woningen aan de Middenweg en Beatrixstraat ten gevolge van toename van schaduw en vermindering van uitzicht zijn onder het normale maatschappelijke risico te scharen. Het planologisch nadeel is gering, er staat enige verbetering van het akoestisch klimaat tegenover en het feit dat de locatie centraal in de stad is gelegen maakt dat enige centrumontwikkeling hier in de lijn der verwachting ligt.

7 Conclusie

De planologische verslechtering voor de woningen aan de Middenweg en Beatrixstraat ten gevolge van toename van schaduw en vermindering van uitzicht zijn onder het normale maatschappelijke risico te scharen. Het planologisch nadeel is gering, er staat enige verbetering van het akoestisch klimaat tegenover en het feit dat de locatie centraal in de stad is gelegen maakt dat enige centrumontwikkeling hier in de lijn der verwachting ligt.

Gelet op de voorgaande hoofdstukken is het risico nihil dat het nieuwe bestemmingsplan leidt tot planschade die voor tegemoetkoming in aanmerking komt.

Schaduwstudie

Stationslocatie, Den Helder

Amsterdam
november 2013

Inhoud

21 maart.....	
8.00 uur.....	
10.00 uur.....	
12.00 uur.....	
14.00 uur.....	
16.00 uur.....	
18.00 uur.....	
21 juni.....	
8.00 uur.....	
10.00 uur.....	
12.00 uur.....	
14.00 uur.....	
16.00 uur.....	
18.00 uur.....	
20.00 uur.....	
21 december.....	
10.00 uur.....	
12.00 uur.....	
14.00 uur.....	
16.00 uur.....	

Schaduwstudie ontwerpbestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' d.d. 18 november 2013

Inleiding

Deze schaduwstudie is tot stand gekomen door middel van een computersimulatie. Het computerprogramma voorziet in de verschillende zonstanden die gedurende het jaar en gedurende de dag aan de orde zijn. Door de gebouwen in de juiste coördinaten te plaatsen is het mogelijk een waarheidsgetrouwe weergave te geven van de bezonning en bijbehorende schaduwwerking op verschillende tijdstippen van een jaar en op een dag. Op 21 december staat de zon het laagst en is de dag het kortst. De zon staat dan boven de zuidelijke keerkring. Op 21 juni staat de zon boven de noordelijke keerkring, hierdoor worden lange dagen en hoge zonnstanden bereikt. Ook draait de zon dan ver door; in de avond schijnt de zon zelfs vanuit noordwestelijke richting. De zonstand is op 21 maart en 21 september ongeveer gelijk en dus worden dezelfde schaduweffecten bereikt. Op die data staat de zon boven de evenaar. Om een volledig beeld van het schaduweffect te kunnen krijgen is de schaduwstudie in drie verschillende aanzichten uitgevoerd, namelijk bovenaanzicht, Noord-oost-aanzicht en Zuid-west-aanzicht.

Er is een lengtegraad van 4°46" en een breedtegraad van 52°56" aangehouden. De gehanteerde tijdzone (Greenwich Mean Time) offset is GMT=+1 in december en maart en GMT=+2 in juni (zomertijd).

Omliggende bebouwing

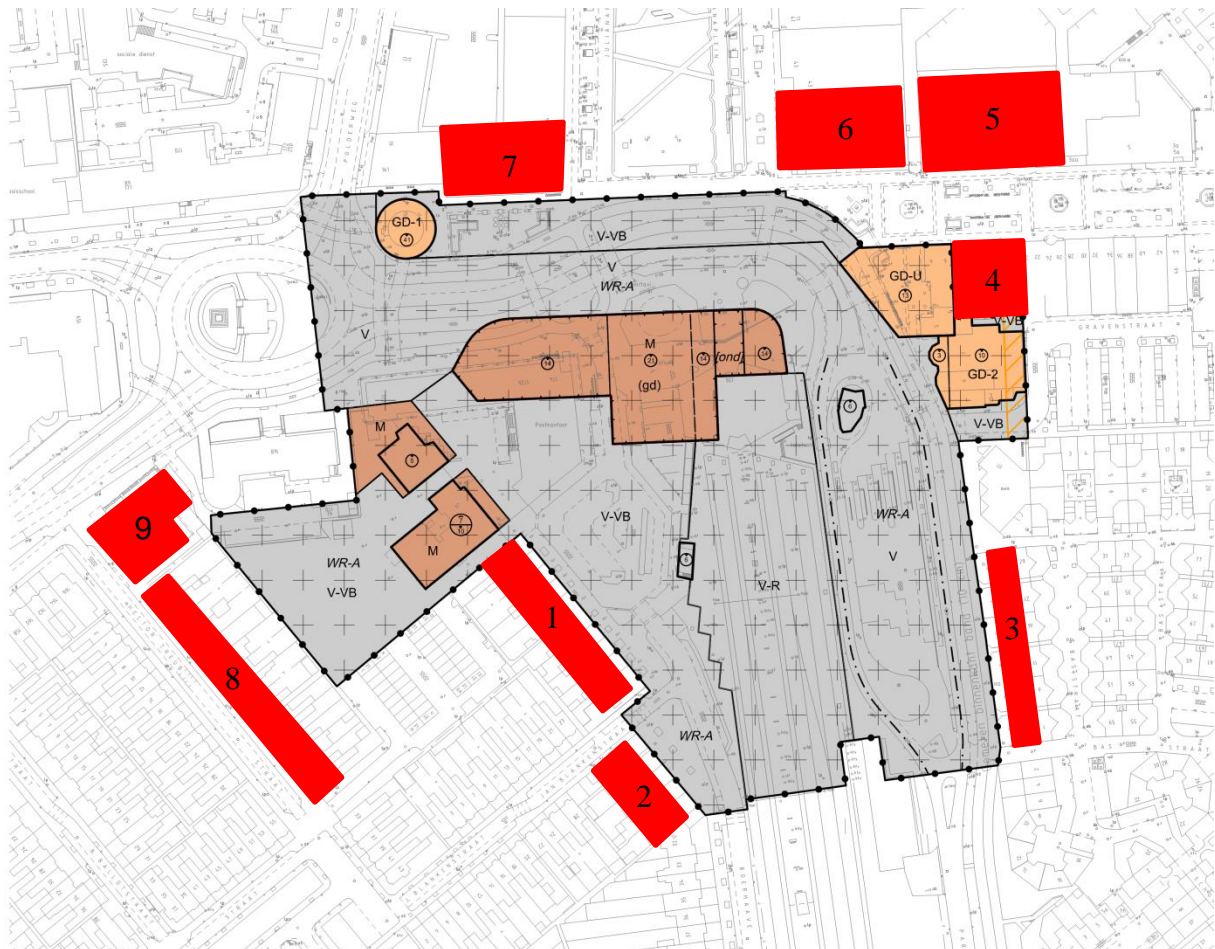
Als uitgangspunt voor de omliggende bebouwing is qua volume en bouwmaten de bestaande situatie aangehouden.

Ontwikkelscenario

Wat betreft de nieuwe bebouwing is uitgegaan van de maximale oude (huidige) planologische bebouwingmogelijkheden, dus wat maximaal op grond van geldende bestemmingsplan mogelijk zou kunnen zijn. Voor de schaduw/bezonningsituatie in de nieuwe situatie is uitgegaan van de planologische mogelijkheden die het nieuwe in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Stationslocatie 2014" (d.d. 18 november 2014) zal bieden. De bouwvolumes die in dit voorontwerp zijn opgenomen zijn als input gebruikt voor de computersimulatie. Vervolgens worden in deze schaduwstudie de bebouwing gesimuleerd, uitgaand van de maximale bouw mogelijkheden die het nieuwe bestemmingsplan biedt. Daarbij is óók de eventuele nieuwbouw op de kop van de Beatrixstraat bij betrokken, ook al betreft dit een uit te werken bestemming: bij uitwerking kan een verkleining van dit bouwvolume worden voorgeschreven en het moment dat planschade kan ontstaan doet zich niet eerder voor dan na vaststelling van de uitwerking.

Analyse schaduwwerking door nieuwbouw op bestaande bebouwing

De schaduwwerking van de nieuwbouw is beoordeeld voor de objecten aan de Boerhaavestraat, de Middenweg en de Beatrixstraat. Het betreft de locaties 1, 5, 6 en 7 zoals hieronder weergegeven.



Schaduw op locatie 1 t.g.v. van bestemming 'M' (nieuw stadhuis)

De nieuwbouw of de nieuwe planologische regeling heeft geen nadelig effect op de bestaande bebouwing aan de Boerhaavestraat.

Op 21 maart en 21 juni om 8.00 uur in de ochtend is de situatie juist verbeterd ten opzichte van de huidige (planologische) situatie.

Schaduw op locaties 6 en 7 t.g.v. van bestemming 'M' (nieuw stadhuis)

In de winter is er toename van de schaduwwerking te verwachten:

- o om 10.00 uur ondervinden de bovenste twee woonlagen van locatie 7 nieuwe schaduw, locatie 6 niet;
- o om 12.00 uur ondervindt de onderste laag (niet-wonen) van locatie 7 nieuwe schaduw, op locatie 6 niet;
- o om 14.00 uur ondervindt de onderste laag (niet-wonen) van locatie 7 nieuwe schaduw, op locatie 6 niet;
- o om 16.00 uur ondervindt locatie 7 geen nieuwe schaduw, op locatie 6 de bovenste woonlaag wel.

Schaduw op locaties 5 en 6 t.g.v. van nieuwbouw Beatrixstraat (GD-U)

De nieuwe bebouwingsmogelijkheden op de kop van de Beatrixstraat heeft in juni en maart/september geen, maar in december wel effect op de bezonning van de tegenoverliggende woningen aan de Beatrixstraat. Hier neemt de schaduw voor de bovenwoningen tussen 10.00 en 14.00 uur toe.

- om 10.00 uur ondervinden de onderste drie woonlagen van locatie 6 nieuwe schaduw, locatie 5 niet;
- om 12.00 uur ondervinden van de onderste twee woonlagen de drie oostelijke traveeën van locatie 6 nieuwe schaduw, op locatie 5 worden de woningen (alleen de toplaag) niet door de schaduw geraakt maar alleen de gevel van de V&D;
- om 14.00 uur ondervinden van de onderste twee woonlagen alleen de meest oostelijke travee van locatie 6 nieuwe schaduw, op locatie 5 niet worden de woningen (alleen de toplaag) niet door de schaduw geraakt maar alleen de gevel van de V&D;
- om 16.00 uur zijn er tussen de oude en de nieuwe planologische situatie geen verschillen in schaduwwerking.

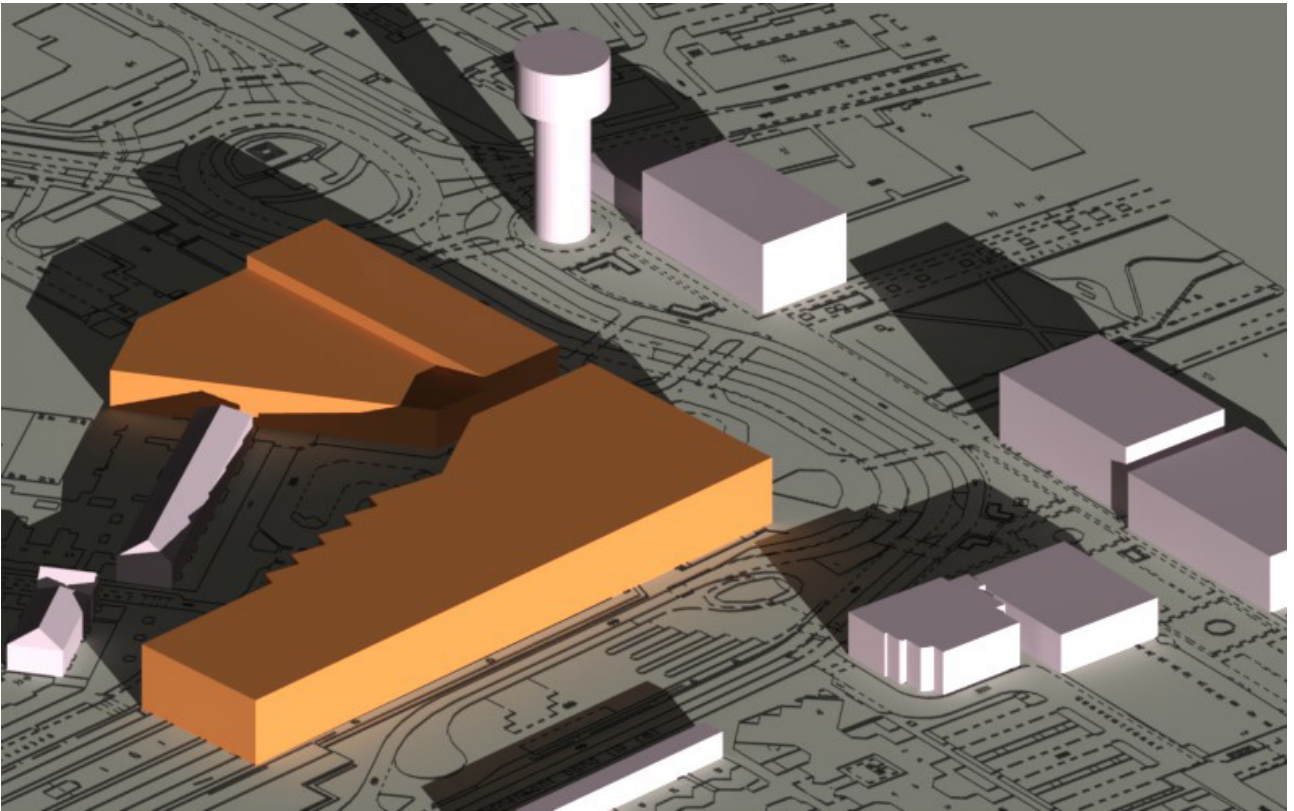
Conclusie

In het grootste deel van het jaar leidt het nieuwe bestemmingsplan niet tot een toename van schaduw op de omliggende objecten. Aan de Boerhaavestraat is zelfs een bescheiden verbetering te zien.

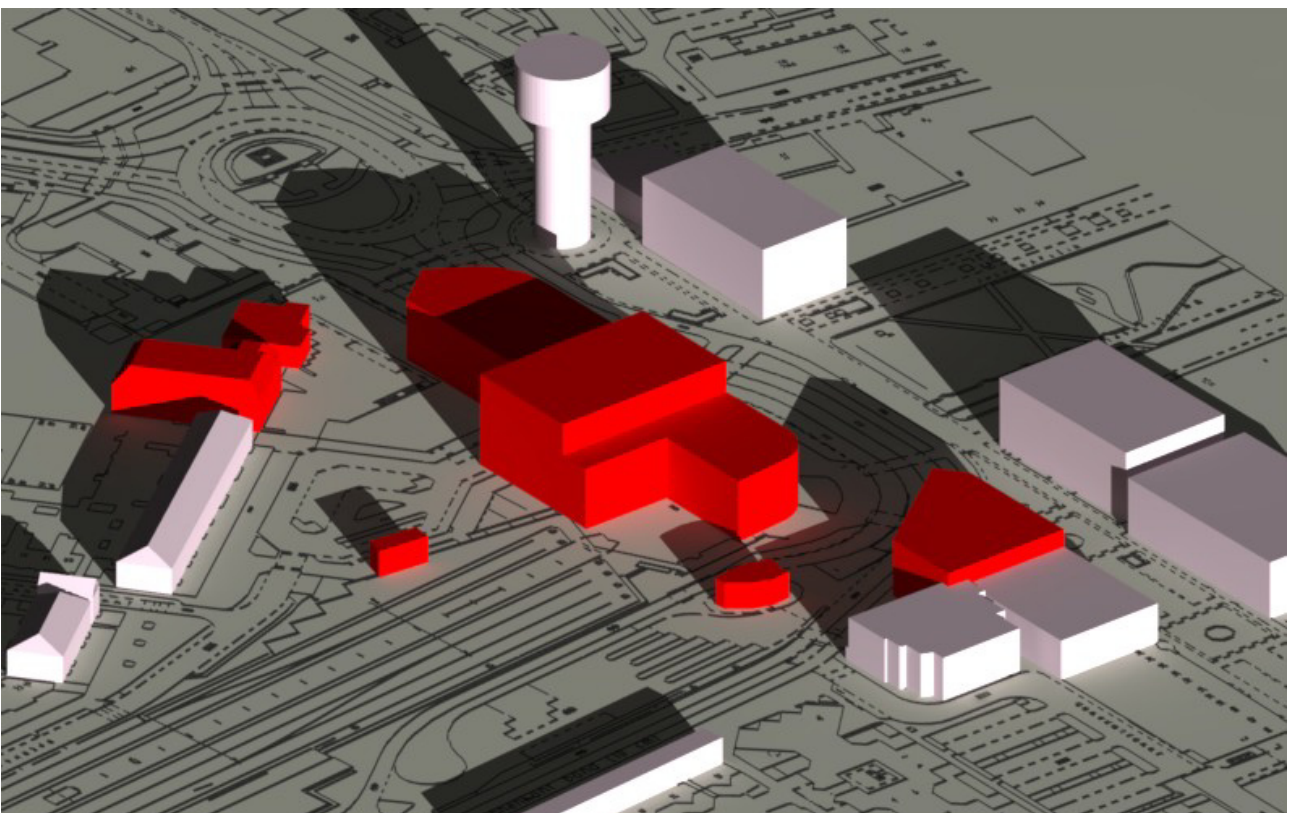
In december (en naar verwachting ook de maand daar direct voor en na) leidt het nieuwe bestemmingsplan tot nieuwe schaduw aan de noordzijde van de Middenweg en Beatrixstraat. In alle gevallen gaat het om nieuwe schaduw die gedurende een beperkt deel van de dag optreedt, nooit om het volledig wegnemen van zon.

21 Maart
GMT=+1

21 maart

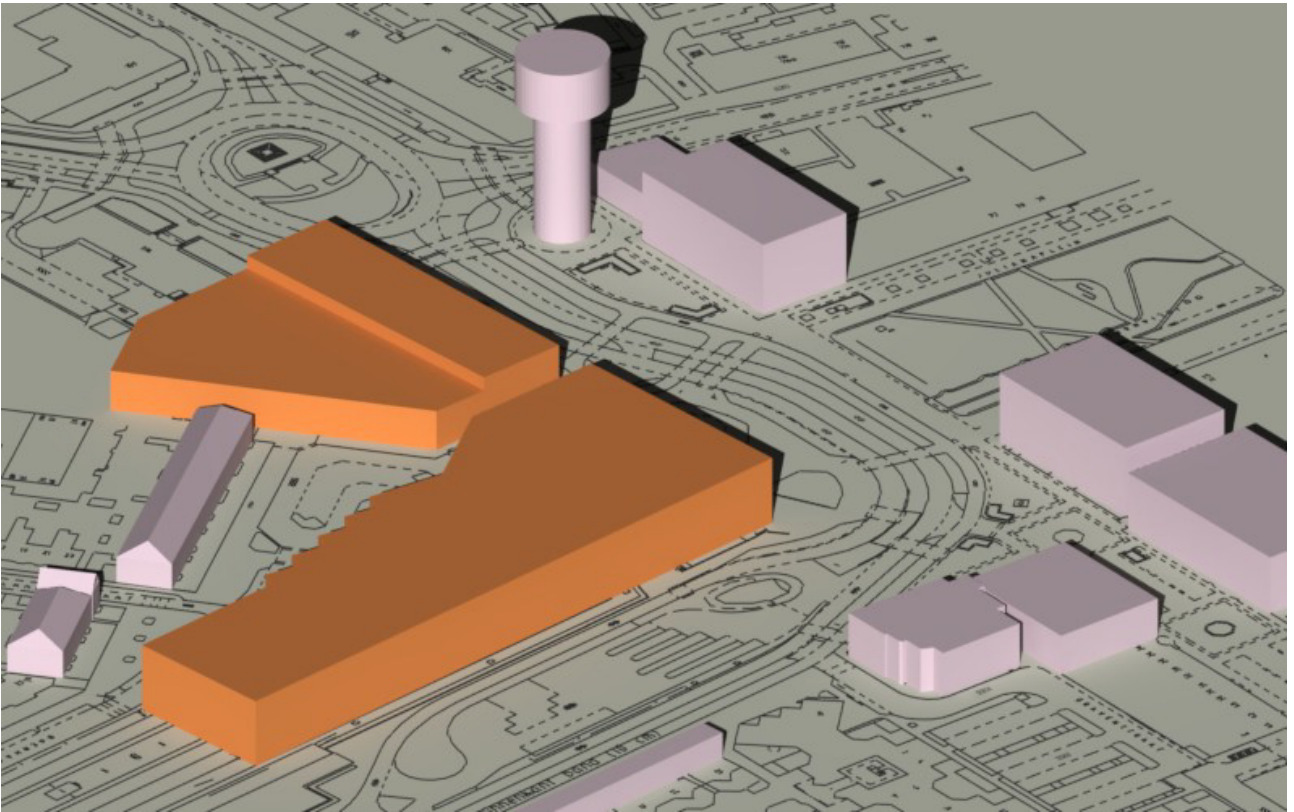


8.00 uur bestaande situatie

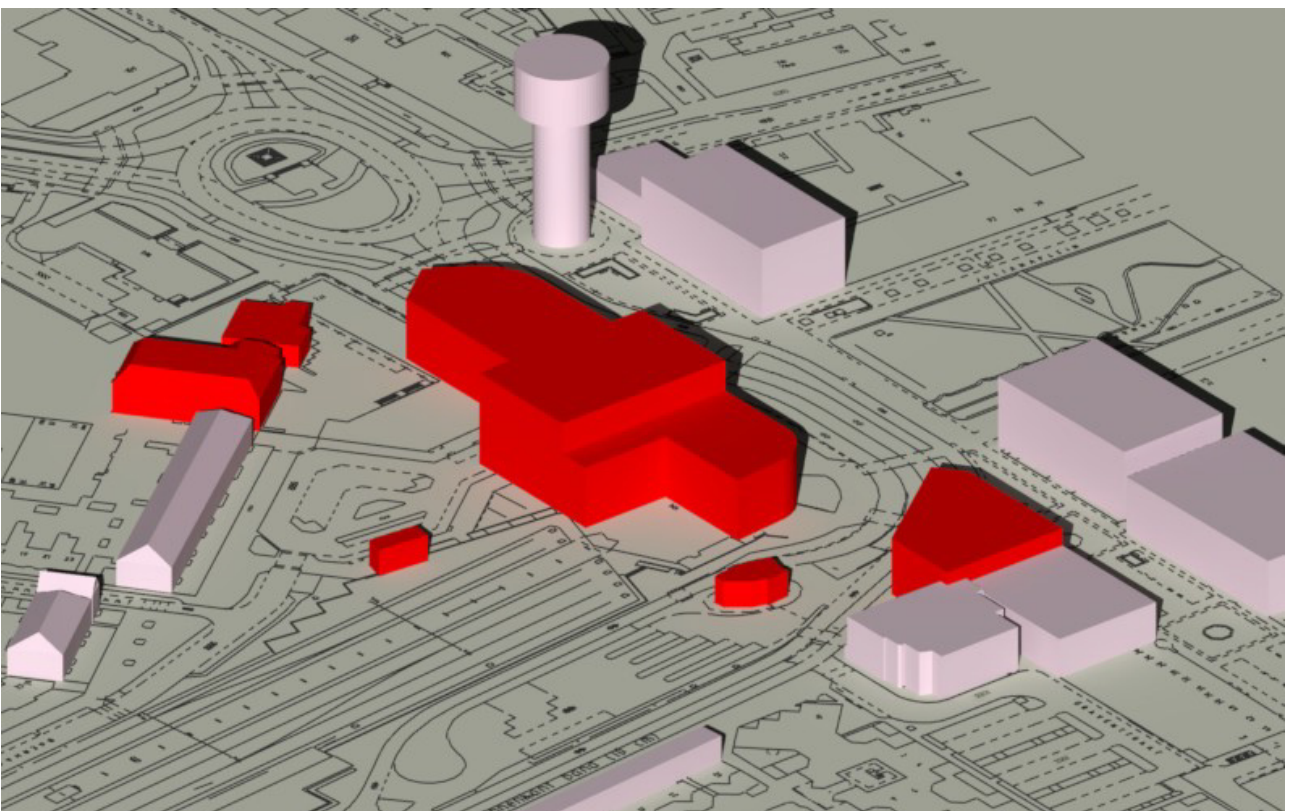


8.00 uur nieuwe situatie

21 maart

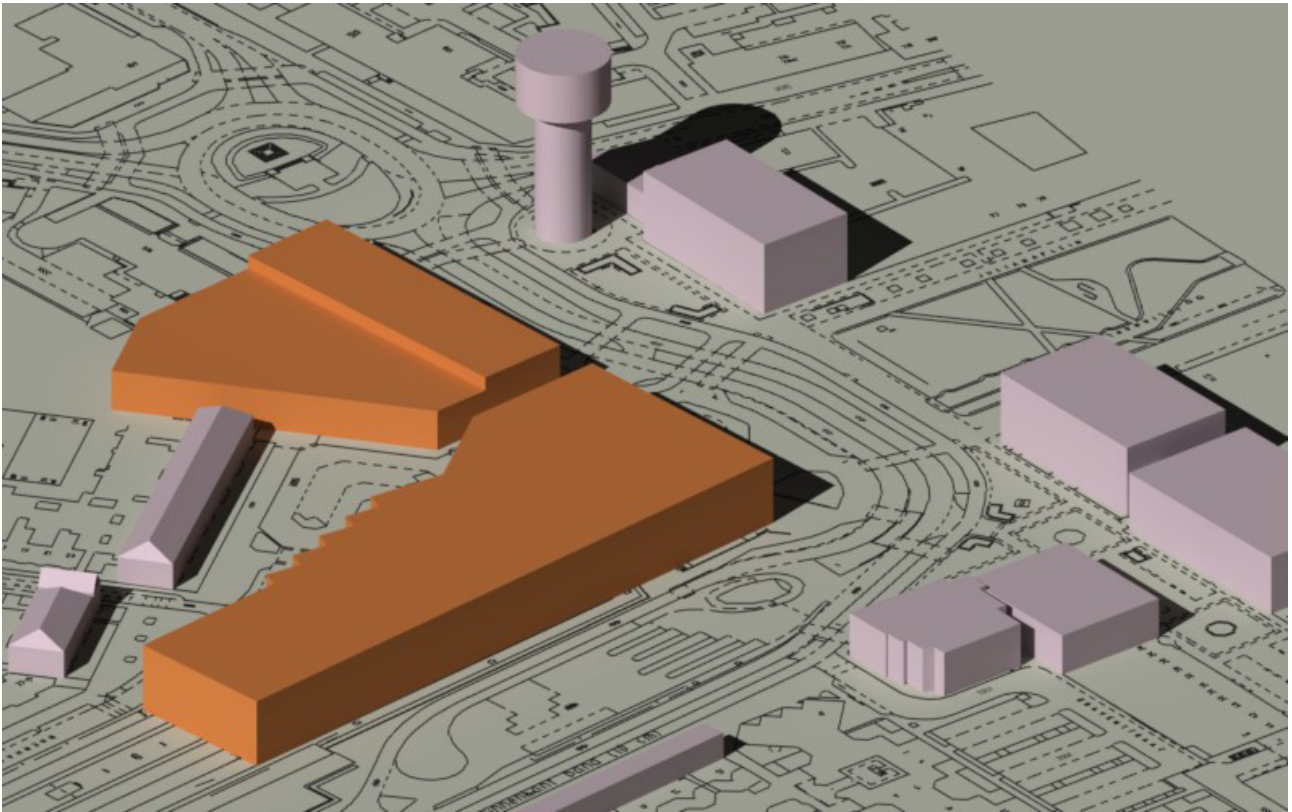


10.00 uur bestaande situatie

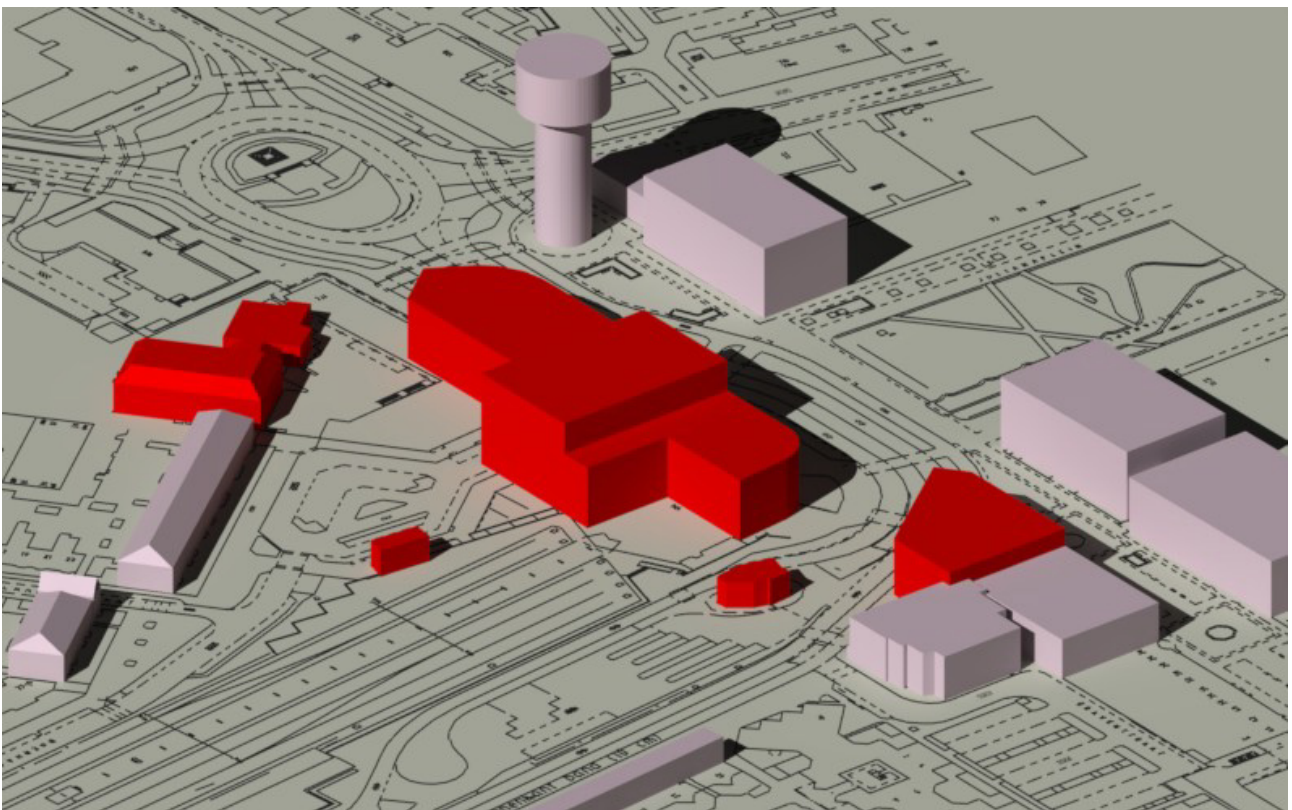


10.00 uur nieuwe situatie

21 maart

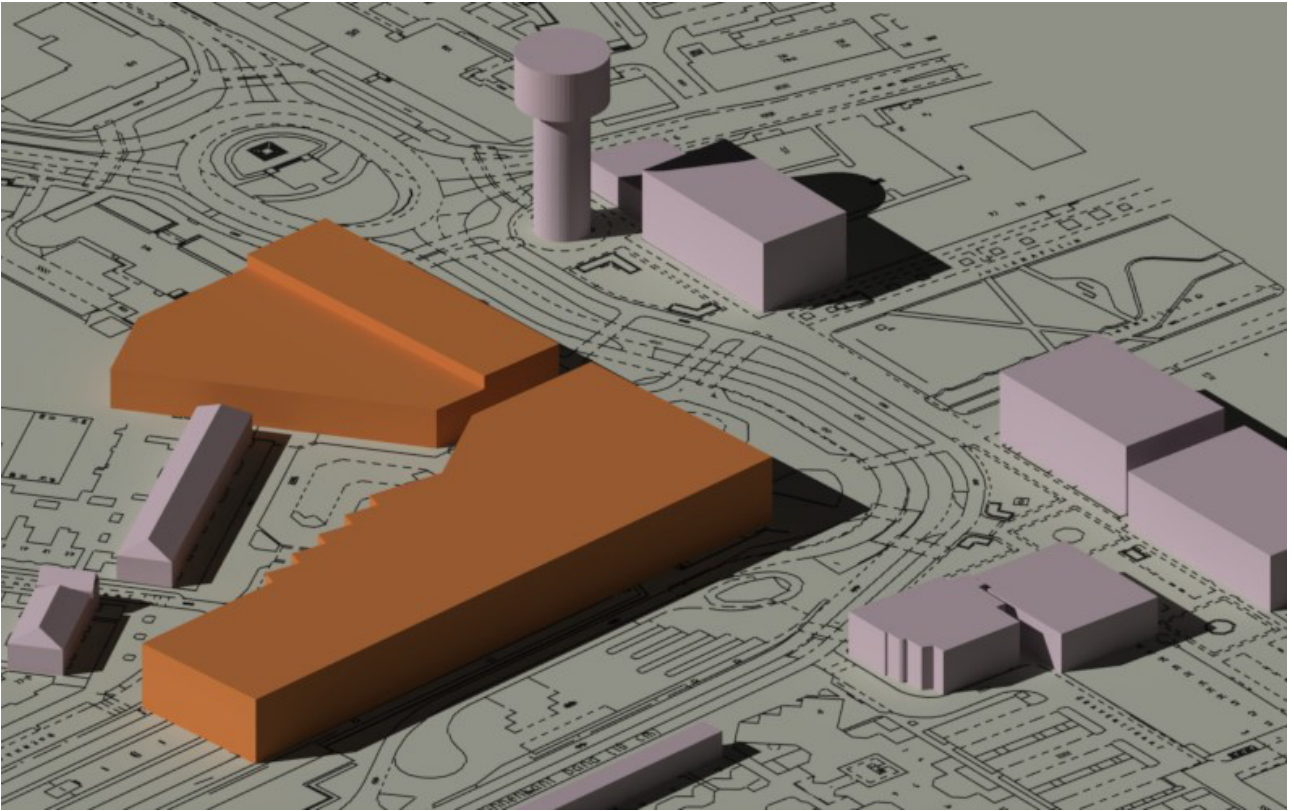


12.00 uur bestaande situatie

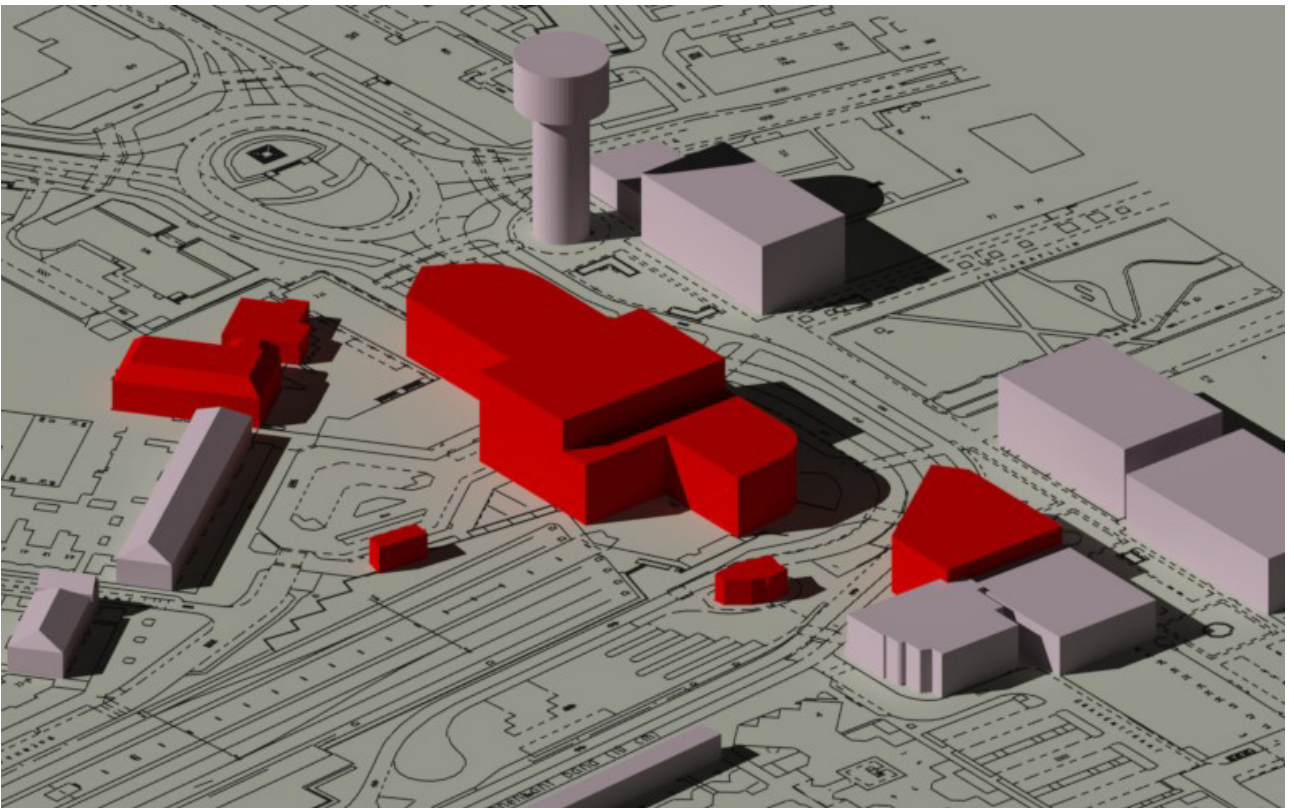


12.00 uur nieuwe situatie

21 maart

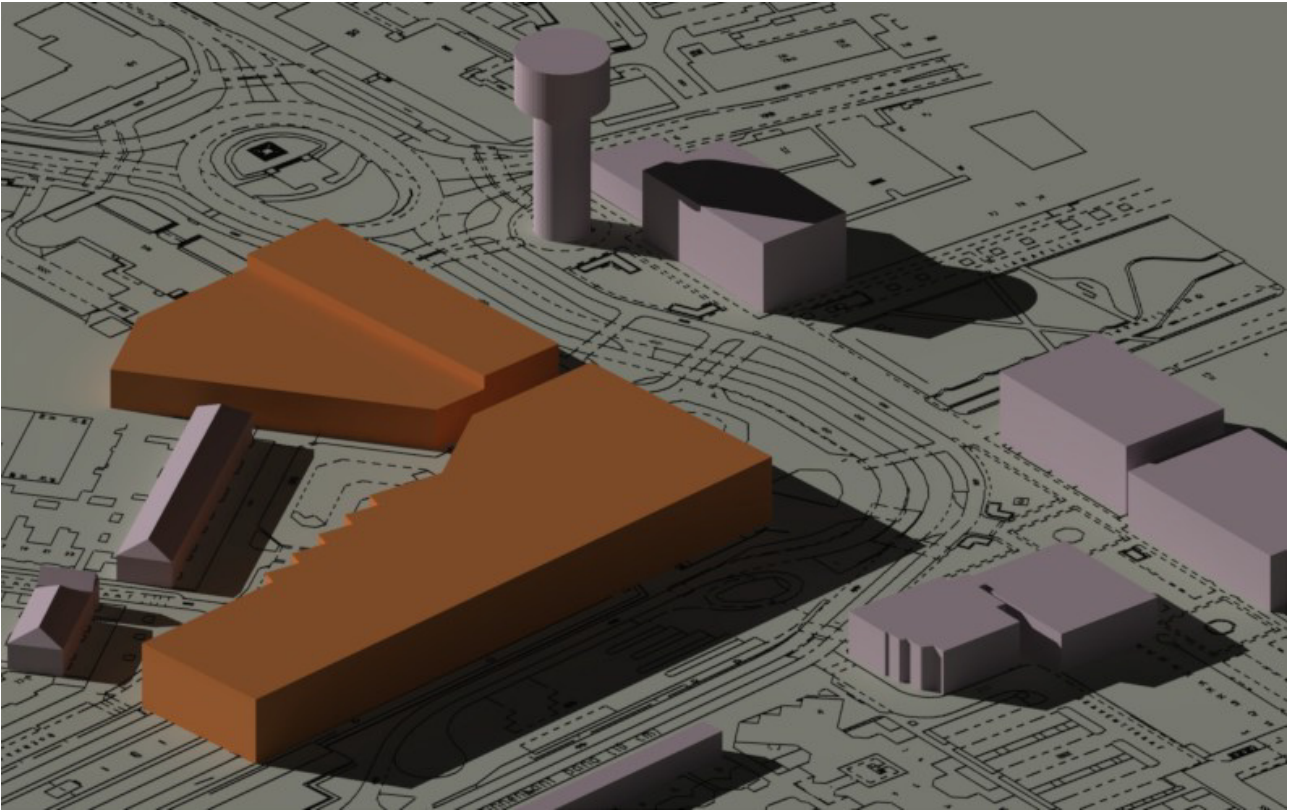


14.00 uur bestaande situatie

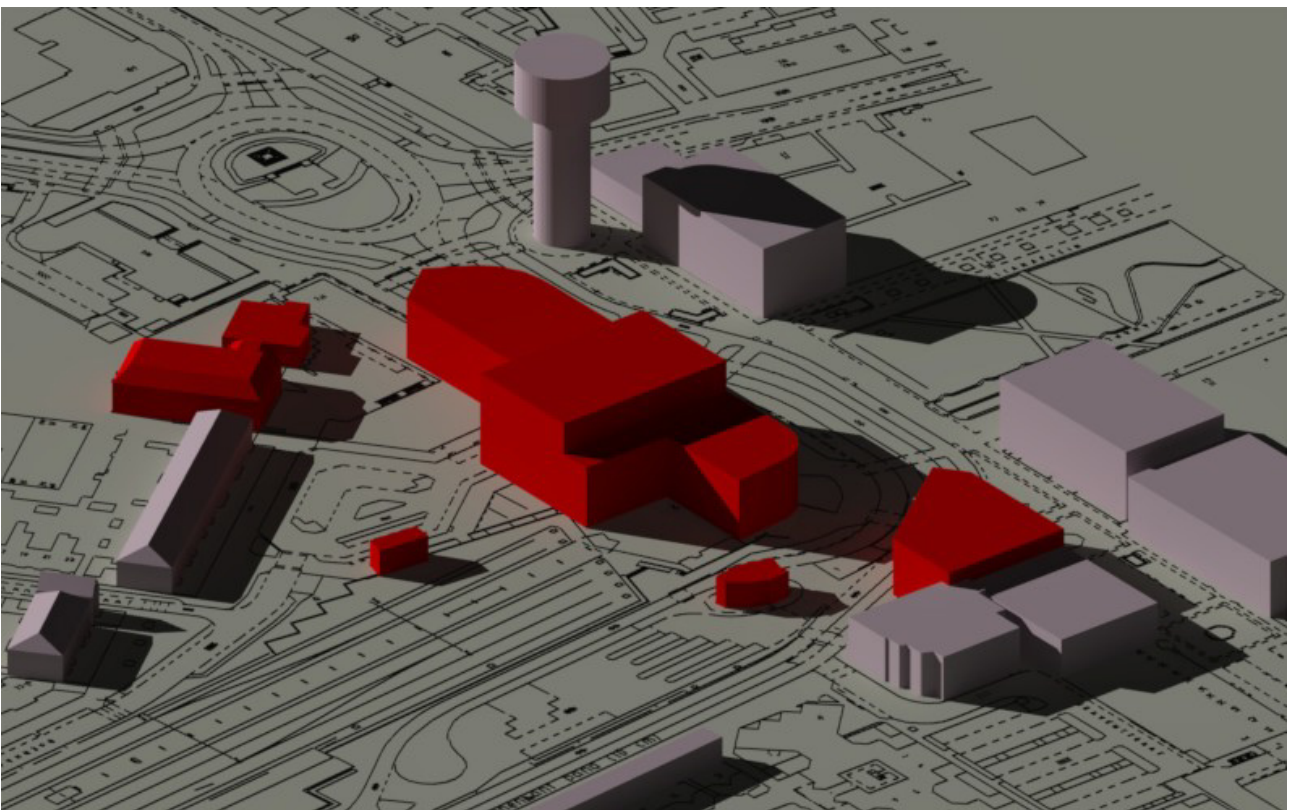


14.00 uur nieuwe situatie

21 maart

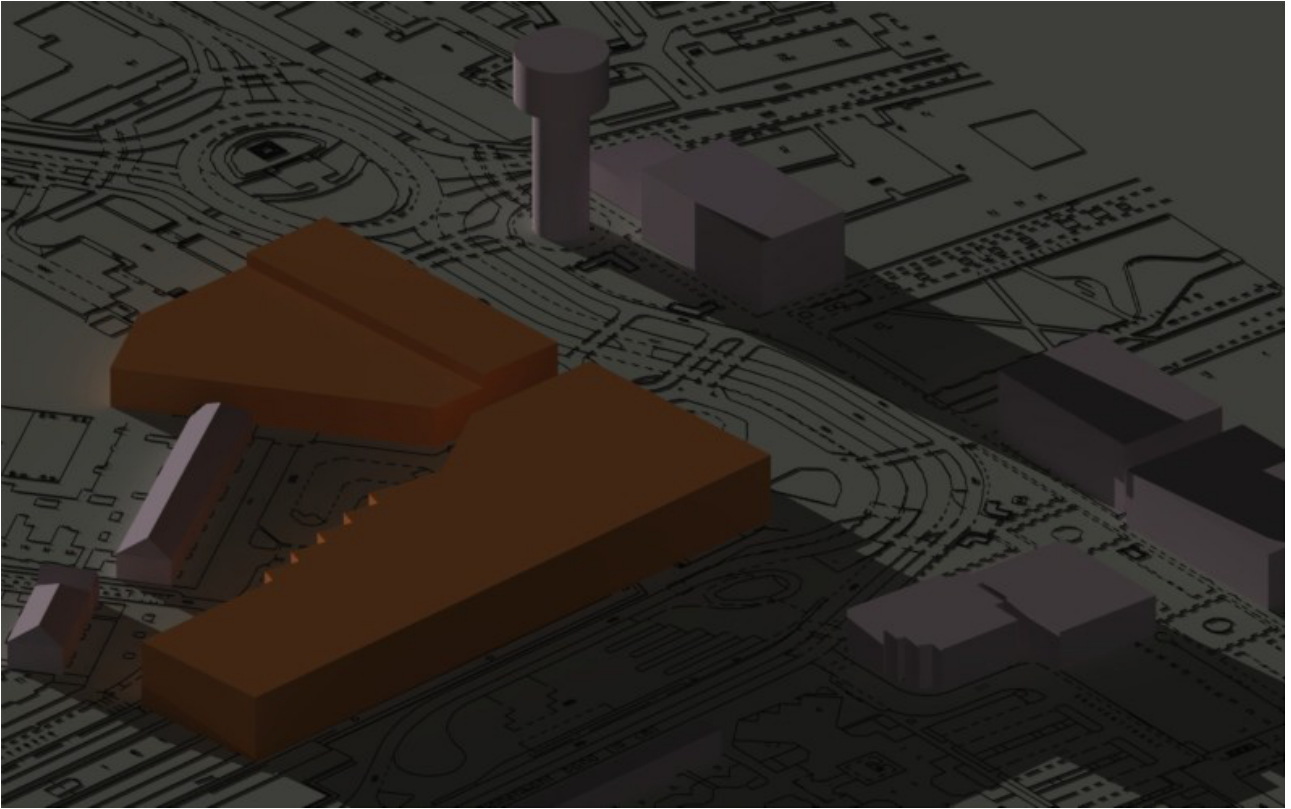


16.00 uur bestaande situatie

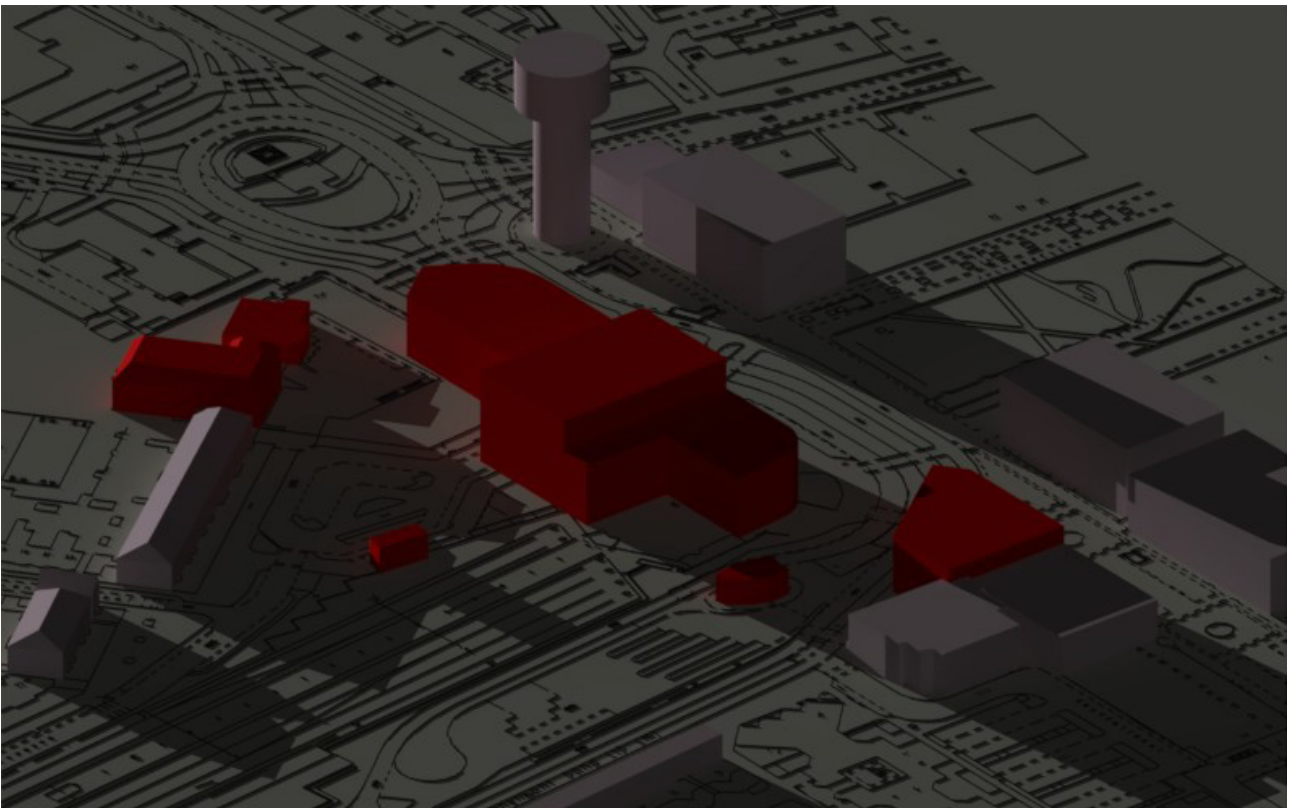


16.00 uur nieuwe situatie

21 maart



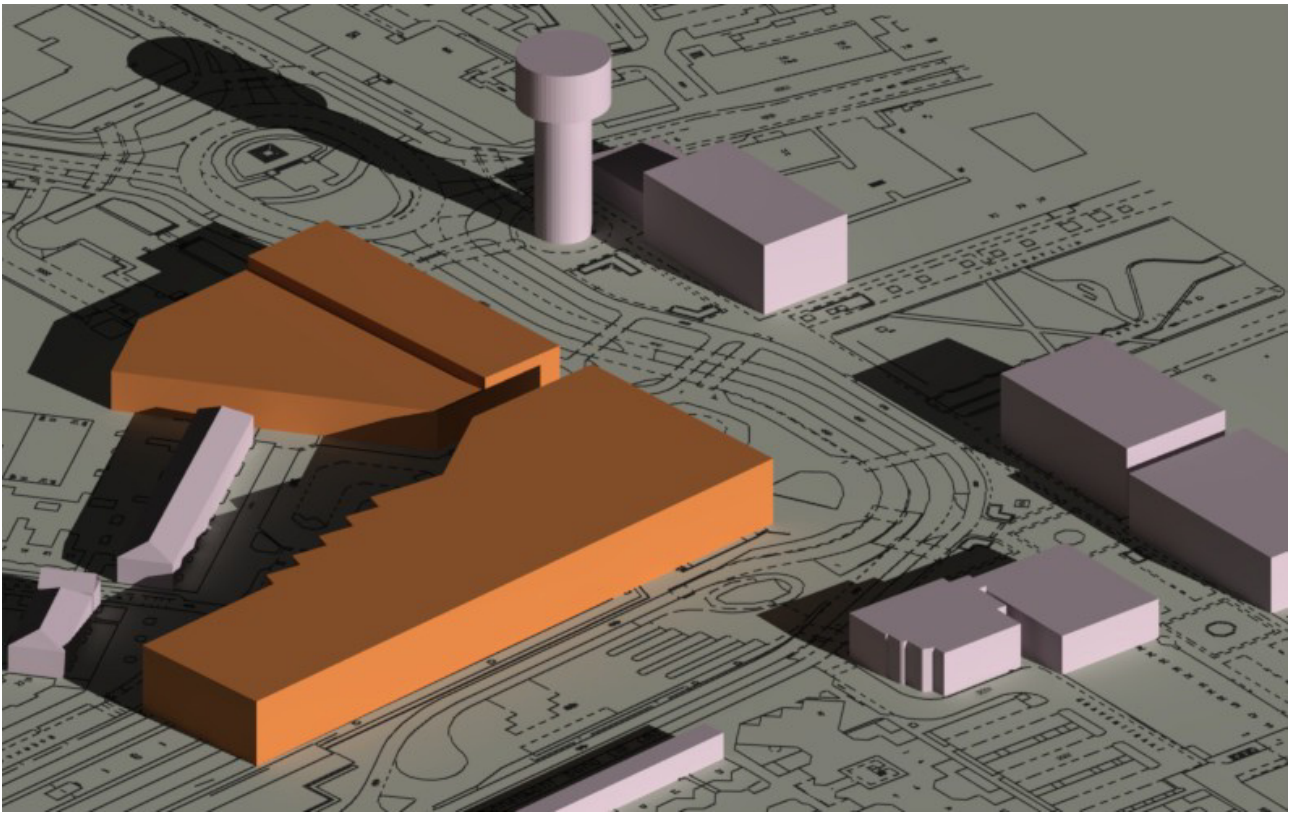
18.00 uur bestaande situatie



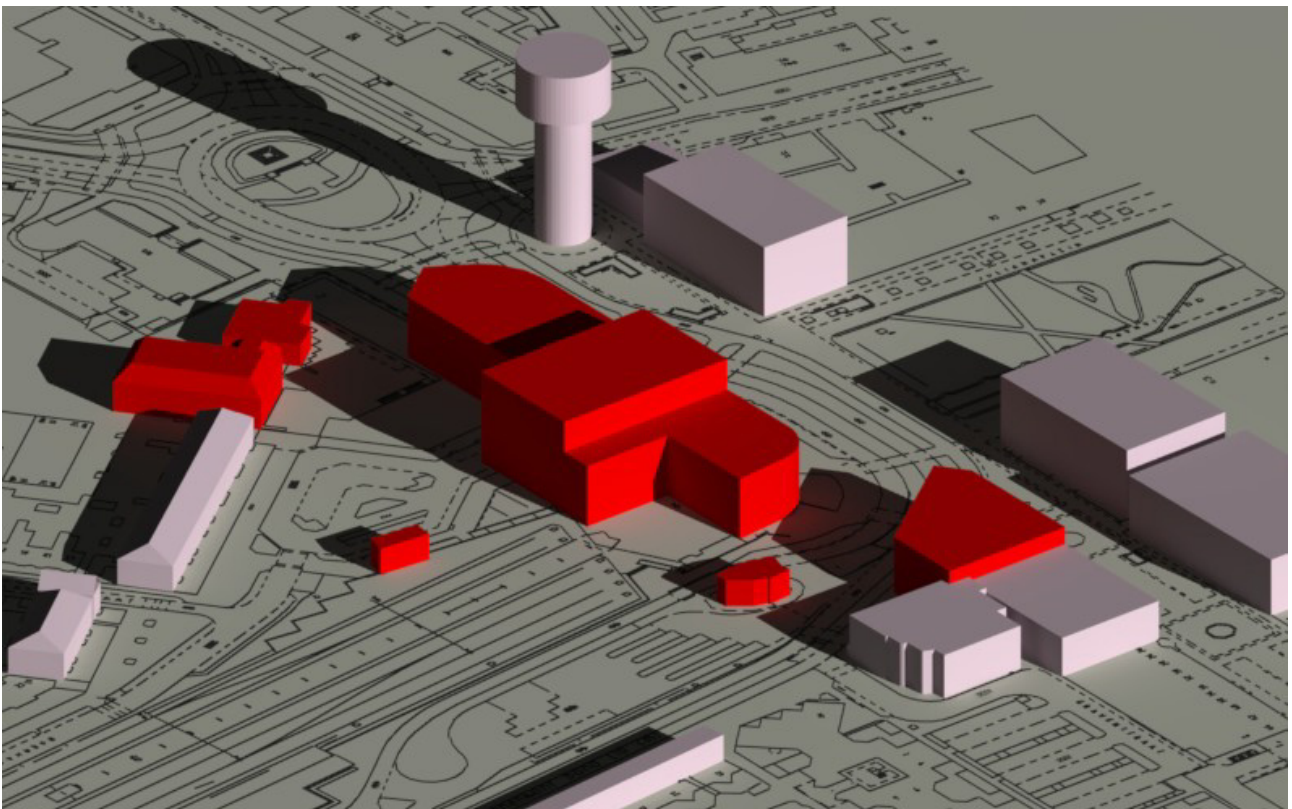
18.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
GMT=+2

21 juni

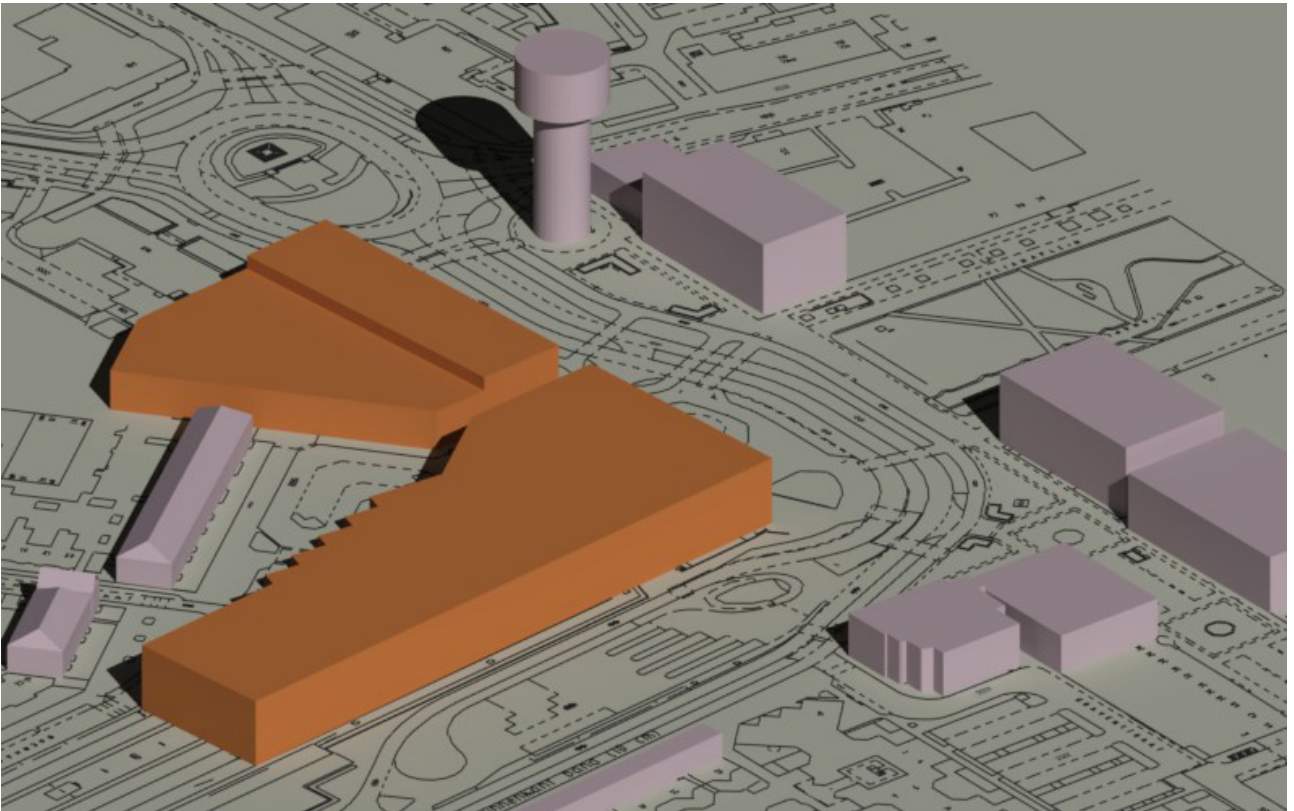


8.00 uur bestaande situatie

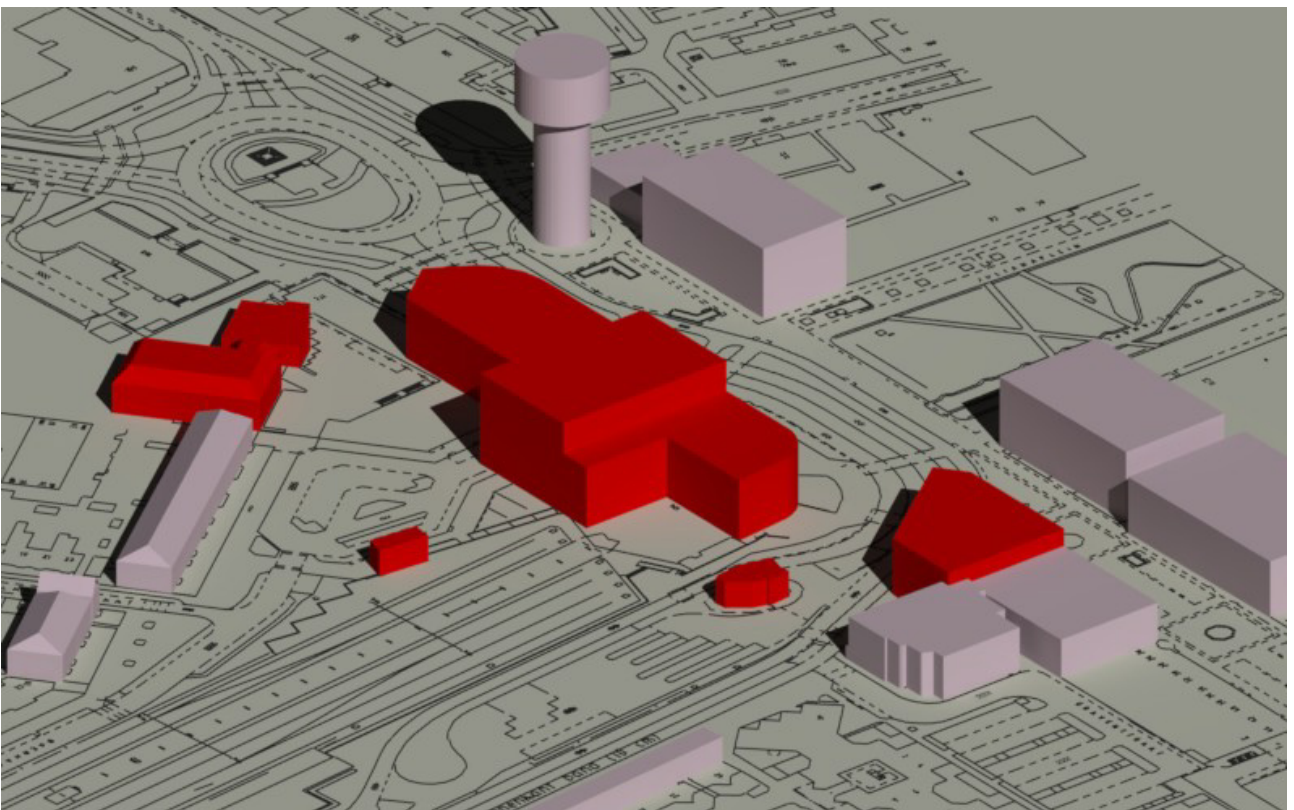


8.00 uur nieuwe situatie

21 juni

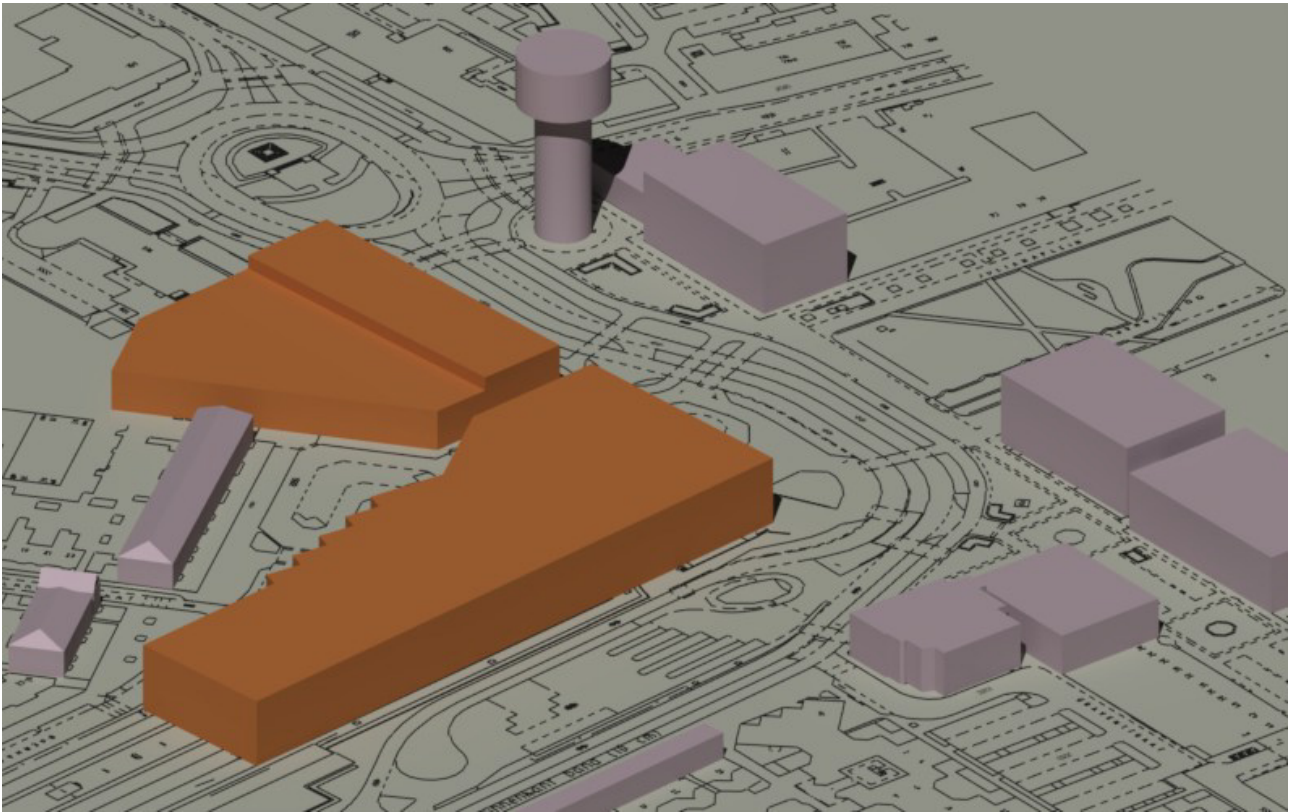


10.00 uur bestaande situatie

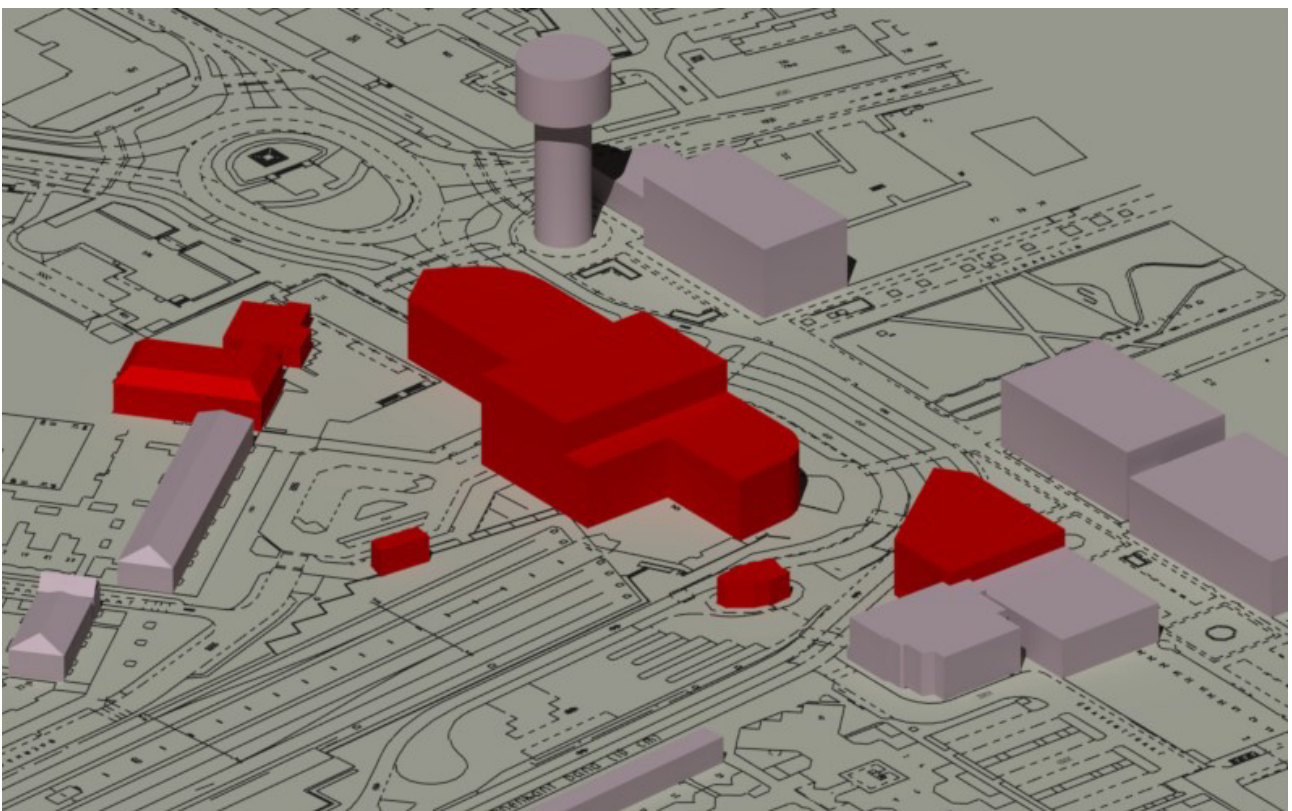


10.00 uur nieuwe situatie

21 juni

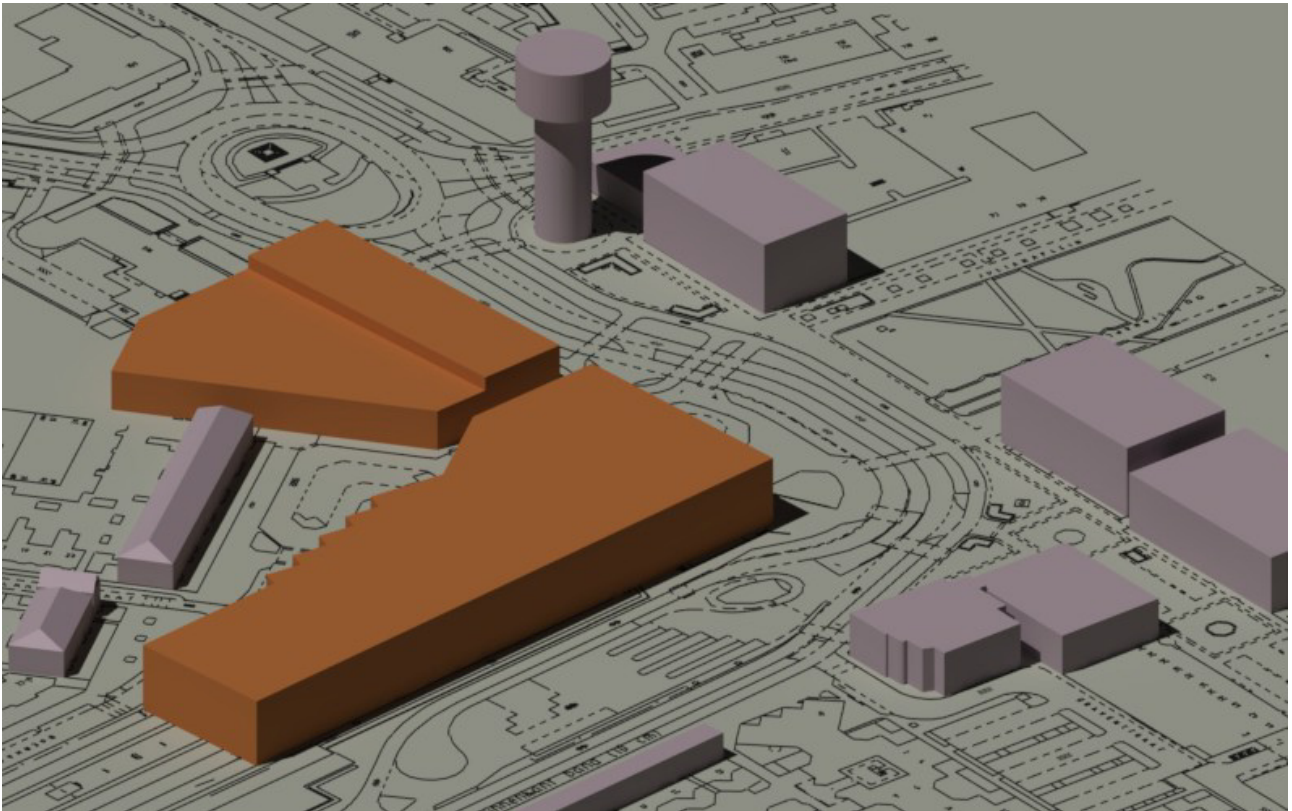


12.00 uur bestaande situatie

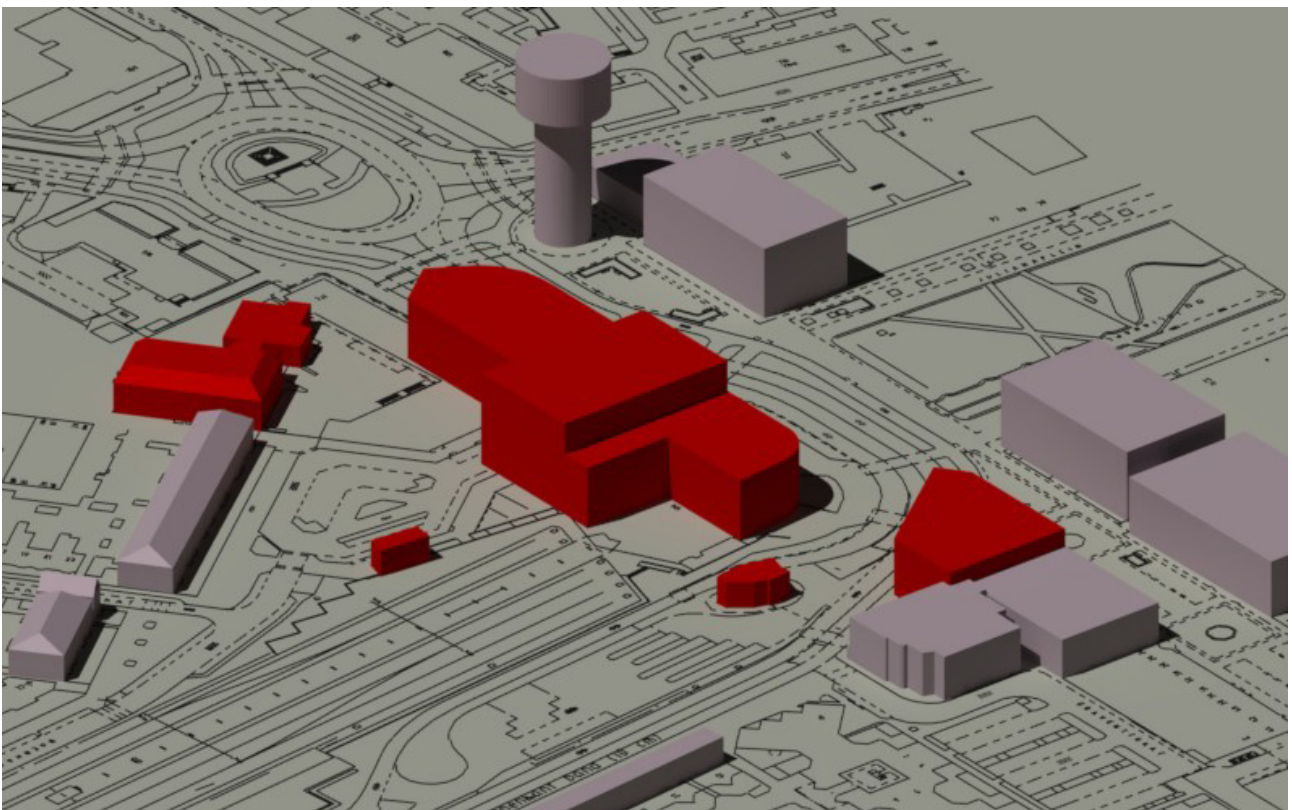


12.00 uur nieuwe situatie

21 juni

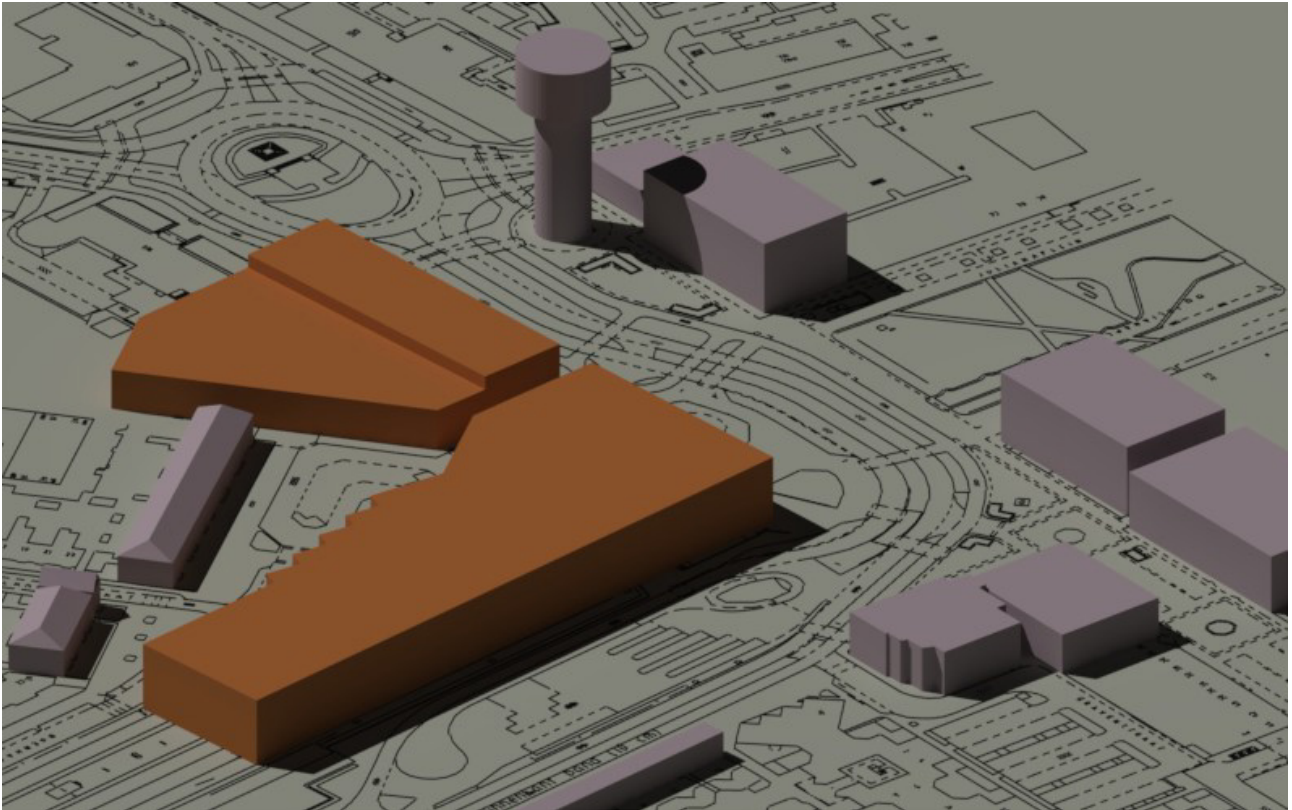


14.00 uur bestaande situatie

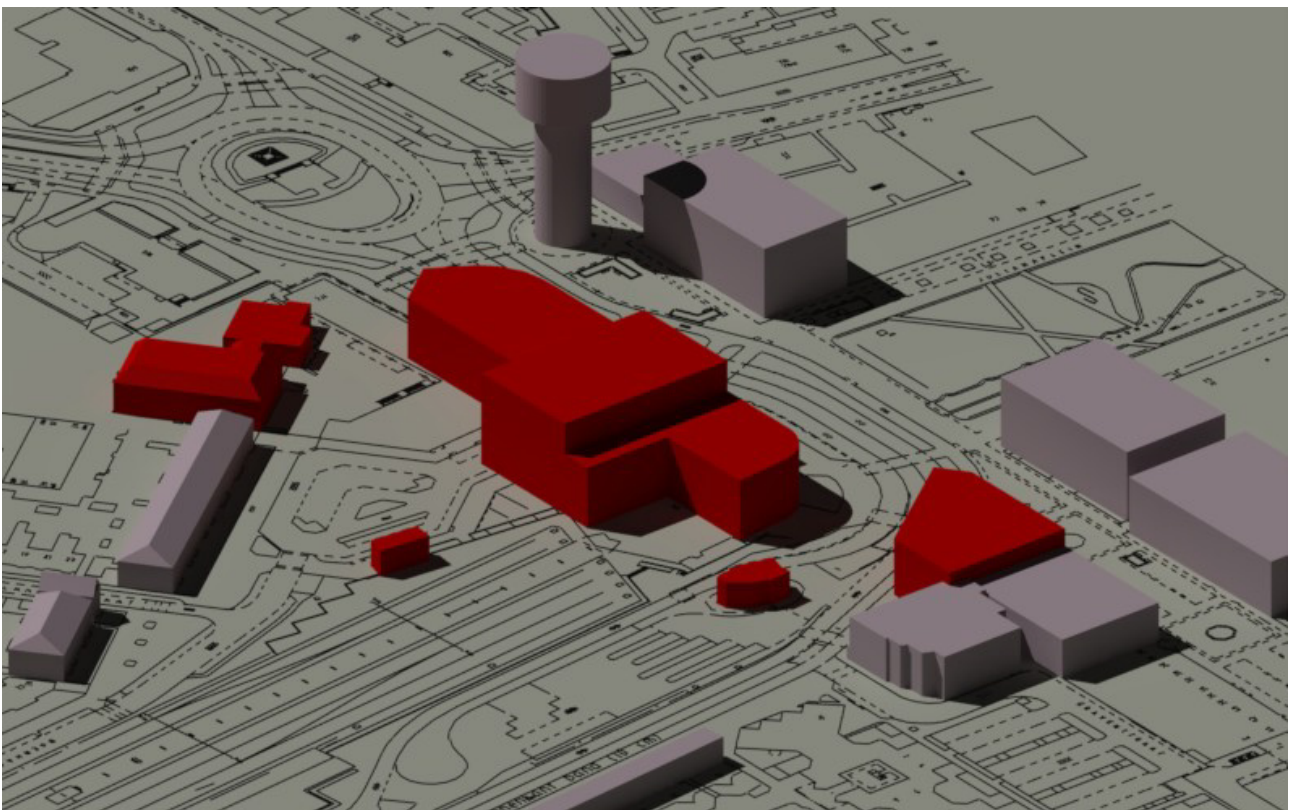


14.00 uur nieuwe situatie

21 juni

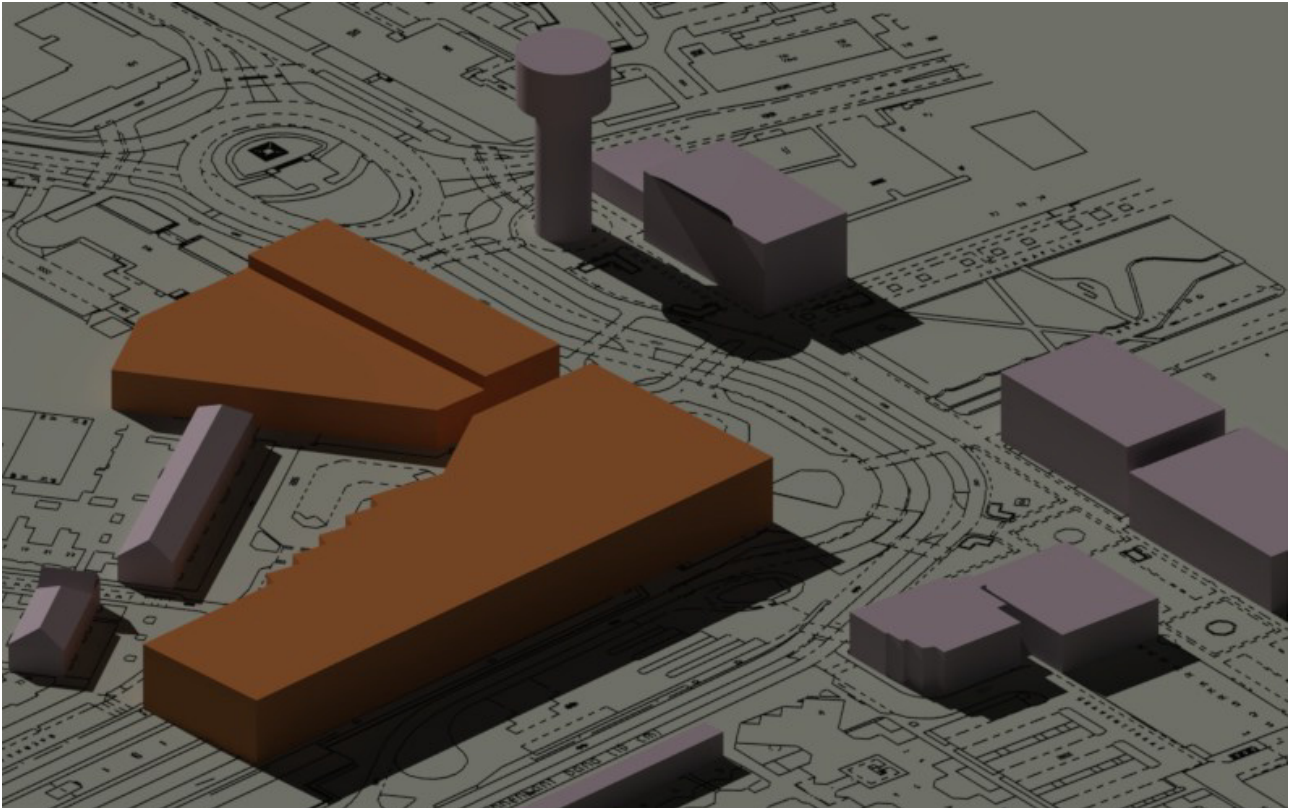


16.00 uur bestaande situatie

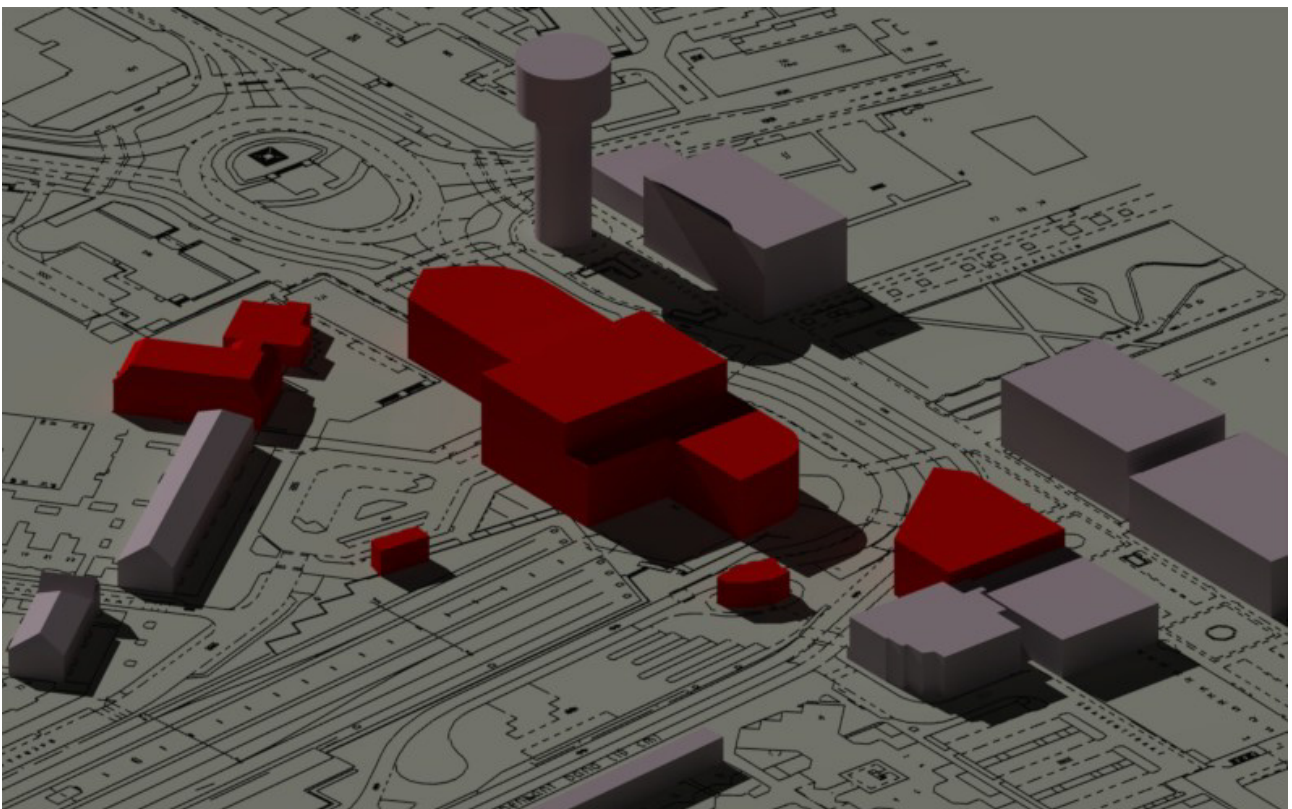


16.00 uur nieuwe situatie

21 juni

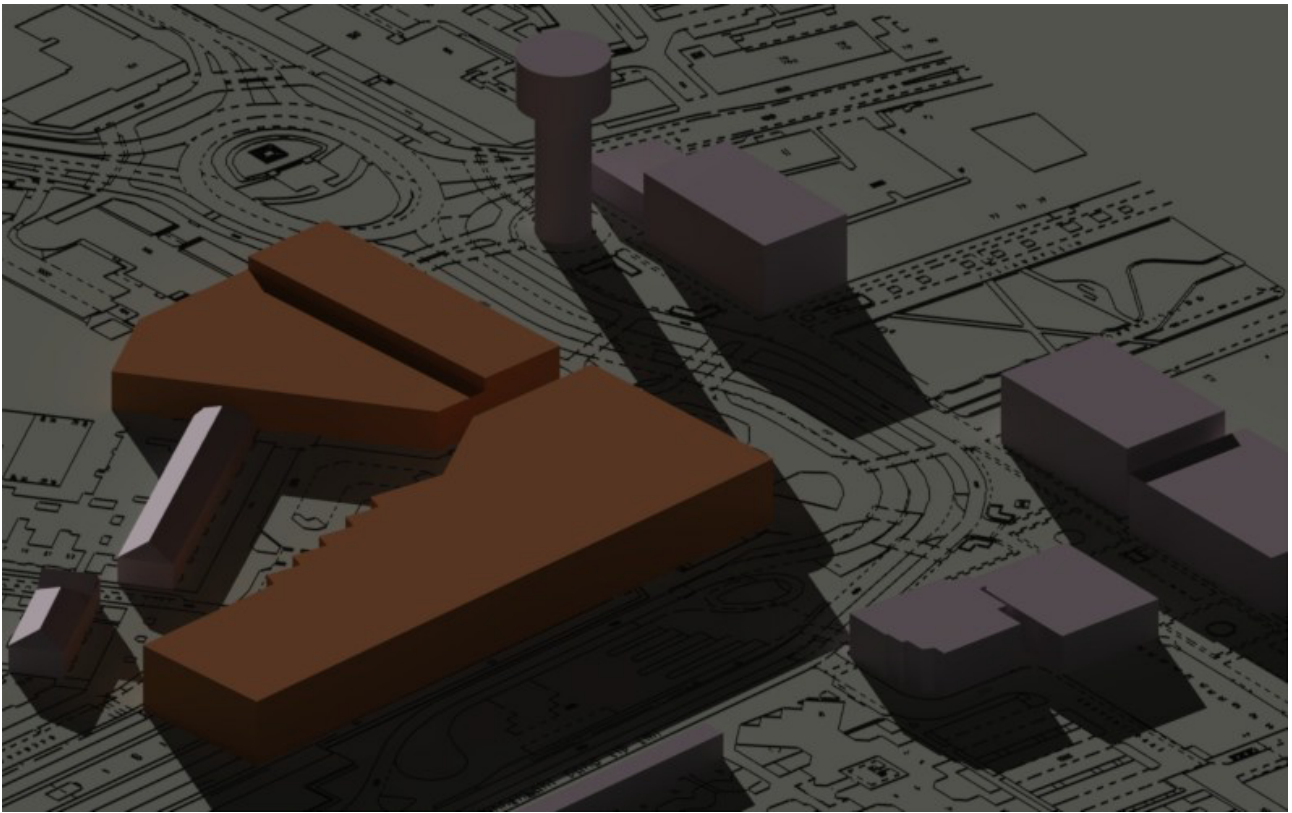


18.00 uur bestaande situatie

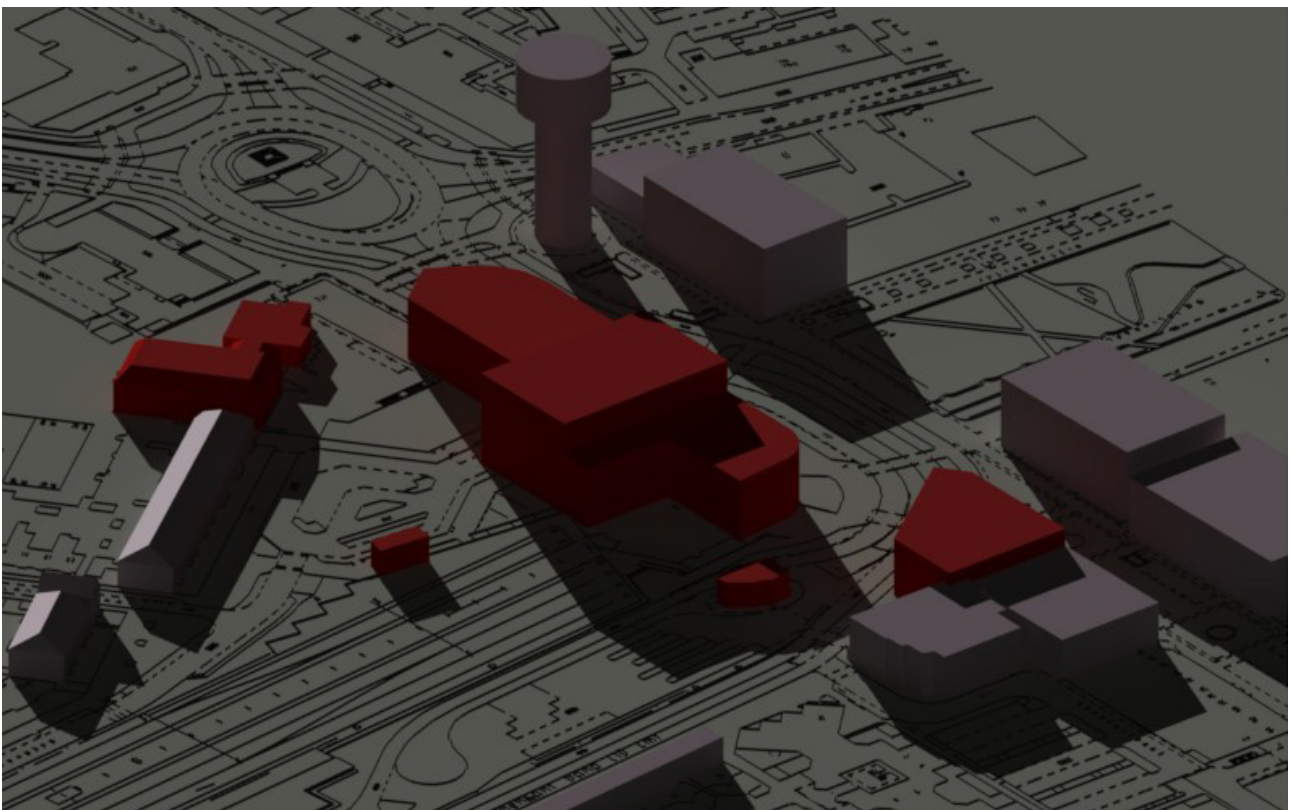


18.00 uur nieuwe situatie

21 juni



20.00 uur bestaande situatie

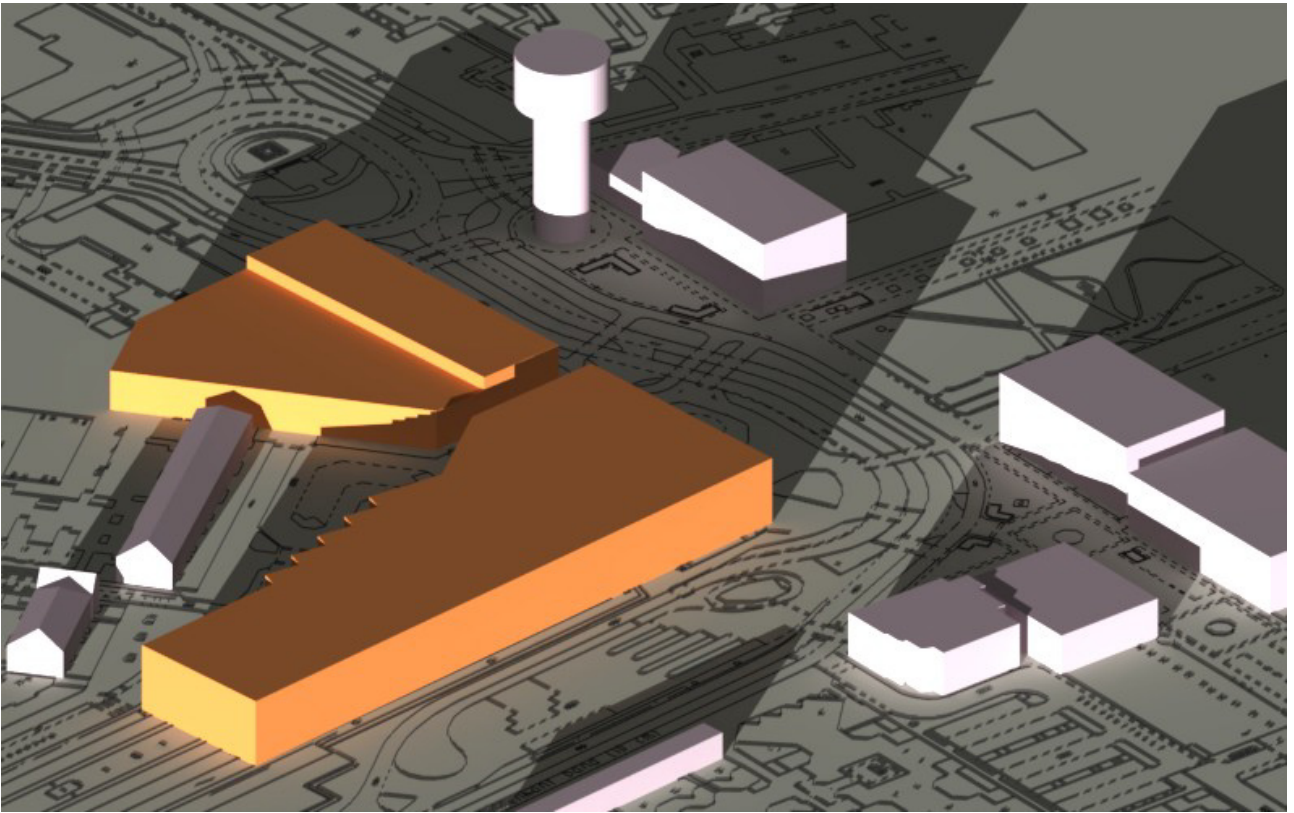


20.00 uur nieuwe situatie

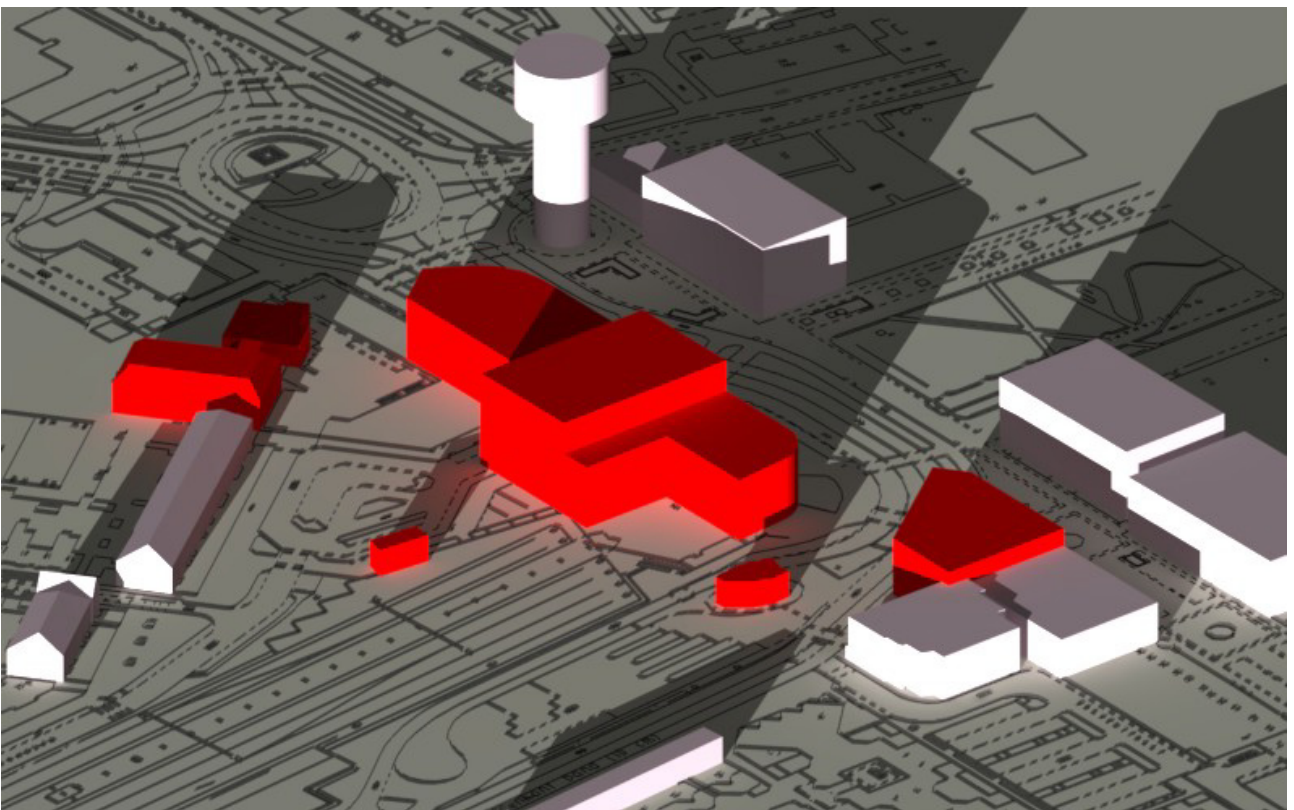
21 juni

21 December
GMT=+1

21 december

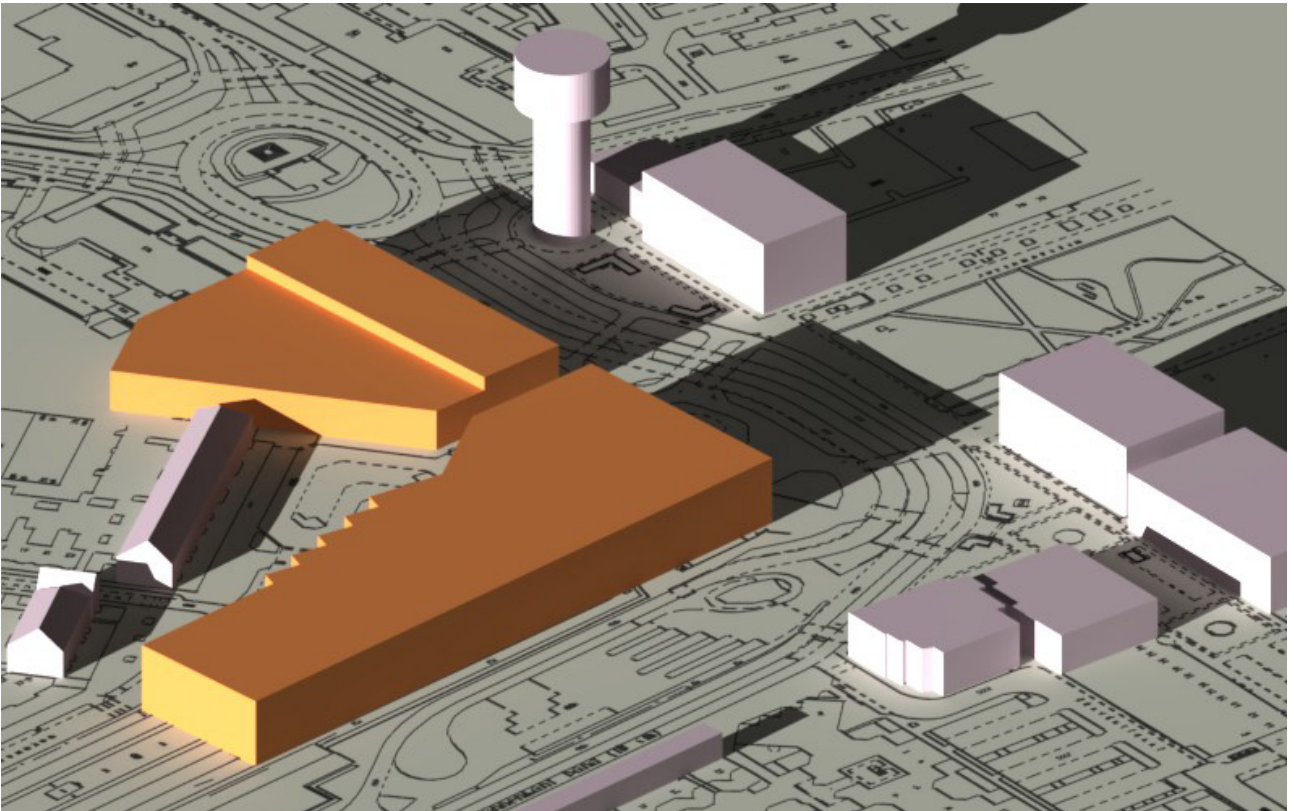


10.00 uur bestaande situatie

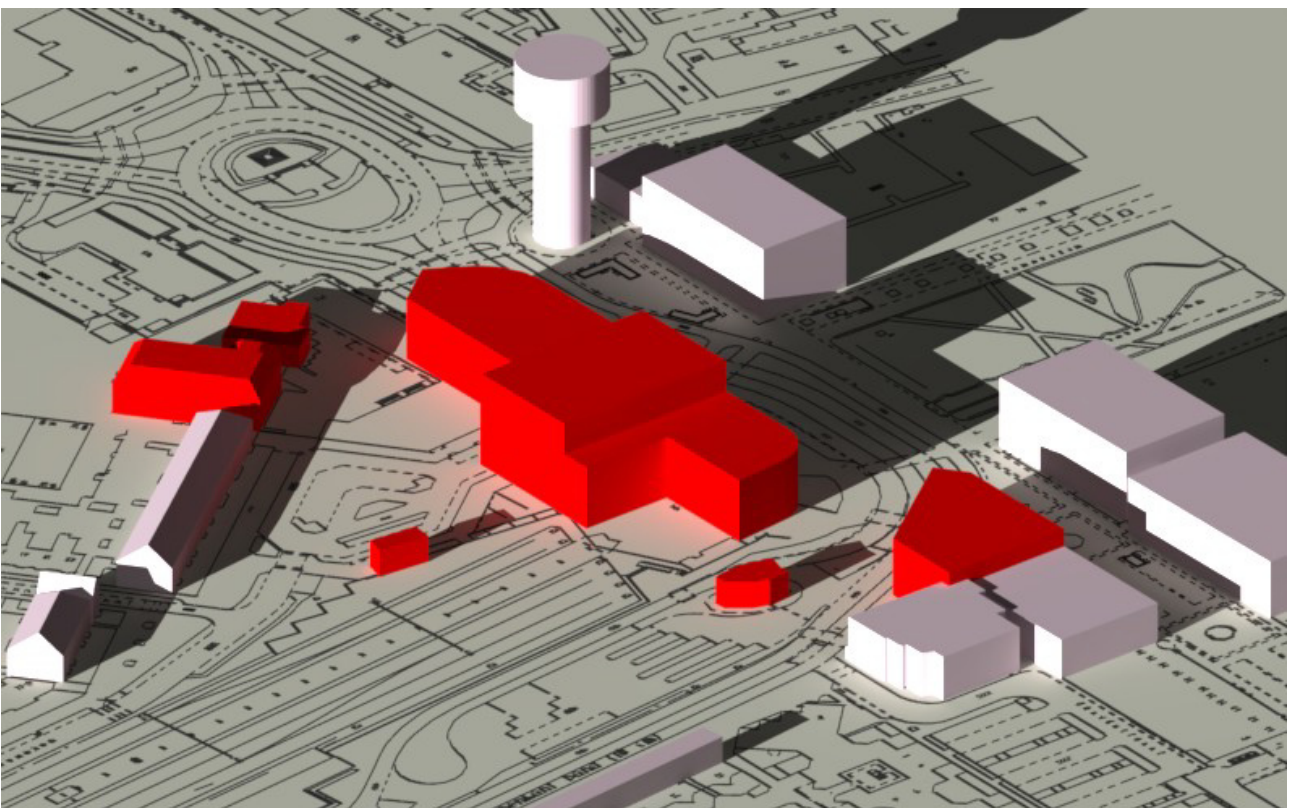


10.00 uur nieuwe situatie

21 december

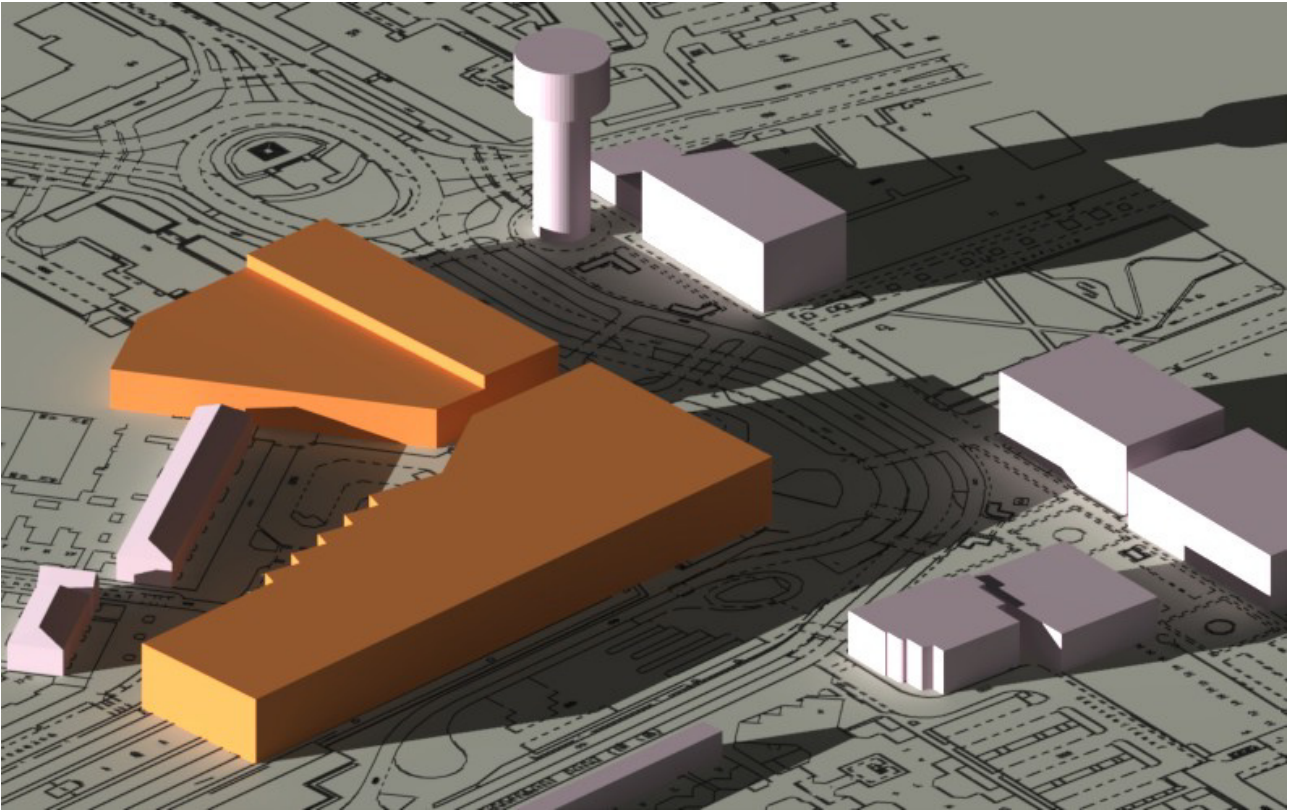


12.00 uur bestaande situatie

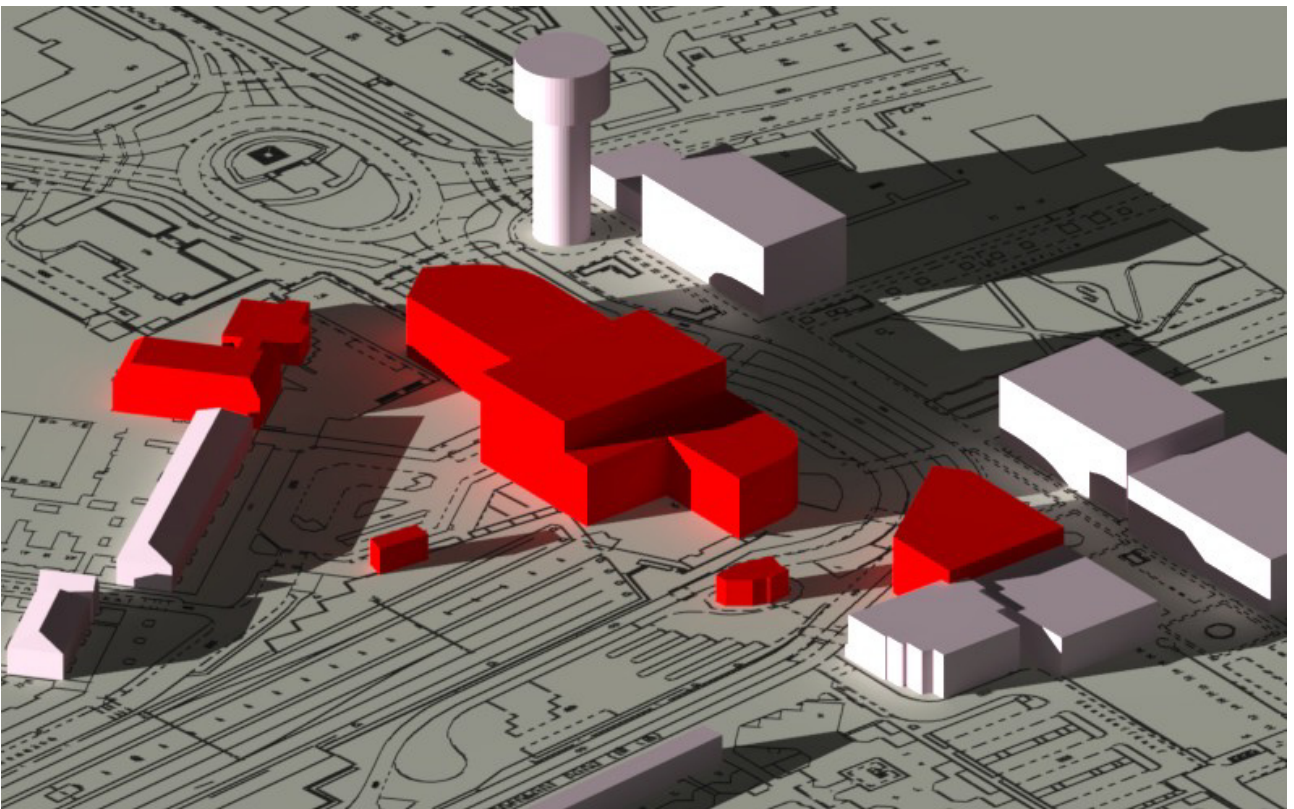


12.00 uur nieuwe situatie

21 december

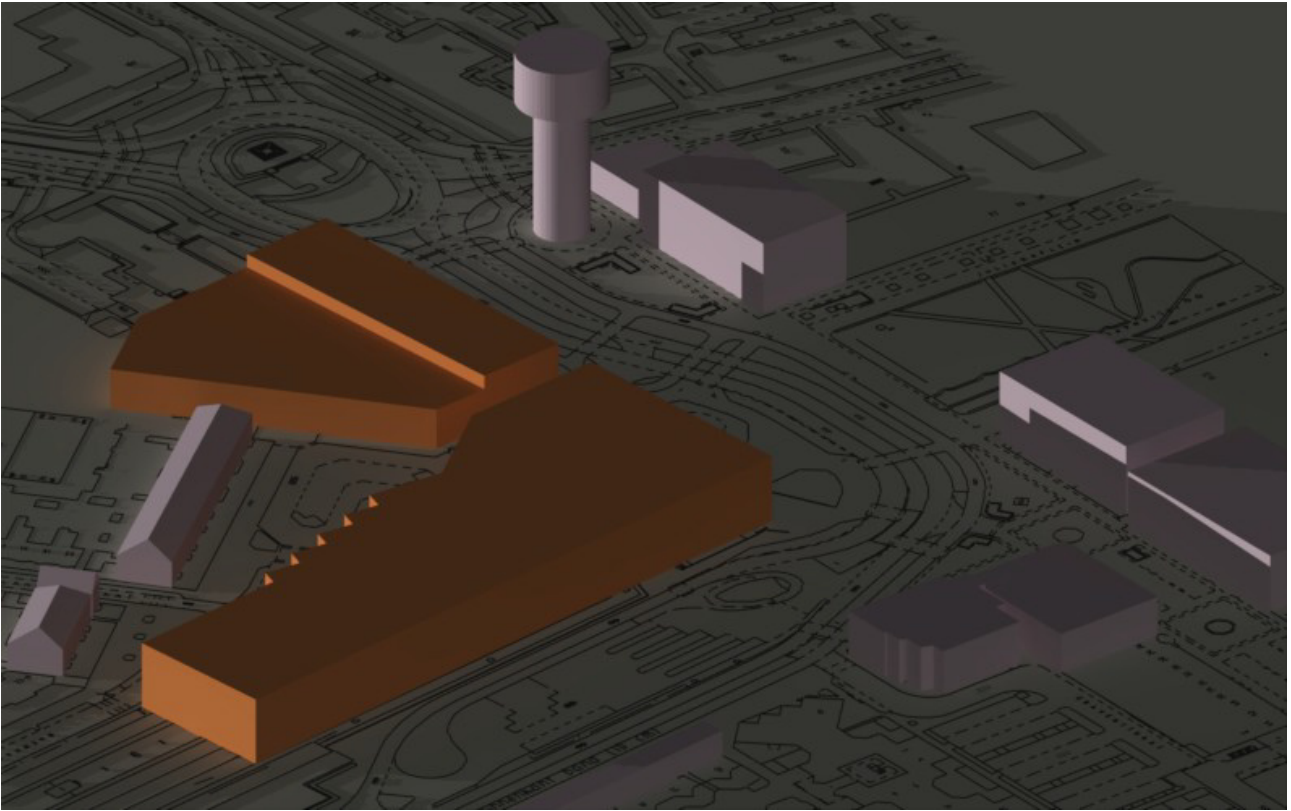


14.00 uur bestaande situatie

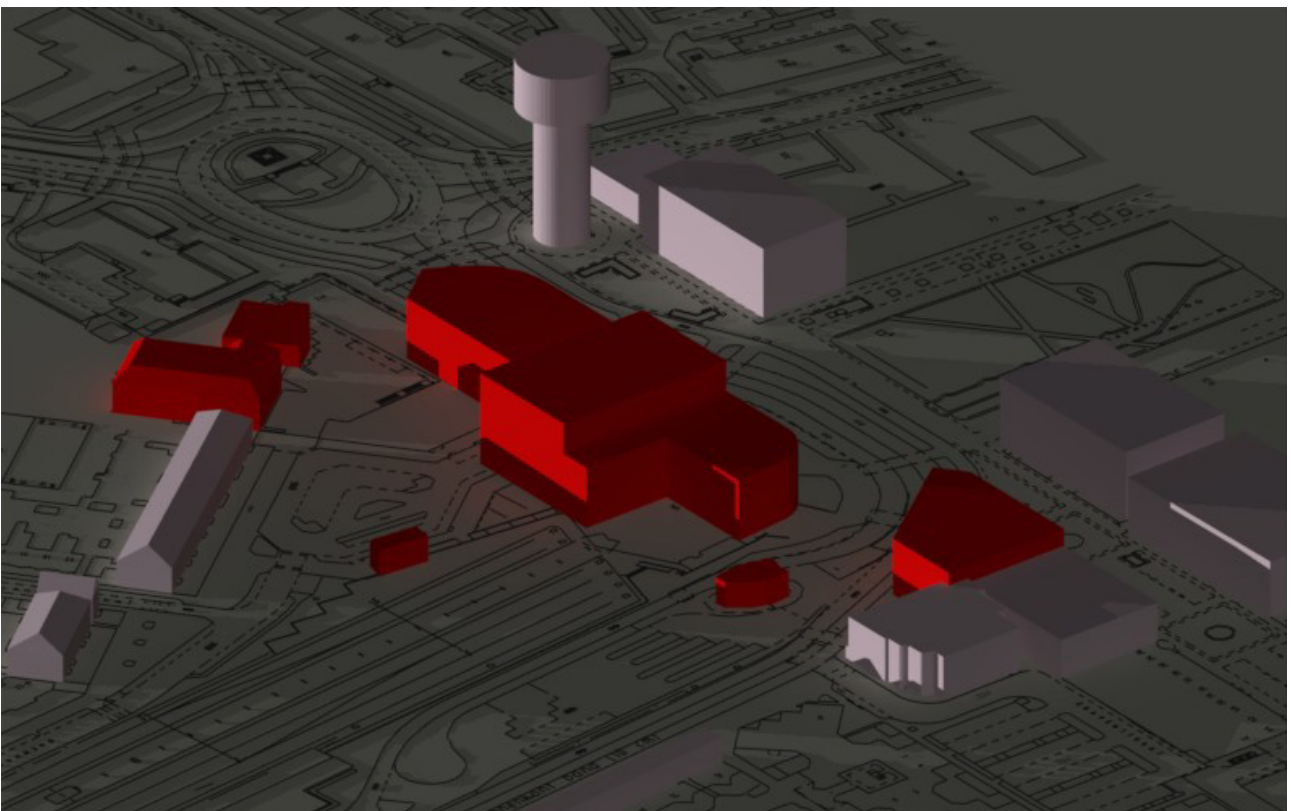


14.00 uur nieuwe situatie

21 december



16.00 uur bestaande situatie



16.00 uur nieuwe situatie