



Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties

voorontwerp bestemmingsplan
Stationslocatie 2014

november 2013

Toelichting

Den Helder heeft besloten om een nieuw stadhuis te bouwen op de stationslocatie. Om dit mogelijk te maken heeft van 19 maart 2012 tot en met vrijdag 13 april 2012 het voorontwerp bestemmingsplan Stationslocatie ter inzage gelegen (toen nog met het jaartal 2012 in de naam van het plan). Tevens is het voorontwerp toegezonden aan meerdere overleginstanties. Gedurende de termijn van ter inzage legging is een informatieavond georganiseerd, waarbij belanghebbenden en belangstellenden de plannen uitgelegd kregen en waar inhoudelijk vragen aan betrokken experts konden worden gesteld. Uiteindelijk zijn er meerdere inspraakreacties ontvangen die in bijgevoegd eindverslag van de inspraakprocedure (geanonimiseerd) van beantwoording zijn voorzien.

Ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan is naar aanleiding van de ingekomen reacties, de motie van 9 juli 2012 en het raadsbesluit van 29 oktober 2012 en de daaruit voortgekomen variantenstudie gewijzigd. In de tabel op bladzijde 2 zijn de uitgangspunten van het ontwerp bestemmingsplan weergegeven t.o.v. het voorontwerp. Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties wordt de fase van het voorontwerp afgesloten. De wijzigingen die uit de reacties voortkomen zijn doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan, waarmee de bestemmingsplanprocedure formeel is opgestart



Onderdeel	Voorontwerp bestemmingsplan	Ontwerp bestemmingsplan
Stadhuis/station		
Variant	Complete nieuwbouw	Idem
Vloeroppervlak	Circa 7.000 m2 bvo	Idem
Bouwhoogten	gebouwd parkeren: 9/12,5 meter hoofdmassa: 16 meter hoogteaccent: 23 meter	- hoofdmassa: 14 meter hoogteaccent: 21 meter
Parkeren	Conform Nota bouwen en Parkeren (gebouwde parkeeroplossing)	Conform Nota bouwen en Parkeren (maaiveld parkeeroplossing)
Fietsenstalling	Fietsenstalling met ondergeschikte detailhandel	Idem
Commercieel oppervlakte NS	Maximaal 200 m2 bvo	Idem
Café/bar of koffie-/theehuis	Maximaal 200 m2 bvo	Idem
Klokkentoren	Flexibel inpasbaar	Idem
Infrastructuur		
Middenweg/Parallelweg	Doortrekken wandel-/bomenpromenade vanuit Beatrixstraat richting Watertoren en het verleggen/rechttrekken van de rijbanen aan voorzijde station/stadhuis	Idem
Vijfsprong/Boerhaavestraat	Directe aansluiting van (verlegde) Boerhaavestraat op rotonde de Vijfsprong	Idem
Busstation	Wordt niet gewijzigd	Idem
Locatie hoek Beatrixstraat	Indirect bestemd via een uit te werken bestemming met een maximale bouwhoogte van 18,5 meter en hoogteaccent van 25,5 meter	Indirect bestemd via een uit te werken bestemming met een maximale bouwhoogte van 13 meter en géén hoogteaccent

	<u>Inspraakreactie</u>	<u>Beantwoording</u>	<u>Planaanpassing</u>
1	Vermindering/verlies aan uitzicht, privacy, lichtinval, bezonning en woongenot bij omwonenden; waardevermindering van omliggende woningen	<p>Het doel van de hele aanpak van de stationslocatie is juist om waarde toe te voegen aan dit deel van de binnenstad. De gebouwde en ongebouwde omgeving wordt kwalitatief verbeterd en het hele gebied ondergaat een opwaardering. Bij het tot stand komen van de bouwveloppe(n) (gewenste bouwmassa, rooilijnen en hoogte) voor deze locatie 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.</p> <p>De te realiseren gebouwen met bijbehorende functies zijn op dusdanige afstanden van de bestaande bebouwing (woningen) geprojecteerd dat er geen sprake is van vermindering van privacy. Voor de gehele planlocatie geldt dat het effect op de bezonning van omliggende woningen zeer gering en aanvaardbaar is. Hiervoor is een schaduwstudie gemaakt.</p> <p>Eigenaren van woningen of bedrijven die schade lijden door een planologische wijziging, kunnen bij het college van Burgemeester en Wethouders een aanvraag voor tegemoetkoming (planschade) indienen.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Stationslocatie is een 'risico-analyse' planschade uitgevoerd. Deze analyse is bedoeld om inzicht te krijgen in de ruimtelijke effecten van de (planologische) mogelijkheden in het bestemmingsplan op de omgeving en een indicatie te krijgen of er voor de woningen in de omgeving sprake kan zijn van planschade. Daaruit is naar voren gekomen dat met de vaststelling van dit bestemmingsplan geen planschade te verwachten is.</p>	nee
2	Schade als gevolg van werkzaamheden aan bestaande bebouwing	Aantoonbare schade als gevolg van uitgevoerde werkzaamheden kunnen altijd op de veroorzaker (i.c. aannemer of opdrachtgever) verhaald worden. Bouw- en uitvoeringstechnieken zijn er op gericht mogelijke schade te voorkomen, maar het kan nooit uitgesloten worden. Dit is een gebruikelijk uitvoeringsrisico.	nvt
3	Toename geluidsoverlast	Voor het uitvoeren van de verlegging van de Middenweg is een geluidsonderzoek uitgevoerd. De geluidsberekeningen laten over het algemeen afname van de geluidsbelasting zien. De nieuwe rijbanen worden namelijk verder van de woningen aangelegd. De herinrichting van de Stationslocatie leidt niet tot een "reconstructie van een weg" zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Er bestaat hierdoor geen noodzaak tot een maatregelenafweging om de geluidsbelasting te reduceren.	nee
4	Bouwwolumes te grootschalig	Bij het ontwerp (toegestane uiterste rooilijnen, bouwmassa en hoogte) voor deze locatie is zorgvuldig gekeken naar de omliggende bebouwing. In relatie tot de directe omgeving, maar ook de gehele binnenstad, is een hoogte gekozen die goed aansluit bij de	ja

bestaande bebouwing. Daarnaast is er voor gekozen om tot een verdere verdeling van het bouwvolume in drie kleinschaliger delen te komen. Hiermee wordt nog eens extra recht gedaan aan de in het Uitwerkingsplan geuite wens om aan te sluiten op de maat en schaal van de rest van het Helderse Stadshart.

De gemeenteraad heeft in oktober 2012 onder andere besloten dat een bovengronds gebouwde parkeervoorziening aan de Boerhaavestraat niet langer wenselijk is. De door het college, in opdracht van de gemeenteraad, uitgevoerde variantenstudie en de keuze van de gemeenteraad voor Variant 1: volledig geïntegreerde nieuwbouw stadhuis/station resulteert voor de bouw van het stadhuis in een algemene bouwhoogte van 14 meter en een hoogteaccent van 21 meter.

5	De beelden 'De Strandjutter' en de 'Zeehonden' dienen te worden behouden	Objecten worden behouden	ja
6	De klokkentoren stationsgebouw dient behouden te blijven	In het bestemmingsplan is de planologische mogelijkheid opgenomen om de klokkentoren te behouden cq. te verplaatsen.	ja
7	Toename aan functies, dan alleen het stadhuis in het gebied, leidt tot (nog) meer overlast	Eén van de opgaven om het stationsgebied beter te kunnen laten functioneren als onderdeel van en impuls voor de binnenstad van Den Helder is het verhogen van de leefbaarheid en sociale veiligheid. Het Uitwerkingsplan Stadshart (2008) geeft aan dat de stationslocatie door toevoeging van programma (intensiever grondgebruik) levendiger wordt en de potenties (onder andere goede bereikbaarheid) beter benut. Met de realisatie van een nieuw stadhuis met geïntegreerd station en de daarbij behorende functies (o.a. bloemenkiosk, koffiecorner etc.) wordt sterk bijgedragen aan de levendigheid van de stationslocatie.	nee
8	Planontwikkeling waarbij het voormalige postkantoor behouden blijft	De gemeenteraad heeft in het besluit van oktober 2012 het college dan ook opdracht gegeven te onderzoeken of deze gebouwen op een goede wijze ingepast zouden kunnen worden in de nieuwbouwplannen. Tevens is de opdracht gegeven om middels burgerparticipatie te onderzoeken waar de voorkeur van de inwoners van Den Helder naar uitgaat: complete nieuwbouw of behoud/integratie van deze gebouwen.	nee

In samenwerking met de stedenbouwkundige supervisor van de binnenstad: ir. E. Bindels van West8 zijn drie varianten ontwikkeld:

- I. Complete nieuwbouw
- II. Nieuwbouw met integratie van het voormalig postkantoor

III. Nieuwbouw met integratie van het voormalig postkantoor en behoud van het zelfstandig stationsgebouw als op zichzelf staand element.

Vervolgens zijn in een zes weken durende participatiecampagne de drie varianten middels een impressie in een internet filmpje aan de inwoners van Den Helder getoond. Iedere inwoner van van 18 jaar en ouder heeft een persoonlijk stembiljet ontvangen om daarmee (op internet of op papier) een stem uit te brengen op de variant van zijn/haar voorkeur. Daarnaast is op sociale media de dialoog aangegaan met geïnteresseerden en zijn vijf inloopavonden verspreid over de stad gehouden.

Gedurende de campagne zijn 7.054 stemmen uitgebracht:

Variant I: 6.051 stemmen

Variant II: 631 stemmen

Variant II: 372 stemmen

De gemeenteraad heeft besloten om variant I: Complete nieuwbouw te realiseren. In het bestemmingsplan Stationslocatie wordt deze variant planologisch mogelijk gemaakt.

9	Monumentale status postkantoor	De commissie ruimtelijke kwaliteit heeft een verzoek ontvangen om het postkantoor aan te wijzen als gemeentelijk monument. Hierop is door de commissie ruimtelijke kwaliteit een negatief advies uitgebracht. Dit advies is door burgemeester en wethouders overgenomen.	nee
10	Het toevoegen van functies en de voorgestelde inrichting van wegen leiden tot verkeerschaos	<p>In de bestaande situatie oogt de stationslocatie chaotisch, onoverzichtelijk en roept met name voor de fietser en voetganger een gevoel van (verkeers)onveiligheid op. Eén van de doelen van de aanpak van het gebied is juist om dit te verbeteren door duidelijke en heldere structuren voor snel- en langzaam verkeer te creëren, waarbij de dominantie van het autoverkeer wordt teruggedrongen ten faveure van de fietser en voetganger.</p> <p>Ten behoeve van het plan is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Daarin is een toets uitgevoerd voor de verkeersafwikkeling in het stationsgebied tijdens de maatgevende spitsperiode. Een parkeercapaciteit aan de Boerhaavestraat van 150 parkeerplaatsen is hierin als uitgangspunt genomen. Het onderzoek heeft uitgewezen dat na de reconstructie van de Middenweg en de verlegging van de Boerhaavestraat de verkeersafwikkeling gewaarborgd is. De verkeersintensiteiten zijn acceptabel ten aanzien van de functie van de wegen. Daarbij blijft de Middenweg een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke functie voor het totale centrum van Den Helder. De Boerhaavestraat is een 30km zone, waar met name bestemmingsverkeer rijdt. Bij de inrichting is onder andere rekening gehouden met voetgangers, fietsverkeer, distributieverkeer en bewoners en bezoekers van het gebied. Daarnaast is bij de inpassing van ontsluitingswegen van de</p>	nee

		parkeervoorzieningen rekening gehouden met de benodigde opstelcapaciteit en het beperken van de overlast voor de omgeving.	
11	De te plegen ingrepen en investeringen in het nieuwe stadhuis en de infrastructuur van de stationslocatie zijn maatschappelijk niet verantwoord.	De investeringen die worden gepleegd zijn de uitkomst van (democratische) besluitvorming in de gemeenteraad van Den Helder om de binnenstad structureel en duurzaam te verbeteren. De stationslocatie is daar een realiseerbaar onderdeel van. De unieke ligging van Den Helder moet in de komende jaren worden gebruikt om de aantrekkelijkheid als stad om te wonen en te werken te vergroten. Daarvoor zijn diverse maatregelen nodig die de identiteit en het imago van de stad versterken. De ontwikkeling van de haven biedt kansen om werkgelegenheid en nieuwe marktpartijen aan te trekken. De realisatie van het Uitwerkingsplan Stadshart zal de woon- en leef kwaliteit van de stad versterken. Het huidige stadhuis is niet meer geschikt voor de huisvesting van de gemeentelijke organisatie en het bestuur. Een stadhuis als onderdeel van het Uitwerkingsplan levert een grote bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en (economische) vitaliteit van de binnenstad. Het gemeentebestuur wil daarom investeren in het versterken van het stadshart en kiest ervoor om een nieuw stadhuis te bouwen op de stationslocatie om de aantrekkelijkheid van deze entree van de stad te vergroten.	nee
12	Een parkeergarage aan de Boerhaavestraat tast het woongenot aan	De gemeenteraad heeft in oktober 2012 o.a. besloten dat een bovengronds gebouwde parkeervoorziening aan de Boerhaavestraat niet langer wenselijk is. In plaats daarvan wordt op maaiveld in parkeren voorzien.	ja
13	Een ondergrondse parkeergarage is goedkoper	Een ondergrondse oplossing leidt tot aanzienlijk hogere bouw- en exploitatiekosten. Dit is mede de reden geweest dat is gekozen voor maaiveld parkeren.	
14	Een parkeergarage is niet nodig, oplossingen op maaiveld zijn ook mogelijk	De minimale norm volgens de gemeentelijke nota bouwen en parkeren voor een kantoorfunctie als een stadhuis van ca. 7.000 m2 bruto vloeroppervlak is ca. 100 parkeerplaatsen (werknemers en bezoekers). De opdracht van de gemeenteraad is om in 150 parkeerplaatsen te voorzien, een surplus ten opzichte van de minimale norm ten behoeve van (winkel-)bezoekers van de binnenstad. Die parkeerplaatsen worden op maaiveld gerealiseerd: op de 'bouwlocatie' achter het kantoorgebouw en door benutting van het terrein achter het KPN gebouw. Dit betekent niet dat het bouwvolume van het stadhuis 'uitgesmeerd' gaat worden over de locatie. Reeds in het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan wordt uitgegaan van een stevige en duidelijke begrenzing van het Stadspark en het fysiek en visueel verkleinen van de openbare ruimtes. Het voorstel van het spreiden van het bouwvolume is in strijd met deze ruimtelijke ambities.	ja
15	Aantasting van de luchtkwaliteit	Ten behoeve van de planvorming is er onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in het	nee

		stationsgebied. Het onderzoek wijst uit dat de luchtkwaliteit langs de beschouwde wegen na de verlegging van de Middenweg en de Boerhaavestraat ruimschoots voldoet aan de in de Wet luchtkwaliteit gestelde normen voor NO2 en PM10. Op grond daarvan is geconcludeerd dat de reconstructie van het stationsgebied van Den Helder voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit.	
16	In geval van betaalde fietsenstalling (ondergrondse fietsenstalling) nog meer overlast door rondslingerende fietsers en brommers	De huidige stalling onder het station wordt gesloopt. De nieuwe fietsenstalling wordt op de kavel van de nieuwbouw van het stadhuis ingepast . Uitgangspunt is om een gebruiksvriendelijke stalling te realiseren, waar het gemakkelijk is om fietsen te stallen.	nee
17	Waar zijn de taxistandplaatsen bedacht?	De taxistandplaatsen zijn in het ontwerp van de verlegde Middenweg aan de noordzijde tussen de bomenrij opgenomen. De taxistandplaatsen zijn voor voetgangers vanuit het station direct te zien en via de voetgangersoversteekplaats te bereiken. Taxi's kunnen direct alle richtingen op door de aansluiting van de Middenweg op de Vijfsprong.	nee
18	Heeft de politie advies uitgebracht over de nieuwe verkeerssituatie?	De politie brengt geen schriftelijke adviezen uit over aanleg of reconstructies van wegen, dit is een zelfstandige verantwoordelijkheid van de wegbeheerder (de gemeente) waarbij zij zich middels een overlegstructuur door diverse andere instanties (zoals politie) laat adviseren. Voor de inrichting van rijbanen en andere verkeersprofielen gelden landelijke algemene richtlijnen en principes, zoals bijvoorbeeld die van de CROW.	nvt
19	Aansprakelijkheidsstelling voor overlast (tijdelijk) verlies aan telefoon, internet etc.	Enige mate van hinder als gevolg van werkzaamheden zal altijd optreden, wanneer die hinder wettelijk en juridisch gezien tot vergoedbare schade leidt kan hier de aannemer/opdrachtgever op aangesproken worden.	nvt
20	Bereikbaarheid in de uitvoeringsfase	De bereikbaarheid van de Boerhaavestraat, Parallelweg, Beatrixstraat en de Vijfsprong blijft tijdens de bouw zoveel mogelijk gewaarborgd. Uitgangspunt bij de werkzaamheden is dat de Parallelweg, Beatrixstraat en Vijfsprong altijd toegankelijk zijn tijdens de dienstregeling van het busverkeer. Desondanks dient de Middenweg tijdelijk afgesloten te worden om de aansluiting op aanliggende wegvakken zoals de Vijfsprong, de Beatrixstraat en de Gravenstaat aan te passen. Er wordt naar gestreefd deze perioden zo kort mogelijk te houden. Dit alles wordt voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoeringsfase nader uitgewerkt in het BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) waarover met de omgeving gesproken zal worden. De Boerhaavestraat wordt voor langere periode afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit is noodzakelijk voor de bouw van het stadhuis. Aangezien het hier een 30 km zone betreft, waar doorgaand verkeer geen prioriteit heeft, wordt deze maatregel als acceptabel	nvt

		beschouwd. Uiteraard wordt daarbij wel te allen tijde rekening gehouden met de noodzakelijke bereikbaarheid van voorzieningen, woningen en andere bestemmingen.	
21	Financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan	Paragraaf 6.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan geeft aan dat het kostenverhaal verzekerd is en er daarom geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.	nvt
22	Er wordt niet in voldoende parkeerplaatsen voorzien	Uiteindelijk zal een concreet bouwplan dat middels een omgevingsvergunning wordt aangevraagd moeten voorzien in voldoende parkeerplaatsen zoals in het bestemmingsplan en/of de gemeentelijke nota bouwen en parkeren is bepaald. Voor het stadhuis geldt op dit moment dat de minimale norm volgens de gemeentelijke nota bouwen en parkeren voor een kantoorfunctie als een stadhuis van ca. 7.000 m2 bruto vloeroppervlak ca. 100 parkeerplaatsen (werknemers en bezoekers) bedraagt. Het bouwvoornemen van de gemeente voor het stadhuis behelst naast de kantoorfunctie een parkeervoorziening van 150 plaatsen.	nee
23	Zorgen door toename aan verkeersdruk: bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluidsoverlast enz.	In aanvulling op de toelichting over het verkeersonderzoek, het geluidsonderzoek en het onderzoek naar luchtkwaliteit is de bereikbaarheid van het stationsgebied voor de hulpdiensten gewaarborgd doordat de verkeersafwikkeling van de Middenweg is getoetst. Deze toets wijst ook uit dat de verkeersdruk op de Middenweg vermindert als gevolg van het afwaarderden van de Beatrixstraat. Ook de verlegging van de aansluiting van de Boerhaavestraat direct op de Vijfsprong leidt, ondanks de positionering van de parkeervoorzieningen, tot een betere verkeersafwikkeling op de Middenweg. Deze voorzieningen leveren een geringe bijdrage aan de verkeersdruk in vergelijking met de bestaande intensiteiten op de Middenweg. Bij het ontwerp van de nieuwe Middenweg is rekening gehouden met een toekomstige ruimtereservering voor de aanleg van de opstelstrook richting de Polderweg. Er zijn geen beperkingen voor de bereikbaarheid van gebouwen en voorzieningen voor de nooddiensten.	nee
24	Plannen niet in overeenstemming met provinciaal beleid: structuurvisie, verordening ruimte, cultureel erfgoed, bouwen boven spoor	Er wordt gesteld dat het bestemmingsplan in strijd is met de provinciale structuurvisie en – verordening in verband met o.a. het volgende citaat aan: ‘De provincie Noord-Holland streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Vooral daar waar het gaat om stationsomgevingen voor bus en trein, bedrijventerreinen.’ Er wordt gesteld dat de bouwhoogte en concentratie van functies/bebouwing in strijd zou zijn met dit uitgangspunt van de provincie. Het tegenovergestelde is echter waar. Het provinciale beleid gaat juist uit van verdichting rond OV knooppunten. In de bestemmingsplantoelichting is uitvoerig uiteengezet dat het bestemmingsplan voldoet aan het provinciale beleid en de provinciale verordening. Bouwen boven het spoor leidt tot een financieel onuitvoerbaar plan.	nee

25	Er is geen sprake van draagvlak voor het nieuwe stadhuis en participatie heeft niet plaatsgevonden	Zie de beantwoording onder 8.	nvt
26	Alternatief plan 'Polygon'	Zie de beantwoording onder 8. Ook een variant met behoud van het wederopbouwensemble is uitgewerkt en voorgelegd aan de bevolking van Den Helder.	nee
27	Behoud van dit deel van het 'Wederopbouwplan'	De huidige ruimtelijke structuur van de stationsomgeving is mede het resultaat van de Wederopbouwperiode. In de Wederopbouwperiode is het oude station gesloopt en is een verkeersdoorbraak tussen de watertoren en de Zuidstraat gemaakt: de Beatrixstraat. Het station werd naar het zuiden verplaatst, waardoor het westelijk deel van de stad verbonden kon worden met het oostelijk deel. Rondom het nieuwe station en op de vrijgekomen locatie door de sloop van het oude station werden, rondom een grootschalige ruimte voor o.a. parades van de marine, alle publieke functies (zoals postkantoor, raadhuis, schouwburg, hotel en hoofdkantoor van de politie) gepland. Deze plek moest het centrum van de stad worden. Dit plan is slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Zie verder de beantwoording onder 12. en 26.	nee
28	Negatief aspect is het in zicht brengen van de bunker aan de Boerhaavestraat	De bunker is als een monument aangewezen, waarmee tenminste zijn cultuurhistorische waarde wordt erkend. Dit laat onverlet dat het een zeer aanwezig gebouw is, dat zich nu in vol ornaat aan de openbare weg toont. Een inrichtingsplan (groen-/tuinontwerp) voor deze locatie, waarbij de bunker op een logische wijze wordt ingepast in zijn omgeving zal deel uitmaken van de nadere uitwerking van dit stedenbouwkundig plan.	ja
29	Ontbreken van een grondexploitatieplan bij het bestemmingsplan	In paragraaf 6.3 van de bestemmingsplantoelichting is uiteengezet dat er geen reden noch verplichting is om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen.	nvt
30	Het plan tast het open karakter van het stationsgebied aan	Geconstateerd is dat het huidig karakter juist als té open werd ervaren. De huidige plannen gaan er vanuit zowel voor de reiziger, de bezoeker als de bewoner een prettige, beschutte en aantrekkelijke openbare ruimte te creëren.	nee
31	Fietspad toevoegen aan zuidzijde Middenweg (voorzijde stadhuis)	De infrastructurele ingrepen zijn nader bestudeerd. Dit heeft ertoe geleid dat het realiseren van een extra fietspad/-strook langs het stadhuis een wenselijke toevoeging is. Zowel ten behoeve van de bereikbaarheid van het station en het stadhuis als voor de veiligheid. Het plan wordt hierop aangepast.	ja
32	Taxistandplaatsen bij voorkeur op busstation en niet aan stadspark	Een taxistandplaats op het busstation is tijdens de planvorming onderzocht, maar behoort vanwege de benodigde buffercapaciteit voor bussen, het benodigd aantal bushaltes en de	nee

		noodzaak voor bussen om onafhankelijk alle bushaltes te kunnen bereiken niet tot de mogelijkheden. Andere opties, zoals de Boerhaavestraat en de Beatrixstraat zijn ook onderzocht, maar zijn vanwege de langere loopafstand en de beperkte zichtbaarheid voor de reiziger ongewenst. De beste mogelijkheid is daarom gevonden langs de Middenweg tussen het groen. Aangezien er lang niet altijd in grote getale taxi's staan te wachten zal dit beperkte hinder geven voor de omgeving.	
33	Entree fietsenstalling zoveel mogelijk oostelijk positioneren	Hoewel de opmerking vanuit de bereikbaarheid van de Beatrixstraat wordt begrepen, zijn er bezwaren van zowel praktische en logistieke aard die het volledig naar het oosten verschuiven van de entree van de fietsenstalling onmogelijk maken. Het is niet mogelijk om op deze plek, naast de entree, ook de fysieke stalling te realiseren. Hiervoor is alleen ruimte in de driehoek tussen spoor en Boerhaavestraat. Daarnaast leidt het tussen de beide entrees van het station (stadspark en busstation) plaatsen van een fietsenstalling tot een hectisch en onoverzichtelijk verkeersbeeld.	nee
34	Verleggen van de oversteekplaats bij het stadspark richting Beatrixstraat (bestaande situatie)	In de plannen is steeds uitgegaan van het maken van een directe relatie (visueel en fysiek) tussen het stationsgebied het nieuwe stadspark. De locatie van de voetgangersoversteekplaats (VOP) is daarvan een logisch gevolg. Het is dan ook in het belang van de kwaliteit van het plan om deze positie te handhaven. Het verleggen van de VOP recht tegenover de entree van het station is bewust gekozen en dient meerdere doelen. In de eerste plaats is de looproute duidelijk herkenbaar voor zowel aankomende als vertrekkende reizigers. Dit bevordert de oriëntatie van de voetganger. Vanwege de verkeersveiligheid is ervoor gekozen de oversteek niet in een bocht en niet direct naast een kruising met gemotoriseerd verkeer te positioneren. Door voldoende ruimte op het trottoir aan de noordzijde van de Middenweg in te passen ontstaat hier een oriëntatiepunt, waar de gewenste route vervolgens kan worden bepaald.	nee
35	Niet meer parkeerplaatsen aanleggen dan strikt noodzakelijk	De minimale norm volgens de gemeentelijke nota bouwen en parkeren voor een kantoorfunctie als een stadhuis van ca. 7.000 m2 bruto vloeroppervlak is ca. 100 (werknemers en bezoekers). Die kunnen ook op maaiveld gerealiseerd worden. Dat kan op de 'bouwlocatie' achter het kantoorgebouw (en door benutting van het terrein achter het KPN gebouw. De opdracht van de gemeenteraadom in 200 parkeerplaatsen te voorzien is teruggebracht naar 150 op maaiveld en niet in een gebouwde voorziening, nog steeds een surplus ten opzichte van de minimale norm ten behoeve van (winkel-)bezoekers van de binnenstad.	ja
36	Niet meer dan 5 – 10% ondergeschikte detailhandel toestaan bij het stadhuis, een horecafunctie niet opnemen en	De toegelaten ondergeschikte detailhandel betreft uitsluitend de verkoop van fietsen. Fietsen nemen in de verkoop relatief veel ruimte in beslag, zodat in dit specifieke geval is gekozen voor een maximum van 25% tot ten hoogste 300 m2. Die maximale 300 m2 is	nee

	slechts de verkoop van 2 ^e hands fietsen toestaan	overigens minder dan bijvoorbeeld 5-10% van 7.000 m2 bruto vloeroppervlak voor het stadhuis. De fietsenwinkel wordt uitsluitend toegelaten als aan (het beheer van) de fietsenstalling ondergeschikte functie met als doel een rendabele fietsenstalling met toezicht mogelijk te maken. Ook de door de inspreker geopperde mogelijkheid van verkoop van 2e handsfietsen is alleen mogelijk indien het bestemmingsplan enige detailhandel toestaat.	
37	Privaatrechtelijke eisen aan bouwplanontwikkelingen	De gemeente heeft geen taak of bevoegdheid om aanvullende beperkingen of randvoorwaarden op te leggen aan eigenaren met betrekking tot privaatrechtelijke zaken als bijvoorbeeld verhuring of het opzeggen van de huur.	nee
38	Stadhuis levert geen bijdrage aan de binnenstad van Den Helder	De investeringen die zullen worden gepleegd zijn de uitkomst van democratische besluitvorming door de gemeenteraad van de afgelopen jaren om de binnenstad structureel en duurzaam te verbeteren. De unieke ligging van Den Helder moet in de komende jaren worden gebruikt om de aantrekkelijkheid als stad om te wonen en te werken te vergroten. Daarvoor zijn diverse maatregelen nodig die de identiteit en het imago van de stad versterken. De ontwikkeling van de haven biedt kansen om werkgelegenheid en nieuwe marktpartijen aan te trekken. De realisatie van het Uitwerkingsplan Stadshart zal de woon- en leef kwaliteit van de stad versterken. Het gemeentebestuur wil daarom investeren in het versterken van het stadshart en kiest er onder andere voor om een nieuw stadhuis te bouwen op de stationslocatie om de aantrekkelijkheid van de entree van dit deel van de binnenstad te vergroten.	nvt
39	Stationslocatie geografisch gezien niet de centrale plek voor een stadhuis en slecht bereikbaar	De centrale plek van een stad wordt niet slechts door de geografische positie bepaald. Het stadscentrum van Den Helder is de binnenstad. Het gemeentebestuur is van mening dat op die centrale plek een nieuw stadhuis thuishoort. Het gevolg van de verplaatsing is dat voor de inwoners het stadhuis dichterbij of verderaf komt te liggen. De verplaatsing bedraagt ca. 3,1 km met een reisafstand korter of langer (afhankelijk van het vertrekpunt) van maximaal 7 minuten met de auto. De ligging van de locatie van het stadhuis direct naast het trein- en busstation maakt de locatie uitermate goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De locatie is voor fietsers uit heel Den Helder binnen een afstand van 5 km. te bereiken. Voor reizigers vanuit kernen uit de omgeving is rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen en de huidige lijnvoering van het openbaar vervoer.	nvt
40	Financiering en aanbestedingsconstructie stadhuis	Dit is in het kader van het stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan niet relevant. Voor de financiering, aanbesteding en bouw stadhuis vindt separate (en parallelle) besluitvorming binnen de gemeenteraad plaats.	nvt

- | | | | |
|----|--|---|-----|
| 41 | Systematiek grondexploitatie versus vastgoedexploitatie | <p>Bij iedere (willekeurige) locatieontwikkeling is het gebruikelijk dat via de grondexploitatie kavels bouwrijp worden gemaakt en geleverd, in zo'n grondexploitatie valt ook de inrichting en/of aanpassing van de infrastructuur, verwerving, sloopkosten enz.; vanuit een grondexploitatie worden vervolgens die kavels geleverd aan ontwikkelaars of andere initiatiefnemers die daarop vastgoed realiseren tegen bouw- en bijkomende kosten. Kavels worden tegen een marktconforme grondwaarde geleverd. Die waarde kent geen relatie met de benodigde investeringen vanuit de grondexploitatie. Het saldo van de grondexploitatie voor de stationslocatie wordt afgedekt binnen de reeds door de gemeente en provincie beschikbaar gestelde middelen voor de stedelijke vernieuwing en hebben geen consequenties voor de reguliere gemeentelijke begroting en belastingtarieven</p> | nvt |
| 42 | Suggesties voor veilig en optimaal gebruik en positionering van fietsroutes, oversteekplaatsen en overige fietsvoorzieningen | <p>De snelheden van het verkeer op de Vijfsprong blijven beperkt vanwege de inrichting van de toe- en afritten op de rotonde. De aansluitingen zijn uitgevoerd met een duidelijke bocht, waardoor aankomend en afrijdend verkeer met beperkte snelheid de rotonde berijdt. De aansluiting van de Boerhaavestraat op de Vijfsprong wordt uitgevoerd met een inritconstructie, conform de huidige aansluiting van de Boerhaavestraat. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zijn meerdere alternatieven voor de rotonde en de aansluiting met de Boerhaavestraat onderzocht, waarbij geen goede oplossing is gevonden waarbij minder ruimte wordt gebruikt. De inrichting van de oversteek van het stadspark richting station dient nader te worden uitgewerkt in een volgende fase. (voetgangers dienen direct en veilig richting de stationshal en fietsers richting de fietsenstallingen worden geleid).</p> | ja |