



Nota van beantwoording zienswijzen

ontwerp bestemmingsplan
Stationslocatie 2014

Februari 2014

Eén van de te her ontwikkelen gebieden van het Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder is het stationsgebied met daarbinnen de bouw van een nieuw stadhuis en treinstation.

Eind 2013 heeft de gemeenteraad definitief ingestemd met de nieuwbouw van het stadhuis en het daarvoor benodigde investeringskrediet beschikbaar gesteld.

Om de herontwikkeling van de stationslocatie ook juridisch-planologisch mogelijk te maken is het ontwerpbestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' opgesteld. Dit ontwerpbestemmingsplan heeft van 2 december 2013 tot en met 13 januari 2014 ter inzage gelegen. Tevens is het ontwerp toegezonden aan meerdere overleginstanties.

Op 18 december 2013 is een inloopavond voor het bestemmingsplan georganiseerd in schouwburg De Kampanje. Tijdens deze avond zijn belangstellenden in de gelegenheid gesteld vragen te stellen over het plan.

Uiteindelijk zijn er meerdere zienswijzen ontvangen die in deze nota van beantwoording (samengevat) zijn weergegeven en van antwoord voorzien.

Als een zienswijze aanleiding vormt om een aanpassing aan het bestemmingsplan door te voeren, dan wordt dit bij de beantwoording van die zienswijze aangegeven.

Het laatste hoofdstuk behandelt alle aanpassingen, inclusief de aanpassingen die ambtshalve worden voorgesteld.



Nr.	Naam	Kenmerk postregistratie
1.	W. Bos	AI13.10743
2.	E.N. Brouwer	AI14.00038
3.	D. de Vries	AI14.00090
4.	J.A. Vonk	AI14.00108 / AI13.10767 (AI12.03667)
5.	P. Vries	AI14.00196 / AI14.04017
6.	F.I. Bijl	AI14.00174
7.	M. Bijl-Weerstand	AI14.00169
8.	H.P. Muller	AI14.00170
9.	Van Luijk	AI14.00166
10.	N. Bijl (onvolledige zienswijze)	AI14.00167
11.	J.E. Simonse-Bok	AI14.00168
12.	Selie van Rookhuizen	AI14.00165
13.	K.H. Selie	AI14.00164
14.	Helderse Ondernemersvereniging Binnenstad	AI14.00163
15.	T. van Zutphen	AI14.00179 / AI14.00231
16.	Vereniging van eigenaren flatgebouw Beatrixstraat-Julianaplein	AI14.00182
17.	F.J. Vriendjes <i>Dit betreft een pro-forma zienswijze.</i>	AI14.00181 / AI1400230
18.	Belangenvereniging Indische Buurt	AI14.00257
19.	Stichting Vitruvius	AI14.00255
20.	Stichting Cuypersgenootschap	AI14.00260 / AI14.00236
21.	Halfords	AI14.00256
22.	R. Scholte	AI14.00216
23.	H.M. van Kuijk	AI14.00180
24.	T. Minneboo	AI14.00178 / AI14.00177
25.	L.C. Vermeer-Lagerveld	AI14.00176 / AI14.00175
26.	J.A. Mooij	AI14.00162

Nr.	Overheidsinstanties	Kenmerk postregistratie
1.	Rijkswaterstaat	AI14.00184
2.	Gasunie	AI14.00185
3.	Veiligheidsregio Noord-Holland Noord	AI13.10652

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het vaststellen van een bestemmingsplan is een publiekrechtelijke bevoegdheid (en wettelijke plicht) van de gemeenteraad. Met een bestemmingsplan worden onder andere de diverse 'bestemmingen' van gronden en gebouwen binnen een geografisch begrensd gebied vastgelegd. Deze zogenoemde 'bestemmingen' zijn de juridisch-planologische regels voor het gebruik van de grond (functies zoals bijvoorbeeld wonen, verkeer, kantoor enz.) en regels voor gebouwen en bebouwing die er gebouwd kunnen worden (zoals hoogte, diepte, bouwmassa etc.) in dat gebied. Een vastgesteld bestemmingsplan is bijvoorbeeld één van de criteria waaraan bouwplannen worden getoetst.

Het traject voorafgaand aan dit bestemmingsplan voor de stationslocatie kent een jarenlange geschiedenis van politieke besluitvorming en participatie onder de Helderse bevolking. Enerzijds betreft dat besluitvorming door de gemeenteraad over nieuwe huisvesting voor bestuur en organisatie. Als meest recente besluit is op 18 november 2013 gekozen voor volledige nieuwbouw van stadhuis-station op de stationslocatie en is het daarvoor benodigde investeringskrediet beschikbaar gesteld. Anderzijds is voor het stadshart als geheel het Uitwerkingsplan Stadshart (2008) door de gemeenteraad vastgesteld als kader voor de vernieuwing van de binnenstad, waaronder ook de stationslocatie. De gemeenteraad heeft op een aantal momenten de financiële middelen die voor de totale vernieuwingsopgave van de binnenstad benodigd zijn goedgekeurd. Laatstelijk met de vaststelling van het zogenoemde 'Uitwerkingsplan fase 1+ (medio 2012)'.

Bij het beantwoorden van de ingediende zienswijzen zal onderscheid gemaakt worden tussen onderwerpen die betrekking hebben op eerdere besluiten uit het bestuurlijke traject en zaken die rechtstreeks betrekking hebben op de inhoud en betekenis van het voorliggende bestemmingsplan. Alleen voor de tweede categorie kan een inhoudelijke beantwoording in relatie tot het bestemmingsplan gegeven worden. In de beantwoording van zienswijzen, gericht tegen het besluitvormingstraject en/of de participatiecampagne, wordt verwezen naar deze inleiding.

Voordat wordt ingegaan op de zienswijzen, wordt daartoe eerst de besluitvorming die heeft plaatsgevonden omtrent de nieuwbouw van het stadhuis en de financiële onderbouwing hiervan geschetst. Ook worden de ruimtelijke doelstellingen voor de stationslocatie uit het Uitwerkingsplan Stadshart (2008) nog eens kort weergegeven.

Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder (2008)

Het Uitwerkingsplan vormt het primaire gemeentelijke kader voor de stedelijke vernieuwing van het stadshart en is in 2008 vastgesteld door de gemeenteraad. De jaren daarna zijn veel onderdelen van dit integrale vernieuwingsplan uitgevoerd of inmiddels in ontwikkeling gebracht. Zeestad cv/bv is de door de gemeente en provincie ingestelde uitvoeringsorganisatie voor deze vernieuwingsplannen. De herontwikkeling van het stationsgebied is een belangrijk onderdeel van het Uitwerkingsplan: *'Deze strategisch gelegen plek (representatief, goed bereikbaar, in het hart van de stad) is de uitgelezen plek voor het realiseren van een nieuw stadhuis'*. De doelstellingen voor het stationsgebied zijn op hoofdlijnen:

- Een verdichting van de open ruimte en aansluiten op de rooilijn van de Beatrixstraat;
- Station en stadhuis aan het Stadspark;
- Verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verbeteren;
- Intensivering van het ruimtegebruik;
- Het aanhalen van het stedelijk weefsel door ruimtelijke aansluiting op de omgeving (Beatrixstraat, Spoorstraat, woonbuurten, Willemsoord en het Marsdiep/Stadspark);
- Programmatische vervlechting met de rest van het stadshart.

Nieuwbouw stadhuis

Met de bouw van een nieuw stadhuis op de stationslocatie wordt invulling gegeven aan twee belangrijke ambities. Ten eerste wordt toekomstbestendige, duurzame en efficiënte huisvesting gerealiseerd voor bestuur en organisatie ter vervanging van de bestaande, gedateerde huisvesting. Ten tweede wordt met een nieuw stadhuis op de stationslocatie invulling gegeven aan de (ruimtelijke) verbetering van de stationslocatie, onderdeel van het Uitwerkingsplan Stadshart, en als zodanig tevens een impuls gegeven aan het (economisch) functioneren van de binnenstad.

Op 9 juli 2012 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin besloten is dat er breed politiek draagvlak is voor de nieuwbouw van een stadhuis op de stationslocatie en wordt het college opgedragen *‘een inventarisatie uit te voeren onder de direct omwonenden om uitgangspunten te formuleren die meegenomen dienen te worden in een eventueel nieuw te formuleren aangevuld of gewijzigd stedenbouwkundig plan stationsplein in het kader van burgerparticipatie’*.

Op basis van dezelfde motie hebben tevens de heren Asselbergs en Feijtel opdracht gekregen te adviseren inzake het project stadhuis. In het rapport ‘Het huis van de Democratie en een huis om in te werken’ wordt onder andere ingegaan op het voormalige postkantoor en het stationsgebouw. Ten aanzien van het voormalig postkantoor wordt voorgesteld om in de ontwerpogave mee te geven dat ontwerpers de mogelijkheid van behoud als (bijkomende) variant aanbieden. Met betrekking tot het stationsgebouw wordt aangegeven dat de maatvoering van het interieur, de logistieke en commerciële voorwaarden en de stedenbouwkundige situering reële belemmeringen zijn voor het handhaven van dit gebouw.

Naar aanleiding van dit rapport heeft op 29 oktober 2012 in de gemeenteraad besluitvorming plaatsgevonden over de bouw van het nieuwe stadhuis. In dit besluit is nogmaals bevestigd dat de stationslocatie in het stadshart de geëigende plaats is voor de bouw van een nieuw stadhuis. Aanvullend (op de motie van juli 2012) heeft het college opdracht gekregen om te onderzoeken of het bestaande voormalige postkantoor en het stationsgebouw ingepast kunnen worden in de bouwplannen voor het nieuwe stadhuis en vervolgens om middels burgerparticipatie te onderzoeken waar de voorkeur van de inwoners van Den Helder naar uitgaat: volledige nieuwbouw of behoud/integratie van deze gebouwen.

In samenwerking met de stedenbouwkundige supervisor van de binnenstad zijn vervolgens drie varianten uitgewerkt:

1. Complete nieuwbouw
2. Nieuwbouw met integratie van het voormalig postkantoor
3. Nieuwbouw met integratie van het voormalig postkantoor en behoud van het zelfstandig stationsgebouw als op zichzelf staand element.

De in juli 2012 opgedragen inventarisatie onder omwonenden voor het formuleren van stedenbouwkundige uitgangspunten heeft medio 2013 plaatsgevonden. Alle direct omwonenden werden uitgenodigd om hier aan deel te nemen. Bij het opstellen van de gevraagde varianten is rekening gehouden met uitkomsten uit die inventarisatie onder de direct omwonenden en uitkomsten van eerdere participatietrajecten. Die uitkomsten waren onder andere dat een hoogteaccent van nieuwe bebouwing tegenover het stadspark wordt gesitueerd, er nadrukkelijk aandacht besteed wordt aan het creëren van een fraaie ‘achterkant’ en een parkeeroplossing waarvan de bewoners in de Boerhaavestraat zo min mogelijk hinder ondervinden (geen bebouwde parkeergarage tegenover de woningen aan de Boerhaavestraat). Verder is de klokkentoren in de drie varianten behouden, omdat gebleken is dat veel mensen daaraan gehecht zijn.

Varianten nieuwbouw stadhuis



1. Complete nieuwbouw

2. Nieuwbouw met integratie voormalig postkantoor

3. Nieuwbouw met integratie voormalig postkantoor en behoud stationsgebouw

De drie varianten zijn daarna voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) en die concludeerde:

“De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting.”

Vervolgens zijn in een zes weken durende participatiecampagne de drie varianten middels impressies en animaties aan de inwoners van Den Helder getoond. Iedere (geregistreerde) inwoner 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 of haar voorkeur. Daarnaast is in sociale media de dialoog aangegaan met geïnteresseerden en zijn vijf inloopavonden verspreid over de stad gehouden. Gedurende de campagne zijn 7.054 stemmen uitgebracht met de volgende uitkomst:

variant 1:	6.051 stemmen
variant 2:	631 stemmen
variant 3:	372 stemmen

De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten ‘de uitkomst van de burgerparticipatie over te nemen en te kiezen voor variant 1 complete nieuwbouw en de realisatie van deze variant te starten’ en een investeringskrediet van € 23.400.000,- beschikbaar te stellen voor de bouw van het stadhuis (dat wil zeggen de stichtingskosten, waaronder vallen aankoop grond, bouwkosten (incl. installaties en losse/vaste inrichting), aanleg parkeervoorzieningen, reservering kunst, rekenvergoedingen voor de aanbesteding en overige projectkosten).

Voor alle overige aanpassingen en uit te voeren werken aan de stationslocatie zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv (als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart). In de grondexploitatie voor de stationslocatie zijn middelen opgenomen voor:

- Verwervingen, sloop en eventuele saneringen (waaronder het stationsgebouw en voormalig postkantoor);
- Aanleg van ongeveer 19.000 m² nieuwe openbare ruimte (onder- en bovengrondse infrastructuur: deze kostenpost bedraagt circa 2,9 miljoen euro);

- Tijdelijke maatregelen voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de stationslocatie gedurende de realisatie;
- Aanleg van nieuwe stationsvoorzieningen;
- Tijdelijke stationsvoorzieningen gedurende de realisatie.

Zienswijzen

In diverse zienswijzen komt naar voren dat er de indruk bestaat dat de kosten van de infrastructuur (wegen, rioleringen etc.) 6 à 7 miljoen zouden bedragen. Dat is niet zo, deze kosten bedragen ca. 2,9 miljoen euro (inclusief het verleggen van kabels en leidingen). Daarnaast komt een aantal malen naar voren dat die kosten toegerekend zouden moeten worden aan de stichtingskosten voor het nieuwe stadhuis. Zo'n verrekeningssystematiek is niet gebruikelijk. Een gebruikelijke wijze van projectontwikkeling is dat er duidelijk een onderscheid wordt gemaakt tussen de zogenoemde vastgoedexploitatie (het gebouw) en de grondexploitatie (omgevingsinrichting, nutsvoorzieningen etc.). De verwarring in dit projectgebied ontstaat blijkbaar omdat in dit geval geen projectontwikkelaar het gebouw realiseert, maar de gemeente zelf die rol vervult als opdrachtgever voor de bouw van het stadhuis.

Bestemmingsplan

De volledige herontwikkeling van de stationslocatie met daarbinnen de bouw van een nieuw stadhuis is in het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' juridisch-planologisch vertaald/vastgelegd. De concrete aanvragen voor omgevingsvergunningen (zoals in een volgende fase voor de bouw van het stadhuis) worden getoetst aan dit bestemmingsplan. Op dat moment kan bijvoorbeeld ook pas worden vastgesteld of het definitief ontworpen bouwplan voorziet in bijvoorbeeld voldoende parkeerplaatsen zoals de parkeernormen in het bestemmingsplan voorschrijven.

Hoofdstuk 2 Beantwoording zienswijzen

Nr.	W. Bos	Beantwoording	Aanpassing
1 a.	<p>Mijn zienswijze heeft betrekking op één onderdeel van dit bestemmingsplan, namelijk het gebied dat op de bijbehorende plankaart als "Gemengd-Uit te werken" op de kop van de Beatrixstraat is opgenomen. Van dit gebied maken deel uit de bij mij in eigendom zijnde panden Beatrixstraat 4-6 en Parallelweg 5. Op deze locatie wil ik al jaren zeer graag een uitbreiding-nieuwbouw realiseren van mijn Hotel-Restaurant Wienerhof.</p> <p>Hiertoe is het vanzelfsprekend noodzakelijk dat het bouwplan voldoende hoogte heeft. In het bestemmingsplan Stationslocatie 2014 wordt thans een hoogte voor de betreffende locatie aangehouden van 13 meter. Bij deze maak ik hier bezwaar tegen.</p> <p>Ik ben van mening dat bij mij in het veelvuldig gevoerde overleg met de gemeente over de realisering van een bouwplan door mij op deze locatie in combinatie met hetgeen daarover is opgenomen in diverse gemeentelijke documenten voorafgaande aan het bestemmingsplan Stationslocatie 2014 gerechtvaardigd vertrouwen is gewekt dat medewerking hieraan zal worden gegeven tot een hoogte die recht doet aan de realisering van een hotel met daar bovenop een draaiend restaurant. Derhalve tenminste tot de hoogten zoals die voor deze locatie zijn opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan Stationslocatie 2012.</p>	<p>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.</p> <p>Het genoemde voornemen van deze ondernemer is om op de hoek van de Beatrixstraat een nieuw hotel te realiseren met een hoogte die aansluit bij de watertoren. Qua hoogte is dit niet in lijn met het Uitwerkingsplan Stadshart. Vanwege deze strijdigheid is voor een dergelijk bouwplan politiek en maatschappelijk draagvlak essentieel. Juist omdat op dit moment nog niet is gebleken dat er draagvlak is om af te wijken van het Uitwerkingsplan (o.a. gebleken uit de reacties op het voorontwerp bestemmingsplan), is voor de hoek Beatrixstraat een maximale hoogte opgenomen van 13 meter. Deze hoogte is in lijn met het Uitwerkingsplan Stadshart.</p>	Geen
b.	<p>Een belangrijk deel van de onderhavige locatie op de kop van de Beatrixstraat met als bestemming "Gemengd-Uit te werken" is bij mij in eigendom. Het betreffen de panden Beatrixstraat 4-6, waar op de begane grond Boon's Viswereld is gevestigd met er boven hotelkamers, en Parallelweg 5 welk pand een essentieel onderdeel uitmaakt van mijn Hotel-Restaurant Wienerhof. Beide panden zijn wat ligging, entree, presentatie en uitstraling betreft gericht naar de aangrenzende thans nog openbare ruimte welke in het bestemmingsplan Stationslocatie 2014 zoals u stelt een passende stedenbouwkundige bebouwing moet kunnen krijgen. Ik heb hier niets op tegen, zelfs verre van dat, mits ik degene ben</p>	<p>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.</p> <p>Ontwikkeling van de gemeentegrond kan alleen plaatsvinden in samenhang met de bestaande bebouwing van adressant, gezien</p>	Geen

<p>die op een moment dat dit mij -in welk opzicht dan ook uitkomt deze passende stedenbouwkundige bebouwing kan realiseren. Ingeval u echter dit deel van de locatie dat nog niet bij mij in eigendom is aan een andere ontwikkelaar uitgeeft, zal ik daar bezwaar tegen aantekenen omdat dan voor mij een volstrekt onaanvaardbare situatie ontstaat met zeer aanzienlijke planschade als gevolg.</p>	<p>de oriëntatie (entrees, daglichttoetreding) van de bestaande bebouwing.</p>	
--	--	--

Nr.	E.N. Brouwer	Beantwoording	Aanpassing
2 a.	<p>Indien het bouwplan wordt uitgevoerd zal de heer Brouwer uitkijken op een hoge toren die, omdat de toren in het zuiden staat, ook een deel van zijn zonlicht zal wegnemen. Ook aan de Beatrixstraat kan een gebouw komen van 13 meter hoog met dezelfde negatieve effecten. Door het naar voren schuiven van de rooilijn komt het hoge gebouw ook nog dichterbij de woning toe.</p>	<p>De hoogte van 13 en 14 meter is zonder meer passend in zijn omgeving, waar deze hoogte gangbaar is. De huidige bebouwing aan de stationslocatie en rond het Julianaplein hebben een dergelijke hoogte. Het hogere deel van 21 meter tegenover het Stadspark vormt met zijn afwijkende hoogte een accent. Het is dus hoger dan de omliggende bebouwing, maar gezien de grote maat van de omliggende ruimte (de wegen- en spoorweginfrastructuur en het Julianaplein) is deze maat in een aanvaardbare verhouding. In de positionering van het accent is rekening gehouden met de bestaande woonbebouwingen aan het Julianaplein, door het accent juist tegenover de onbebouwde ruimte van het Julianaplein (Stadspark) te projecteren. De kortste afstand tussen het nieuwe stadhuis en de huidige bebouwing op de hoek Julianaplein – Beatrixstraat bedraagt 46 meter. De hogere bouwhoogte van 21 meter bevindt zich op een afstand van 56 meter. De afstand tussen de geprojecteerde nieuwbouw aan de Beatrixstraat en de bebouwing op de hoek Julianaplein – Beatrixstraat is 30 meter. In een binnenstedelijke context is deze verhouding tussen de bouwhoogte van de nieuwbouw en de afstand tot de woning van adressant niet bijzonder ongunstig en zelfs eerder ruim te noemen.</p> <p>Bij de risico analyse planschade, die als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd, is tevens een schaduwstudie opgenomen. Daaruit blijkt dat het grootste deel van het jaar het bestemmingsplan niet leidt tot een toename van schaduw op de omliggende objecten. De conclusie van de risico analyse planschade is dat het risico nihil is dat het nieuwe bestemmingsplan leidt tot planschade die voor tegemoetkoming</p>	Geen

		<p>in aanmerking komt.</p> <p>Het uitzicht wordt in de nieuwe situatie dus weliswaar beperkt door het nieuwe gebouw, maar de nieuwbouw is qua maat, schaal en positie niet bijzonder nadelig voor adressant en in een stedelijke context normaal. Effect op de bezonning is er alleen in de winter, maar dat blijft zeer beperkt.</p>	
b.	Ten onrechte is geen aandacht besteed of een windhinderonderzoek nodig is. Voor bouwwerken tussen de 15-30 meter dient immers een deskundige te beoordelen of een windhinderonderzoek noodzakelijk is (zie Infomil).	Er is geen wet, regel of norm die bepaalt dat windhinderonderzoek verplicht is. Hetgeen hierover op de website van Infomil is vermeld is ook niet als zodanig op te vatten. Een dergelijke normstelling volgt evenmin uit jurisprudentie.	Geen
c.	Op pagina 1 van de toelichting wordt verwezen naar een onderzoek dat heeft uitgewezen dat er voldoende potentie in de stad aanwezig is om de voorspelde krimp aan te pakken. Het is niet duidelijk welk onderzoek wordt bedoeld en het onderzoek is niet ter inzage gelegd.	De desbetreffende tekst is ontleend aan het rapport Deetman-Mans dat in dezelfde paragraaf van de plantoelichting is genoemd. Er wordt niet bedoeld op onderzoeken die ter onderbouwing van het voorliggende bestemmingsplan van concrete betekenis is en ter inzage had moeten liggen.	Geen
d.	De stelling dat een nieuw gemeentehuis goedkoper is dan renovatie van het huidige pand wordt niet nader onderbouwd.	Dit betreft een onderwerp dat geen relatie heeft met het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
e.	De bestemming 'Maatschappelijk' maakt de realisatie van een kantoor mogelijk. Leegstand van kantoren is een bekend landelijk probleem, zodat de vraag aan de orde is of er behoefte is aan een kantoor. Gewezen wordt op lid 2 van artikel 3.1.6 Bro, waarin is geregeld dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden die zien op het onderzoeken van de regionale behoefte en een afweging omtrent het voorzien in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied (de zgn. duurzaamheidsladder). De provinciale verordening staat alleen kantoorontwikkeling toe wanneer dat in overeenstemming is met de provinciale planningsopgave.	<p>In de provinciale structuurvisie is aangegeven: <i>'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.'</i> Het provinciale beleid gaat dus uit van verdichting rond OV knooppunten. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming.</p> <p>Het bestemmingsplan is bedoeld om de realisatie van het nieuwe stadhuis, en in samenhang daarmee het nieuwe treinstation, juridisch-planologisch mogelijk te maken. Een stadhuis is een kantoor, maar met een maatschappelijk doel. De in de bestemmingsomschrijving genoemde toegelaten functies 'maatschappelijke voorzieningen' en 'kantoor' zijn gericht op deze ontwikkeling en geen andere. De zienswijze wijst er terecht op dat het toegelaten gebruik in het ontwerp bestemmingsplan verder strekt dan dat. Naar aanleiding van de zienswijze wordt daarom, in samenhang met het hierna</p>	Aanpassing artikel 5 'Maatschappelijk' van de regels

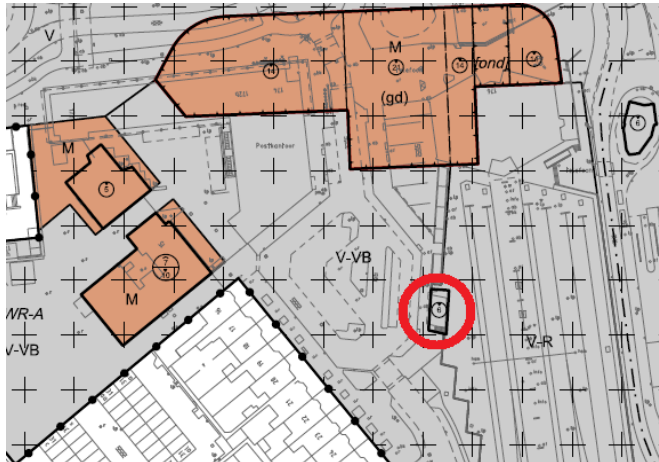
		<p>behandelde punt 10 van deze zienswijze, het toegelaten gebruik binnen de bestemming 'Maatschappelijk' ter plaatse van het nieuwe stadhuis beperkt.</p> <p>Ten aanzien van de duurzaamheidsladder wordt de plantoelichting aangevuld met een paragraaf die dit onderwerp behandelt. Daarbij moet overigens worden opgemerkt dat het bestemmingsplan de realisatie van het nieuwe stadhuis mogelijk maakt, maar tevens het doen vervallen/slopen van de kantoorbestemming van het voormalige postkantoor regelt.</p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 2 van de toelichting ten aanzien van het onderwerp 'duurzaamheidsladder'.</p>
f.	<p>Al in het Uitwerkingsplan Stadshart uit 2008 werd aangegeven dat het plan een tekort oplevert. Aangenomen wordt daarom dat het plan niet economisch uitvoerbaar is.</p>	<p>In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op 18 november 2013 heeft de raad besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuw stadhuis. Met dit investeringskrediet zijn de kosten van de beoogde investering gedekt.</p> <p>Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt als volgt aangevuld: <i>'Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto-contant tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd'.</i></p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 6 van de toelichting</p>
g.	<p>De toelichting bevat geen berekening of kan worden voldaan aan de parkeernormen. In artikel 7 wordt niet verwezen naar de parkeernormen.</p>	<p>In de bestemmingsplanregels is opgenomen dat er moet worden voldaan aan parkeernormen (zoals opgenomen in bijlage 1 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.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een</p>	<p>Geen</p>

		<p>nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving.</p> <p>Artikel 7 betreft de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Deze bestemming heeft betrekking op de rails en de perrons. Er is geen aanleiding om aan deze bestemming parkeernormen te koppelen</p>	
h.	<p>Op pagina 20 van de toelichting wordt ingegaan op de vormvrije m.e.r.-beoordeling, waarin wordt gesteld dat het plan geen nieuwe verkeersaantrekkende werking zou hebben. Adressant geeft echter aan dat het plan bedoeld is om meer bezoekers te trekken en dus dat er een nieuwe verkeersaantrekkende werking zal zijn. Bovendien wordt het project niet in de context van het Uitwerkingsplan Stadshart gezien: het lijkt erop dat de plannen zijn opgeknipt zodat de vraag of een m.e.r. nodig is maar voor een beperkt gebied wordt beantwoord.</p>	<p>Het voorliggende bestemmingsplan voor de stationslocatie voorziet voornamelijk 'slechts' in de realisatie van een nieuw stadhuis en stationsvoorzieningen. Hiervoor worden het voormalige postkantoor en het huidige stationsgebouw gesloopt. De herontwikkeling van de stationslocatie zoals vervat in dit bestemmingsplan levert een belangrijke bijdrage aan de stedelijke vernieuwing van het Stadshart en is niet het eerste ruimtelijke plan dat voorziet in de uitvoering van het Uitwerkingsplan Stadshart.</p> <p>De bestemmingsplannen 'Stadshart Centrum 2010' en 'Willemsoord 2013' gingen daarin voor en zijn planologisch veel ingrijpender. In het kader van die bestemmingsplannen zijn de relevante milieueffecten reeds in beschouwing genomen. De integrale stedelijke vernieuwing blijft ver onder de drempelwaarden van 100 hectare, 2.000 woningen of 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak.</p> <p>De stadhuisontwikkeling maakte al deel uit van het in 2008 vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart en was ten tijde van het opstellen van de voorgaande bestemmingsplannen dan ook reeds voorzien.</p> <p>Dit bestemmingsplan geeft dan ook geen aanleiding om aanvullend op de voorgaande ruimtelijke plannen een nieuwe beoordeling van de milieueffecten van de integrale stedelijke vernieuwing uit te voeren. Naar aanleiding van de zienswijze wordt paragraaf 4.1 met voorgaande onderbouwing aangevuld.</p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 4 van de toelichting</p>
i.	<p>In het akoestisch onderzoek wordt gewerkt met cijfers die door de gemeente zijn aangeleverd, maar het is niet duidelijk hoe de gemeente aan deze cijfers komt. Verder wordt uitgegaan van een groei van 0,5% per jaar, terwijl men verwacht dat het aantal bezoekers zal toenemen. Gevraagd wordt waarop is gebaseerd dat het verkeer op de Middenweg/Parallelweg met 12%</p>	<p>Het geluidsrapport is opgesteld aan de hand van de uitkomsten van een verkeersmodel. In dit verkeersmodel is voor Den Helder ingevoerd wat de autonome groei (0,5%) voor de komende 10 jaar zou zijn. Dit is o.a. gebaseerd op groei van het autoverkeer, het aantal bewoners per gebied en het aantal arbeidsplaatsen per gebied.</p>	<p>Geen</p>

	toeneemt.	Voorts is voor de binnenstad gekeken welke wijzigingen in en rond het centrum gaan plaatsvinden. Basis daarvoor is het Uitwerkingsplan Stadshart zoals dat is vastgesteld. Dit plan gaat uit van een uitbreiding van het aantal m ² winkelvloeroppervlak, een toename van het aantal woningen in het centrum en een nieuw stadhuis op de stationslocatie. De doorrekening in het verkeersmodel laat vervolgens zien wat het effect van deze parameters is op de verkeersstromen. Voor het station voorplein (Middenweg/Parallelweg) laat het zien dat het verkeer toeneemt (12%).	
j.	Artikel 1.44 van de planregels geeft een ruime omschrijving van maatschappelijke voorzieningen, zoals een school, sportvoorzieningen of een opvanghuis voor drugsverslaafden. In de toelichting is de aanvaardbaarheid van deze voorzieningen niet gemotiveerd.	Het bestemmingsplan is bedoeld om de realisatie van het nieuwe stadhuis, en in samenhang daarmee nieuwe stationsvoorzieningen, juridisch-planologisch mogelijk te maken. Een stadhuis is een kantoor, maar met een maatschappelijk doel. De in de bestemmingsomschrijving genoemde toegelaten functies 'maatschappelijke voorzieningen' en 'kantoor' zijn gericht op deze ontwikkeling en geen andere. De zienswijze wijst er terecht op dat het toegelaten gebruik in het ontwerp bestemmingsplan verder strekt dan dat. Naar aanleiding van de zienswijze wordt daarom, in samenhang met het hierna behandelde punt 10 van deze zienswijze, het toegelaten gebruik binnen de bestemming 'Maatschappelijk' ter plaatse van het nieuwe stadhuis beperkt.	Aanpassing artikel 5 'Maatschappelijk' van de regels
k.	Op pagina 19 van het stedenbouwkundig plan staat dat in de Beatrixstraat een bomenrij komt, maar in het bestemmingsplan komt dit voornemen niet terug.	Het bestemmingsplan staat de realisatie van een bomenrij niet in de weg, maar de daadwerkelijke realisatie daarvan betreft een inrichtingsaspect die geen regeling (behoren te) vinden in een bestemmingsplan.	Geen

Nr.	D. de Vries	Beantwoording	Aanpassing
3 a.	Er is niet met de bewoners gepraat over de geschiktheid van de locatie zoals ook in een motie is weergegeven. Voortdurend hebben partijen voor moties inzake stadhuis gestemd op basis van het standpunt dat er al een (definitief) besluit is genomen, terwijl er geen definitief besluit genomen is. Er is voortdurend voor moties gestemd op basis van het feit dat de keuze voor het stadhuis op de stationslocatie democratisch besloten is. Dat is onjuist. Ook maak ik bezwaar tegen deze nieuwbouw, omdat deze tegen	Dit betreft een onderwerp dat geen directe relatie heeft met bestemmingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar de inleiding van deze nota.	Geen

	de wil van de bevolking is.		
b.	Verder wordt beweerd dat het stadhuis nu centraal gelegen zal zijn. Dit is een minachting voor Julianadorp en Huisduinen.	Het is inderdaad juist dat geografisch gezien de stationslocatie niet het 'middelpunt' is van de gemeente Den Helder. Qua beleving en gebruik is natuurlijk de binnenstad van Den Helder wel degelijk het centrum van de stad: vrijwel alle publieke functies zijn of worden hier gevestigd. De keuze voor de stationslocatie is daarnaast ingegeven door de strategische ligging hiervan in het Stadshart: goed bereikbaar en representatief. Tevens geeft de bebouwing van het stadhuis invulling aan de ruimtelijke ambitie voor deze plek zoals die is bepaald in het Uitwerkingsplan Stadshart.	Geen
c.	-Er is geen onafhankelijk onderzoek geweest naar de gevolgen van het parkeren van 150 auto's in en rond de Boerhaavestraat i.r.t. de uitstoot van fijnstof. - Er is geen onderzoek geweest naar aantasting van de huizen door fijnstof.	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
d.	-Het aantal van 150 parkeerplaatsen is niet genoeg. Zo moeten er plaatsen komen voor taxi's, wachtende bussen, bruiloftstoetsen en goederenverkeer. Conclusie het aantal parkeerplaatsen dat nodig is en de ruimte die er is, is veel te klein voor dit project. -Ook zijn er parkeervlakken smal en langwerpig getekend (kennelijk omdat er in de breedte geen ruimte meer is) en aan het eind van het parkeervak is gewerkt met optisch bedrog om nog meer parkeervakken te creëren. -Voor de bewoners van de Boerhaavestraat gaan acht parkeerplaatsen gerealiseerd worden (volgens de filmpjes/variant 1). Dit lijkt mij volstrekt ontoereikend. Indien er niet genoeg parkeerplaatsen zijn, zullen de huizen onaantrekkelijk zijn voor verkoop. -Doordat het stadhuis op de stationslocatie wordt gerealiseerd voorzie ik een terugloop van treinreizigers. Treinreizigers die met de auto komen kunnen dan niet meer bij het station parkeren en zullen wegblijven.	Een bestemmingsplan regelt niet de gedetailleerde inrichting van het gebied. Het stedenbouwkundig plan (bijlage bij de toelichting) geeft wel aan dat het 'halen en brengen' voor stadhuis (trouwstoet) en station (kiss & ride) is voorzien langs de Middenweg. In het gebied dienen ook taxistandplaatsen te worden gemaakt. Voorkeur heeft de strook aan de noordzijde van de rijbanen aan de Middenweg. 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 ballies). Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt vervolgens getoetst of het bouwplan voldoet aan de regels en normen voor parkeren.	Geen

		De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving.	
e.	Het seinwachtershuisje is weggehaald op de tekeningen, maar de NS heeft juist Zeestad laten weten daar geen afstand van te willen doen.	<p>Binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijf' is het seinwachtershuisje opgenomen, zie onderstaande uitsnede van de verbeelding (rode cirkel):</p> 	Geen
f.	Er wordt verondersteld dat personeel gaat parkeren op Station-Zuid. In de rapporten ontbreekt een kostenplaatje van ambtenaren die twee keer per dag, vijf dagen in de week en 30 á 40 jaar met de trein heen en weer reizen. Deze kosten horen toegerekend te worden tot het stadhuis.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
g.	<p>-De Boerhaavestraat wordt naast het parkeren ook nog eens overbelast met doorgaand verkeer en verkeer uit Julianadorp. Nergens in een rapport staat beschreven wat de gevolgen hiervan zijn t.a.v. geluidsoverlast.</p> <p>-Tevens voorzie ik opstoppingen als de vuilophalendienst langs komt en bij calamiteiten de hulpdiensten.</p>	<p>Er is onderzoek gedaan naar geluid (bijlage <i>Den Helder Stationsgebied: Akoestisch onderzoek</i>). Paragraaf 4.4 van dit onderzoek geeft aan dat:</p> <p><i>'Vanaf de Jan Blankenstraat wordt het noordelijke deel van de Boerhaavestraat in de toekomst verlegd naar het westen. De weg zal dan aansluiten op de rotonde bij de watertoren. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/uur waardoor de aanleg niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder. Vanwege een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting echter wel indicatief bepaald.'</i></p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat: <i>'De toekomstige</i></p>	Geen

		<p><i>geluidsbelastingen relatief hoog zijn. Geadviseerd wordt daarom in de toekomst bij onderhoud gebruik te maken van geluidsarm asfalt of verkeerskundige oplossingen om de geluidsbelasting terug te dringen</i>'. Bij de inrichting van de Boerhaavestraat zal met dit advies rekening worden gehouden.</p> <p>Dit bestemmingsplan maakt de verlegging van de Boerhaavestraat planologisch mogelijk (bestemming Verkeer-Verblijf). Een bestemmingsplan legt niet gedetailleerd de inrichting van wegen vast .</p> <p>Bij het ontwerpen en inrichten van wegen speelt veiligheid een belangrijke rol. CROW* heeft diverse richtlijnen, normen en instrumenten ontwikkeld voor de inrichting van wegen. Deze zijn allemaal gebaseerd op het concept Duurzaam Veilig Verkeer. Bij het inrichten/aanleggen van wegen in Den Helder wordt gebruikt gemaakt van de richtlijnen, normen en instrumenten van de CROW, dit gaat ook gebeuren bij de inrichting van de Boerhaavestraat.</p> <p><i>*CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer.</i></p>	
h.	<p>Er werd gezegd dat er sprake is verdiept parkeren. Maar is er al eens onderzoek gedaan naar de gevolgen van verdiept parkeren. Verdiept parkeren zal er voor zorgen dat er steeds water weggepompt moet worden. Is dat bij de kosten van het stadhuis meegenomen. En is bekend wat dit voor effect heeft op de huizen nu en in de toekomst.</p>	<p>De parkeerruimte ten zuiden van het stadhuis wordt tenminste 0,25 meter verdiept aangelegd. De grondwaterstanden zijn onderzocht en weergegeven in de bijlage <i>Rapportage bodem- en asfaltonderzoek omgeving stationsgebied Den Helder</i>. De hoogste grondwaterstand is ca. 0,5 meter beneden maaiveld. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt met dit aspect rekening gehouden.</p>	Geen
i.	<p>-In diverse moties wordt gesteld dat het nieuw te bouwen stadhuis niet duurder zou mogen zijn dan 2.1 miljoen per jaar.</p> <p>- Omdat de kans ontstaat bestaat dat voor nieuwbouw stadhuis meer geld nodig is dan voorzien is, is dan de gemeente Den Helder in staat om deze kosten te dragen ook in het licht dat als alle projecten doorgaan bij Zeestad een tekort van 72 miljoen ontstaat.</p> <p>-De stationslocatie zal na 17.00 uur voortdurend in de schijnwerpers moeten staan om een zeer grote donkere plek van</p>	<p>Deze onderdelen van de zienswijze hebben geen directe relatie met bestemmingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar de inleiding van deze nota. Het navolgende wordt nog wel opgemerkt.</p> <p>In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op 18 november 2013 heeft de raad besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuw stadhuis. Met dit investeringskrediet zijn de kosten van de beoogde investering gedekt.</p>	Aanvulling hoofdstuk 6 van de toelichting

	7.000m2 nog een beetje in het licht te houden. Zijn deze kosten meegenomen in de 2.1 miljoen per jaar.	Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt als volgt aangevuld: <i>‘Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto contact tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd’.</i>	
j.	<p><i>-‘Bovendien vraag ik mij af of er onderzoek is geweest naar de gevolgen van een groot gebouw dat gebouwd zal worden op heipalen voor de huizen in de Boerhaavestraat die niet op heipalen zijn gebouwd maar wel op een sloot en welke gevolgen het heeft op zowel korte termijn maar ook op langere termijn/ niet elke schade ontstaat direct (meer verzakking, schuren etc) en wie de onderzoeken moet betalen om uitsluitsel te geven wat de oorzaak is.</i></p> <p><i>-‘Vraag is ook of de bodemsanering genoemd in een van de rapporten binnen de bedragen passen’.</i></p> <p><i>-‘De planschade (waardevermindering woningen/(er is geen taxatie van een onafhankelijke makelaar geweest uit een andere stad)’.</i></p>	<p>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.</p> <p>Mogelijke saneringen in het plangebied zijn in de financiële middelen van Zeestad cv/bv opgenomen en waar nodig zijn er eventueel zogenoemde ‘ISV-bodem’ rijkssubsidies beschikbaar.</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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl.</p>	Geen
k.	De rapporten die geschreven zijn geven mij de indruk dat het gaat om oude gegevens. Mijn vraag is wanneer deze zijn geschreven en of deze nog actueel zijn.	De rapporten en onderzoeken zijn opgesteld voor het voorontwerp bestemmingsplan van 2012 en geactualiseerd naar de huidige stand van zaken in november 2013 ten behoeve van	Geen

		het ontwerp bestemmingsplan. Het rapport <i>Rapportage bodem- en asfaltonderzoek omgeving stationsgebied Den Helder</i> is eind 2012 opgesteld.	
--	--	---	--

Nr.	J.A. Vonk	Beantwoording	Aanpassing
4 a.	Er bestaat bezwaar tegen de onvoldoende cultuurhistorische onderbouwing van het bestemmingsplan. Daardoor heeft het plan onvoldoende cultuurhistorisch fundament en is totaal onduidelijk wat de eventuele verbetering van de omgeving zou kunnen inhouden. In dit verband bestaat ook bezwaar tegen het negeren van, althans minstens onvoldoende aandacht besteden aan, het RACM-advies (nu heet deze rijksdienst RCE) van 2010.	<p>Het advies van de RACM geeft aan dat: <i>'Het station van Den Helder werd ontworpen door de architect G.J. van der Grinten, en geopend in 1958. Hoewel het interieur in de loop der jaren is gewijzigd, is het exterieur vrijwel gaaf bewaard gebleven. Schuin voor het gebouw bevindt zich een losstaande uurwerktoren annex schoorsteen. De architectuur van het station wekt associaties met de maritieme wereld. Het station vormt daarnaast een beeldbepalend object in de Helderse binnenstad. Hetzelfde geldt voor het modernistische postkantoor, dat in 1965 werd gebouwd naar ontwerp van architectenbureau Kruger. Door uitvoering van het Uitwerkingsplan lijken het station en het postkantoor gesloopt te zullen gaan worden. De RACM pleit ervoor om de mogelijkheden te onderzoeken om beide objecten te behouden, en te integreren in de ontwikkelingsplannen. Sloop van deze karakteristieke wederopbouwobjecten zou vanuit cultuurhistorisch oogpunt door de RACM zeer betreurd worden'.</i></p> <p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen</i></p>	Aanvulling hoofdstuk 4 van de toelichting

		<p><i>wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'..</i></p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden. Tevens is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p> <p>Tevens is onderzoek gedaan naar mogelijke archeologische waarden. Het rapport <i>Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder</i> concludeert dat er mogelijk archeologische resten uit het laat-neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen aanwezig zijn. In het bestemmingsplan is daarom aan de gehele locatie de (dubbel-)bestemming 'Waarde-Archeologie' toegekend die voorwaarden stelt aan bodemverstoringen beneden de 3 meter onder maaiveld middels een onderzoeksplicht.</p>	
b.	<p>Hierop sluit het tweede bezwaar aan dat geldt tegen het naar voren halen van de rooilijn met circa 15 á 20 meter ter plaatse van het oude Postkantoorgebouw. De structuur van de stad is immers een netwerk van 'knopen en reeksen'; de pleinen zijn de knopen en straten daartussen zijn de reeksen. Elke reeks heeft een eigen karakter, zo heeft ook de ruimte tussen de Vijfsprong en het Julianaplein een eigen karakter en maatvoering, die naar men kan aannemen bewust royaal bemeten is in verband met het verkeer, de leefbaarheid en de beeldkwaliteit.</p>	<p>Heden ten dage zijn er gewijzigde stedenbouwkundige inzichten, zoals die zijn vastgesteld in het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart. Het Uitwerkingsplan is destijds mede in overleg met de toenmalige RACM (nu RCE) tot stand gekomen.</p> <p>De ontwikkeling van het stationsgebied is een belangrijk onderdeel van het dit plan (zie inleiding). 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</p>	Geen

		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.		
c.	Een derde bezwaar tegen deze forse ingreep in de binnenstad is de geplande sloop van twee karakteristieke, beeldbepalende, monumentale gebouwen die deel uitmaken van het 'wederopbouwensemble' t.w. het Stationsgebouw en het Postkantoor. Sloop van deze beeldbepalende gebouwen zou een historische vergissing zijn.	Zie beantwoording bij 4a	Geen	
d.	Een volgend bezwaar betreft een andere kostbare ingrijpende wijziging, namelijk het opbreken van de huidige rotonde de Vijfsprong. Men wil de Boerhaavestraat verleggen en als vijfde poot aansluiten op de rotonde. Deze vijfde poot betekent een verslechtering van de verkeerssituatie, omdat de weeflengte tussen twee poten wordt verkort. Het is ook onterecht dat de financiële kant (circa 6 miljoen) van deze ingreep buiten de discussie blijft.	Bij het ontwerpen en inrichten van wegen speelt veiligheid een belangrijke rol. CROW* heeft diverse richtlijnen, normen en instrumenten ontwikkeld voor de inrichting van wegen. Deze zijn allemaal gebaseerd op het concept Duurzaam Veilig Verkeer. Bij het inrichten/aanleggen van de wegen in Den Helder wordt gebruikt gemaakt van de richtlijnen, normen en instrumenten van de CROW, dit gaat ook gebeuren bij het aansluiten van de Boerhaavestraat op de rotonde de Vijfsprong. <i>*CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer.</i> Ten aanzien van de 'financiële kant' wordt opgemerkt dat dit geen directe relatie met het bestemmingsplan heeft. In de inleiding is wel beschreven dat de ingrepen aan de infrastructuur beduidend minder kosten dan 6 miljoen euro. In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt als volgt aangevuld: <i>'Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto-contant tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd'.</i>		Aanvulling hoofdstuk 6 toelichting bestemmingsplan
e.	Door het slopen van het Postkantoor en de verlegging van de Boerhaavestraat komt de grote betonnen bunker in beeld,	De bunker is als Rijksmonument aangewezen, waarmee tenminste zijn cultuurhistorische waarde wordt erkend. Dit laat	Geen	

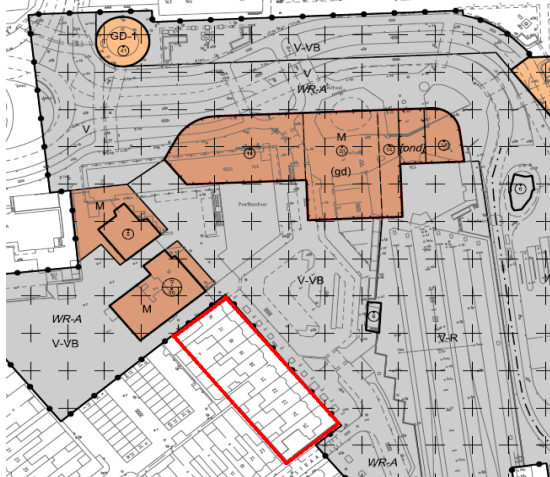
	hetgeen allerminst fraai is.	onverlet dat het een zeer aanwezig gebouw is, dat zich nu in vol ornaat aan de openbare weg zal gaan tonen. Conform de beantwoording op uw reactie op het voorontwerp bestemmingsplan zal een inrichtingsplan voor deze locatie worden gemaakt, waarbij de bunker op een logische manier wordt ingepast in zijn omgeving. Dit maakt deel uit van de nadere uitwerking van het stedenbouwkundige plan.	
f.	Een bezwaar is ook dat er in het plan een lacune is wat betreft de beschutting tegen slecht weer tussen het nieuwe gebouw waarin de stationsfaciliteiten zijn ondergebracht enerzijds en de perronoverkapping anderzijds.	De locatie tussen het station en het perron heeft de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Binnen deze bestemming is het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mogelijk (waaronder luifels en drooglopen).	Geen
g.	Bezwaar tegen het ontbreken van een grondexploitatie en vooral tegen de reden die voor dit ontbreken wordt gehanteerd. Hierdoor is er onvoldoende openheid betracht ten aanzien van het verschil in infrastructurele kosten tussen de drie planvarianten.	<p>In de besluitvorming op 18 november 2013 is de inhoudelijke afweging gemaakt tussen de toen voorliggende drie planvarianten. Zoals aangegeven in de inleiding maakt dit bestemmingsplan de door de raad gekozen variant complete nieuwbouw mogelijk. Een financiële onderbouwing van de overige varianten is in dit bestemmingsplan dan ook niet meer aan de orde.</p> <p>In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op 18 november 2013 heeft de raad besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuw stadhuis. Met dit investeringskrediet zijn de kosten van de beoogde investering gedekt.</p> <p>Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt conform beantwoording bij 4 d aangevuld.</p> <p>Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet, is het kostenverhaal verzekerd en wordt er daarom voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' geen exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.</p>	Aanvulling hoofdstuk 6 van de toelichting
h.	Het gevolg van de voorgaande bezwaren leidt tot een hoofdbezwaar dat het plan niet voldoet aan de doelstelling, de verbetering van het woonklimaat.	De gemeenteraad heeft in 2008 het Uitwerkingsplan Stadshart vastgesteld. De ontwikkeling van het stationsgebied is een belangrijk onderdeel van het Uitwerkingsplan. Dit bestemmingsplan sluit aan bij de ruimtelijke doelstellingen voor	Geen

		de stationslocatie uit het Uitwerkingsplan Stadshart (zie inleiding), waaronder, in algemene zin, het verbeteren van het woonklimaat.	
--	--	---	--

Nr.	P. Vries	Beantwoording	Aanpassing
5 a.	<p>Het betreffende ontwerpbestemmingsplan maakt onder meer de bouw van een nieuw gemeentehuis bij het station mogelijk. Cliënt acht dit kapitaalvernietiging. 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 zijns inziens door middel van lastenverzwaring op voor enorme kosten voor een nieuw gemeentehuis c.a., dat achteraf niet noodzakelijk bleek te zijn.</p> <p>Bovendien is het zeer de vraag of het betreffende gebouw dat deels wordt gebouwd op grond waarvoor erfpacht moet worden betaald, te zijner tijd nog tegen een courante prijs verkoopbaar is. Het is daarom volgens cliënt dan ook noodzakelijk dat er alvorens wordt overgegaan tot het vaststellen van het bestemmingsplan een gedegen onderzoek wordt gedaan naar de eigendomssituatie van de bij de planologische ontwikkelingen betrokken gronden.</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen relatie heeft met het bestemmingsplan (zie inleiding). Verder is een toekomstige fusie met de gemeenten Schagen en Hollands Kroon op dit moment niet aan de orde.</p> <p>Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet, is het kostenverhaal verzekerd en wordt er daarom voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' geen exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.</p> <p>Wel wordt opgemerkt (hoewel dit buiten het bestek van het bestemmingsplan valt) dat er uiteraard bij het bepalen van het investeringskrediet voor de bouw van het stadhuis en de benodigde financiële middelen voor de grondexploitatie van Zeestad wel degelijk rekening is gehouden met de bestaande eigendomssituatie en de mogelijke financiële aspecten daarvan.</p>	Geen
b.	<p>Voorts vreest cliënt door realisatie van de beoogde planologische ontwikkelingen grote toename van het parkeerprobleem. Het beoogde parkeerterrein op het maaiveld is zijns inziens te klein om te voldoen aan de grote parkeerbehoefte mede gelet op de andere te voorziene planologische ontwikkelingen in de nabije omgeving. Er is door de gemeente onderzoek gedaan naar de huidige situatie, maar niet naar de situatie die gaat ontstaan. Cliënt meent dan ook dat de toekomstige parkeerbehoefte onvoldoende is onderzocht en onderbouwd. Het gaat immers om voertuigbewegingen van onder meer ambtenaren, politici en bezoekers van het nieuwe stadhuis en de daarin te vestigen horecagelegenheid; aan- en afvoer van goederen en afvoer van afval; voertuigbewegingen</p>	<p>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.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving.</p>	Geen

	<p>van treinreizigers en ophalend of wegbrengend verkeer (z.g. Kiss and Ride); aankomend en vertrekkend bus- en taxiverkeer; voertuigbewegingen van gaande en komende bezoekers voor de binnenstad; parkeerbehoefte/noodzaak van parkeergelegenheid voor de buurtbewoners et cetera. Evenmin is er volgens cliënt aandacht besteed aan de vraag hoe de te verwachten overlast van geparkeerde fietsen wordt voorkomen.</p>	<p>Een bestemmingsplan regelt niet de gedetailleerde inrichting van het gebied. Het stedenbouwkundig plan (bijlage bij de toelichting) geeft wel aan dat het ‘halen en brengen’ voor stadhuis (trouwstoet) en station (kiss & ride) is voorzien langs de Middenweg. In het gebied dienen ook taxistandplaatsen te worden gemaakt. Voorkeur heeft de strook aan de noordzijde van de rijbanen aan de Middenweg.</p> <p>Binnen de bestemming ‘Maatschappelijk’ is een fietsenstalling mogelijk. In de fietsenstalling kunnen, afgescheiden van een openbaar deel (bedoeld voor o.a. trein- en busreizigers), ook de fietsparkeerplaatsen voor de werknemers van het stadhuis worden gerealiseerd. De overige vraag naar fietsparkeerplaatsen kan op maaiveld worden gerealiseerd: beperkt aan de voorzijde van het stadhuis en aan de noordzijde van de rijbanen in het verblijfsgebied naar het stadspark.</p> <p>In het stedenbouwkundig plan is de benodigde capaciteit benoemd, juist om overlast van ‘zwerffietsen’ te voorkomen.</p>	
c.	<p>Bovendien staan in uw plannen acht parkeerplaatsen aangegeven voor de eerste tien woningen op de Boerhaavestraat, hetgeen er naar de mening van cliënt veertien dienen te zijn. Ook dient zijns inziens sprake te zijn van gratis parkeervergunningen voor bewoners en hun bezoekers.</p>	<p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving. Hoe die balans er definitief uit ziet kan natuurlijk pas vastgesteld worden als het bouwplan voor het stadhuis en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte opgesteld zijn. De in participatiecampagne weergegeven aantallen moeten dus als indicatief beschouwd worden.</p> <p>Een bestemmingsplan gaat niet over de regulering van het parkeren. Wel is het zo dat de gemeente middels een separaat traject (los van dit bestemmingsplan) onderzoekt of er behoefte is aan parkeerregulering in de Boerhaavestraat en omgeving.</p>	Geen
d.	<p>Daar komt nog bij dat door het beoogde bouwplan het aantal verkeersbewegingen naar verwachting zodanig gaat toenemen dat cliënt vreest voor vermindering van de luchtkwaliteit en toename van onder meer fijnstof. Cliënt is van mening dat hier onvoldoende onderzoek naar is verricht. Immers, de beoogde plannen vestigen ook het Centrum voor Werk en Inkomen en het UWV in het nieuwe gemeentehuis met alle daarbij behorende</p>	<p>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 NO₂ (stikstofdioxide) en</p>	Geen

	verkeersbewegingen van onder meer hun cliënten van dien.	fijnstof. De concentraties NO ₂ en fijnstof blijven ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden.	
e.	<p>Tevens is cliënt van mening dat het beoogde bouwplan te hoog en te massaal is. Den Helder staat bekend om de ruimtelijke omgeving, ook bij het station. Dit dient zijns inziens behouden te blijven. Het beoogde gebouw komt zodanig dicht op de karakteristieke watertoren te staan, dat deze in het gedrang komt. Voorts acht cliënt het een kwalijke zaak dat voor het realiseren van het beoogde bouwplan twee karakteristieke gebouwen van na-oorlogse architectuur moeten worden gesloopt, te weten het postkantoor en het stationsgebouw. Ondanks het feit dat beide bouwwerken niet als monument of als beeldbepalend pand zijn aangewezen, acht cliënt het gelet op de karakteristieke bouw en hun (cultuur)historisch karakter van groot belang dat zij voor het nageslacht behouden blijven.</p>	<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>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'</i>.</p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke</p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 4 van de toelichting</p>

		<p>monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p> <p>Tevens is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p>	
f.	<p>Ook wenst cliënt op te merken dat het stuk Boerhaavestraat vanaf het huidige postkantoor tot zeker aan de Jan Blankenstraat zeer beeldbepalend is door de staat van de huizen met de originele erkers met de glas in rood ramen. Dit mooie stukje Den Helder - waar volgens cliënt al zo weinig van is - mag nooit achter een groot nieuw gebouw gestopt worden. Integendeel, het moet gekoesterd worden en in de spotlights komen te staan, zodat treinreizigers bij aankomst dit originele stukje Den Helder zien.</p>	<p>Op de verbeelding van het bestemmingsplan te zien dat het zicht van treinreizigers op de woningen van de Boerhaastraat (binnen de rode contour) door de nieuwbouw niet wordt belemmerd.</p> 	Geen
g.	<p>Over de door u geroemde en genoemde burgerparticipatie merkt cliënt op dat hiervan naar zijn mening geen sprake is. Slechts</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).</p>	Geen

	een zeer klein deel van de bevolking heeft een mening gegeven over een impressie van drie gebouwen. Cliënt acht het dan ook merkwaardig dat zonder meer gehoor is gegeven aan het uitwerken van de variant die de meeste stemmen kreeg, wetende dat het merendeel van de omwonenden van de stationslocatie tegen de beoogde plannen is en dus zeker niet voor variant I heeft gestemd.		
h.	De motie van 9 juli 2012 behelst onder andere een opdracht van uw raad aan het college van burgemeester en wethouders om een onderzoek te doen naar de geschiktheid van de locatie. Dit onderzoek heeft volgens cliënt helemaal niet plaatsgevonden, althans hiervan zijn hem geen nadere gegevens/documenten bekend.	De motie van 9 juli 2012 geeft aan dat <i>'er wel voldoende draagvlak is voor nieuwbouw stadhuis op de stationslocatie'</i> . Ook heeft er een inventarisatie plaatsgevonden met de direct omwonenden van de stationslocatie over stedenbouwkundige uitgangspunten (zie de inleiding van deze nota).	Geen
i.	Er dient volgens cliënt dan ook grondig onderzoek te komen naar de vraag of het beoogde plan nog wel levensvatbaar en financieel haalbaar is. Na jaren gesteggel over het wel of niet bouwen van een nieuw stadhuis op de stationslocatie is het heel duidelijk dat dit plan geen draagvlak heeft bij de bevolking in Den Helder. Dit blijkt mede uit de kleinst mogelijke meerderheid in uw raad.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding van deze nota).	Geen
j.	Tenslotte meent cliënt dat de beoogde planologische ontwikkelingen zullen leiden tot waardevermindering van zijn woning. Hij behoudt zich dan ook alle rechten voor om te zijner tijd eventueel een aanvraag om tegemoetkoming in de schade bij uw college van burgemeester en wethouders in te dienen.	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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl .	Geen

Nr.	J. Bijl M. Bijl-Weerstand H.P. Muller Van Luijk N. Bijl J.E. Simonse-Bok	Beantwoording	Aanpassing
6,7,8,9, 10,11			
a.	Het betreffende ontwerpbestemmingsplan maakt onder meer de	Met betrekking tot het 'waarom' van een nieuw stadhuis op de	Geen

	<p>bouw van een nieuw gemeentehuis bij het station mogelijk. Ik acht dit kapitaalvernietiging. 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 noodzakelijk blijkt te zijn. Voornoemde lastenverzwaring is in de huidige crisistijd maatschappelijk gezien niet verantwoord.</p>	<p>stationslocatie en de financiële onderbouwing hiervan, wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en de inleiding van deze nota van beantwoording. Verder is een toekomstige fusie met de gemeenten Schagen en Hollands Kroon op dit moment niet aan de orde.</p>	
b.	<p>Voorts vrees ik door realisatie van de beoogde planologische ontwikkelingen grote toename van het parkeerprobleem. Het beoogde parkeerterrein op het maaiveld is mijns inziens te klein om te voldoen aan de grote parkeerbehoefte mede gelet op de andere te voorziene planologische ontwikkelingen in de nabije omgeving. Ik voorzie dan ook dat de parkeerbehoefte onvoldoende is onderzocht en onderbouwd.</p> <p>Het parkeren ter plekke gaat tien functies betreffen, in plaats van een, zoals bij het huidige stadhuis.</p>	<p>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.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving. Hoe die balans er definitief uit ziet kan natuurlijk pas vastgesteld worden als het bouwplan voor het stadhuis en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte opgesteld zijn. De in participatiecampagne weergegeven aantallen moeten dus als indicatief beschouwd worden.</p>	Geen
c.	<p>Daar komt nog bij dat door het beoogde bouwplan het aantal verkeersbewegingen zodanig gaat toenemen dat wij vrezen voor</p>	<p>Het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit. Er is onderzoek gedaan naar de</p>	Geen

	<p>permanente geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit door toename van onder meer het gevaarlijke fijnstof.</p>	<p>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 NO₂ (stikstofdioxide) en fijnstof. De concentraties NO₂ en fijnstof blijven ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p>Ook is er onderzoek gedaan naar geluid (bijlage <i>Den Helder Stationsgebied: Akoestisch onderzoek</i>). Paragraaf 4.4 van dit onderzoek geeft aan dat: <i>‘Vanaf de Jan Blankenstraat wordt het noordelijke deel van de Boerhaavestraat in de toekomst verlegd naar het westen. De weg zal dan aansluiten op de rotonde bij de watertoren. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/uur waardoor de aanleg niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidshinder. Vanwege een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting echter wel indicatief bepaald’.</i></p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat: <i>‘De toekomstige geluidsbelastingen relatief hoog zijn. Geadviseerd wordt daarom in de toekomst bij onderhoud gebruik te maken van geluidsarm asfalt of verkeerskundige oplossingen om de geluidsbelasting terug te dringen’.</i> Bij de inrichting van de Boerhaavestraat zal met dit advies rekening worden gehouden.</p>	
d.	<p>Ook acht ik het een kwalijke zaak dat voor het realiseren van het beoogde bouwplan twee karakteristieke gebouwen van na-oorlogse architectuur moeten worden gesloopt, te weten het postkantoor en het stationsgebouw. Ondanks het feit dat beide bouwwerken niet als monument of als beeldbepalend pand zijn aangewezen, acht ik het gelet op de karakteristieke bouw en hun (cultuurhistorisch karakter van groot belang dat zij voor het nageslacht behouden blijven.</p>	<p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant ‘complete nieuwbouw’ te realiseren. In het bestemmingsplan ‘Stationslocatie 2014’ wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>‘De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan</i></p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 4 van de toelichting</p>

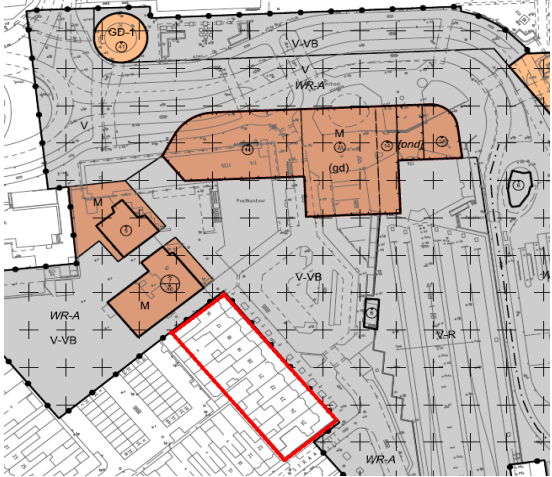
		<p><i>de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'.</i></p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p> <p>Tevens is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p>	
e.	Voor wat betreft de door u geroemde en genoemde burgerparticipatie merk ik op dat de burgers die hieraan hebben meegewerkt slechts een zeer klein deel van de bevolking vertegenwoordigen. Ik vind het dan ook merkwaardig dat er zonder meer gehoor is gegeven aan het uitwerken van de variant die de meeste stemmen kreeg, wetende dat het merendeel van de omwonenden van de stationslocatie tegen de beoogde plannen zijn en dus zeker niet voor variant I heeft gestemd.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	
f.	Tenslotte meen ik dat de beoogde planologische ontwikkelingen zullen leiden tot waardevermindering van onze woningen. Ik behoud mij dan ook alle rechten voor, om te zijner tijd eventueel een aanvraag om tegemoetkoming in de schade bij uw college van burgemeester en wethouders in te dienen.	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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de	Geen

		gemeentelijke website www.denhelder.nl .	
--	--	--	--

Nr. 12, 13	Selie van Rookhuizen K.H. Selie	Beantwoording	Aanpassing
a.	<p>Het betreffende ontwerpbestemmingsplan maakt onder meer de bouw van een nieuw gemeentehuis bij het station mogelijk. Ik acht dit kapitaalsvernietiging. Met de toekomstige fusie met de naburige gemeenten als Groot Schagen en Hollands Kroon weet U dat het te bouwen gemeentehuis in de toekomst niet als zodanig zal worden gebruikt. En worden de burgers van Den Helder weer met een groot en kostbaar gebouw opgezadeld, waar geen functie meer voor is.</p> <p>De inwoners Den Helder draaien mijns inziens daardoor nu en in de toekomst op voor de nu te maken kosten van een nieuw gemeentehuis dat achteraf gezien niet nodig blijkt te zijn en wat zeer kwalijk is te noemen daar deze ontwikkelingen bij u nu al bekend zijn,</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op de bestemmingsplanprocedure (zie inleiding).</p> <p>Met betrekking tot het 'waarom' van een nieuw stadhuis op de stationslocatie en de financiële onderbouwing hiervan, wordt verwezen naar de plantoelichting en de inleiding van de nota van beantwoording. Verder is een toekomstige fusie met de gemeenten Schagen en Hollands Kroon op dit moment niet aan de orde.</p>	Geen
b.	<p>De Nederlandse Spoorwegen laat de gemeente op kosten van de gemeente een stationslocatie bouwen, gedeeltelijk op hun grond waardoor een erfpacht moet worden betaald dan wel dat het gebouw gedeeltelijk door natrekking eigendom wordt van de Nederlandse Spoorwegen. Door de fusie met de andere gemeenten zal het gemeentehuis haar functie verliezen en zal het gebouw onverkoopbaar zijn. Hoe gek gaat het worden!!!! Ook hierover staat niets in het ontwerpbestemmingsplan. Op zijn minst zal hier onderzoek naar moeten worden verricht.</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen relatie heeft met het bestemmingsplan (zie inleiding). Verder is een toekomstige fusie met de gemeenten Schagen en Hollands Kroon op dit moment niet aan de orde.</p> <p>Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet, is het kostenverhaal verzekerd en wordt er daarom voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' geen exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.</p> <p>Wel wordt opgemerkt (hoewel dit buiten het bestek van het bestemmingsplan valt) dat er uiteraard bij het bepalen van het investeringskrediet voor de bouw van het stadhuis en de benodigde financiële middelen voor de grondexploitatie van Zeestad wel degelijk rekening is gehouden met de bestaande eigendomssituatie en de mogelijk financiële aspecten daarvan.</p>	Geen
c.	<p>Door realisatie van de beoogde planologische ontwikkelingen is sprake van een grote toename van het parkeerprobleem. Het beoogde parkeerterrein op het maaiveld is mijns inziens veel te</p>	<p>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</p>	Geen

	<p>klein om te voldoen aan de grote parkeerbehoefte. Ik ben van mening dat de parkeerbehoefte onvoldoende onderzocht en onderbouwd is. Wanneer in de toekomst vraag is naar meer parkeerruimte is uitbreiding op deze locatie onmogelijk, waardoor wij als omwonenden met een ontoelaatbare parkeerevende worden geconfronteerd. Deze situatie is voor ons onacceptabel.</p> <p>Bovendien staan in uw plannen acht parkeerplaatsen aangegeven voor onze eerste 10 huizen, hetgeen er veertien dienen te zijn. Ook dient dan uiteraard sprake te zijn van gratis parkeervergunningen voor de bewoners en hun bezoekers.</p>	<p>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.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving. Hoe die balans er definitief uit ziet kan natuurlijk pas vastgesteld worden als het bouwplan voor het stadhuis en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte opgesteld zijn. De in participatiecampagne weergegeven aantallen moeten dus als indicatief beschouwd worden.</p>	
d.	<p>Door het beoogde bouwplan gaat niet alleen het parkeren op zich toenemen maar - wat nog veel veel erger is - het aantal verkeersbewegingen, welke mede sterk veroorzaakt zullen worden door de diensten van het Centrum voor Werk en Inkomen en het UWV, daar sprake is van frequent bezoek van cliënten van deze diensten. Deze diensten zijn nu niet in het gemeentehuis gevestigd. U bent hier zeer wel mee bekend. Mede door de intensiviteit ontstaat permanente geluidshinder en sterke vermindering van de luchtkwaliteit door toename van onder meer het gevaarlijke fijnstof.</p>	<p>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 NO₂ (stikstofdioxide) en fijnstof. De concentraties NO₂ en fijnstof blijven ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p>Ook is er onderzoek gedaan naar geluid (bijlage <i>Den Helder Stationsgebied: Akoestisch onderzoek</i>). Paragraaf 4.4 van dit onderzoek geeft aan dat: <i>‘Vanaf de Jan Blankenstraat wordt het noordelijke deel van de Boerhaavestraat in de toekomst verlegd naar het westen. De weg zal dan aansluiten op de rotonde bij de watertoren. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/uur waardoor de aanleg niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidshinder. Vanwege een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting echter wel indicatief bepaald’.</i></p>	Geen

		<p>De conclusie van het onderzoek is dat: <i>'De toekomstige geluidsbelastingen relatief hoog zijn. Geadviseerd wordt daarom in de toekomst bij onderhoud gebruik te maken van geluidsarm asfalt of verkeerskundige oplossingen om de geluidsbelasting terug te dringen'</i>. Bij de inrichting van de Boerhaavestraat zal met dit advies rekening worden gehouden.</p>	
e.	<p>Ook acht ik het een kwalijke zaak dat voor het realiseren van het beoogde bouwplan twee karakteristieke gebouwen van na-oorlogse architectuur moeten worden gesloopt, te weten het postkantoor en het stationsgebouw. Ondanks het feit dat beide bouwwerken niet als monument of als beeldbepalend pand zijn aangewezen, acht ik het gelet op de karakteristieke bouw en hun (cultuur)historisch karakter van groot belang dat zij voor het nageslacht behouden blijven.</p>	<p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'</i>.</p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 4 van de toelichting</p>

		Tevens is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.	
f.	Uit uw ontwerpbestemmingsplan blijkt eveneens niet dat een onderzoek is gedaan naar eventuele rechten van de ontwerpers/architecten en/of hun nabestaanden, hetgeen zou kunnen leiden tot schadeclaims. Dit onderzoek dient uiteraard wel te geschieden.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan.	Geen
g.	Ook wens ik op te merken dat het stuk Boerhaavestraat vanaf het huidige postkantoor tot zeker aan de Jan Blankenstraat zeer beeldbepalend is door de staat van de huizen met de originele erkers met de glas in rood ramen . Dit mooie stukje Den Helder - waar we al zo weinig van hebben - mag nooit achter een groot nieuw gebouw gestopt worden. Integendeel, het moet gekoesterd worden en in de spotlights komen te staan zodat treinreizigers bij aankomst dit originele stukje Den Helder zien.	Op de verbeelding van het bestemmingsplan te zien dat het zicht van treinreizigers op de woningen van de Boerhaastraat (rode lijn) door de nieuwbouw niet wordt belemmerd.	Geen
			
h.	-Voor wat betreft de door u geroemde en genoemde burgerparticipatie merk ik op dat van burgerparticipatie totaal geen sprake is. Een klein deel van de bevolking heeft -vergeet dit niet - een mening mogen geven (niet meer en niet minder) over EEN IMPRESSIE van drie gebouwen. Het is dan ook merkwaardig dat zonder meer gehoor wordt gegeven aan het uitwerken van de variant die de meeste stemmen kreeg, wetende dat de omwonenden van de stationslocatie tegen de	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen

	<p>beoogde plannen zijn en zeker niet voor variant 1 hebben gestemd. Ik ben van mening dat niet afdoende is voldaan aan hetgeen is neergelegd in de besluiten van 9 juli en 29 oktober 2012.</p> <p>-Najaren gesteggel over het wel of niet bouwen van een nieuw stadhuis op de stationslocatie is het heel duidelijk dat dit plan geen draagvlak heeft bij de Helderse bevolking. Dit blijkt mede uit de kleinst mogelijke meerderheid in uw raad.</p>		
i.	<p>Uiteindelijk leiden de beoogde planologische ontwikkelingen tot een waardevermindering van onze woningen. Ik behoud mij dan ook alle rechten voor, om te zijner tijd een aanvraag om tegemoetkoming in de schade bij uw college van burgemeester en wethouders in te dienen.</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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl.</p>	

Nr.	Helderse Ondernemersvereniging Binnenstad	Beantwoording	Aanpassing
14 a.	<p>U geeft aan dat de VOP die nu van het station naar de zuidzijde van de Beatrixstraat loopt wordt verlegd van het station richting Stadspark.</p> <p>Dit is voor onze leden aan de zuidzijde van de Beatrixstraat en voor de belangenverenigingen absoluut onaanvaardbaar. Het verleggen van loop/koopstromen kan en zal deze winkels veel klanten kosten en in dit geval planschade claims opleveren, de bestaande situatie geeft een duidelijk beeld waarom de bewoners/bezoekers aan de schaduwkant van de Beatrixstraat lopen en waarom de daar gevestigde winkels in de afgelopen 50 jaar hun brood hebben kunnen verdienen.</p>	<p>De positie van voetgangersoversteekplaatsen (VOP) betreft inrichtingsaspecten die geen regeling (behoren te) vinden in een bestemmingsplan.</p> <p>Evenwel kan worden opgemerkt dat de route van het station naar het stadspark in het stedenbouwkundig plan is vormgegeven met een VOP. Het klopt dat in het stedenbouwkundig plan geen VOP is verbeeld van het station naar de zuidzijde van de Beatrixstraat.</p> <p>Het voornemen om de Middenweg (ten opzichte van de huidige ligging) te verplaatsen naar het zuiden, maakt een VOP van het station naar de zuidzijde van de Beatrixstraat overbodig. De VOP richting het stadspark eindigt door de verlegging van de Middenweg namelijk aan de zuidzijde van de Beatrixstraat en niet meer, zoals nu het geval is, aan de noordzijde van de Beatrixstraat.</p>	Geen

b.	<p>Wat betreft het winkellareaal neemt u in uw programma 200m² op voor een coffee-corner en 200m² voor commerciële voorzieningen, beide WO. De huidige winkels beslaan ieder ongeveer 60m² en dit is dus een forse uitbreiding. Tevens wilt u op de kop van de Beatrixstraat, naast de winkel/restaurant van Boon's Viswereld een bouwblok toevoegen aan het winkelbestand. Dit is wederom een flinke uitbreiding. Wij vragen u dan ook om de huidige voorgenomen commerciële ruimte in het station op locaties in de binnenstad te huisvesten. Natuurlijk moet er een gelegenheid zijn om een broodje of een flesje drinken te kopen, net als de huidige bloemenzaak die prima voldoet. Een uitbreiding die deze zaken denken nodig te hebben (wij denken daarbij aan een uitbreiding van 5 a 10 %) is uiteraard acceptabel. Wij vragen u echter om geen grote uitbreidingen toe te staan.</p>	<p>Het bestemmingsplan staat binnen de bestemming 'Maatschappelijk' maximaal toe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 200 m² detailhandel - 200 m² horeca <p>Het huidige aantal m² winkeloppervlakte in het station is circa 600 m². Er is dus geen sprake van een uitbreiding van het winkeloppervlakte, maar juist een inperking daarvan.</p> <p>Het bestemmingsplan maakt een ontwikkeling op de hoek Beatrixstraat planologisch mogelijk. Op dit moment is er nog geen zicht op een concreet plan voor deze locatie, er is daarom gekozen voor een uit te werken bestemming. Dit houdt in dat de bestemming 'Gemengd' eerst uitgewerkt moet worden voordat er een ontwikkeling mag plaatsvinden. Bij een mogelijke uitwerking is overleg met betrokken partijen (o.a. HOB) vanzelfsprekend.</p>	Geen

Nr.	T. van Zutphen	Beantwoording	Aanpassing
15 a.	<ul style="list-style-type: none"> -De kwaliteit van het uitzicht wordt totaal verminderd -De bouw(hoogte) is veel te grootschalig voor deze locatie -Gezien momenteel de sloopvergunning aangevraagd is voor de huidige zusterflat locatie, ook mogelijk hier hoogbouw gebouwd gaat worden dan worden de bewoners echt ingeblokt (Doggershoekcomplex). -De privacy wordt geschonden -Inbreuk op het woongenot -Lichtinval met name op balkons worden vermindert -Waardedaling appartementen -Toename geluidoverlast -Naar achter (stadhuis) laagbouw doorbouwen zodat er van de hoogte voorkant de nodige verdiepingen er af kunnen. 	<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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl.</p>	Geen
b.	Schade aan de appartementen. Nul meeting gebouw (appartement) zowel in als uitpandig.	<p>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.</p>	Geen

c.	Hoge kosten voor de infrastructuur/wegen	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie de inleiding van deze nota waar op dit onderdeel ingegaan wordt).	Geen
d.	Parkeeroverlast binnenparkeerplaats bewoners	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. De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving.	
e.	Grote uitgaven wat ten koste gaat voor de Burger.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
f.	Nieuwe meting ivm fijnstof.	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
g.	Behoud stationsklok, deze dient op de huidige plaats te blijven staan, het is een groot risico deze te verplaatsen aangezien er een schoorsteen is in verwerkt.	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: ' <i>de bouwhoogte van een klokkentoren mag niet meer dan 25 meter bedragen</i> '. 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.	Geen

Nr.	Vereniging van eigenaren	Beantwoording	Aanpassing
16.	Ondergetekende verzoekt opdrachtgever en/of aannemer dringend om schriftelijk mede te delen of hij bereid is op korte termijn, in ieder geval voor de aanvang van de werkzaamheden, in tegenwoordigheid van een onafhankelijke derde/deskundige, gezamenlijk de toestand van de opstallen op te nemen, in een schouwrapport vast te leggen en controlemaatregelen overeen te komen, alles in opdracht en voor rekening van opdrachtgever of diens aannemer.	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

Nr.	F.J. Vriendjes	Beantwoording (pro-forma)	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) -De bouw van een nieuw stadhuis is veel te grootschalig voor deze locatie 	<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</p>	Geen

		<p>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 gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl.</p>	
b.	<p>Mogelijk schade aan het gebouw/appartementen als gevolg van de sloop- en bouwactiviteiten.</p> <p>Verzoek om nulmeting voor het gebouw en mijn appartementen, zowel binnen als buiten.</p>	<p>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.</p>	Geen
c.	<p>Last van windwerking (windtrek/steegvorming) langs de gevels en op de balkons</p>	<p>Er is geen wet, regel of norm die bepaalt dat windhinderonderzoek verplicht is. Een dergelijke normstelling volgt evenmin uit jurisprudentie.</p>	Geen
d.	<p>De gemeente Den Helder en inwoners lopen grote financiële risico's</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).</p>	Geen
e.	<p>Toename fijnstof</p>	<p>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</p>	Geen

		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.	
f.	Infrastructuur aanpassen is kapitaalvernietiging	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
g.	Parkeerproblemen	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. De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving. Hoe die balans er definitief uit ziet kan natuurlijk pas vastgesteld worden als het bouwplan voor het stadhuis en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte opgesteld zijn.	Geen
h.	Behoud van de klokkentoren op de plek waar deze nu staat	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: ' <i>de bouwhoogte van een klokkentoren mag niet meer dan 25 meter bedragen</i> '. 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.	Geen
i	Bebouwing doortrekken rooilijn Beatrixstraat laten vervallen	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.	Geen

		<p>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.</p> <p>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.</p>	
--	--	---	--

Nr.	Belangenvereniging Indische Buurt	Beantwoording	Aanpassing
18 a.	<p>M.b.t. het voorontwerp bestemmingsplan is door de Belangenvereniging een zienswijze ingediend. Onlangs werd een brief ontvangen door de bewoners van Middenweg 63, waarin werd gemeld dat deze bewoners een zienswijze zouden hebben ingediend. Hierbij werd verwezen naar een nota van beantwoording.</p> <p>Deze bewoners hadden echter geen zienswijze ingediend. De Belangenvereniging Indische Buurt, ook gesitueerd op Middenweg 63, heeft op haar zienswijze nimmer een reactie ontvangen. Dit tekent de manier waarop het College omgaat met dit project. In de op Middenweg 63 recent aanwezige Nota van Beantwoording wordt op de zienswijze van de Belangenvereniging Indische Buurt niet ingegaan.</p>	<p>De nota van beantwoording van het voorontwerp is inderdaad toegestuurd aan 'de bewoners van' Middenweg 63, het adres die onder uw reactie op het voorontwerp staat vermeld en niet aan de Belangenvereniging.</p> <p>In het vervolg zullen wij de correspondentie expliciet richten aan de 'Belangenvereniging Indische Buurt', afzender van deze zienswijze.</p>	Geen
b.	Besluitvorming niet transparant en blijkbaar "resultaat gestuurd" en onrechtmatig.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
c.	<p>Prestigeproject. Argumentatie niet rationeel:</p> <p>Het bestemmingsplan moet worden vastgesteld om op basis van het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan de bouw van een Stadhuis op deze locatie mogelijk te maken.</p> <p>Dit lijkt een prestigeproject van het College te zijn. Zoals in de meeste prestigeprojecten gebruikelijk is de argumentatie niet</p>	<p>Uit de toelichting van het bestemmingsplan en de inleiding van deze nota komt naar voren dat er twee belangrijke en valide argumenten zijn om het stadhuis op de stationslocatie te realiseren. Met de bouw van een nieuw stadhuis op de stationslocatie wordt invulling gegeven aan twee belangrijke ambities. Ten eerste wordt toekomstbestendige, duurzame</p>	Geen

	<p>rationeel.</p> <p>Als argument wordt slechts aangevoerd dat het College wil investeren in de ontwikkeling van het stadshart. Dit argument is zeer zwak omdat niet wordt aangegeven op welke wijze dit project, een Stadhuis, dat in principe alleen doordeweeks en slechts overdag wordt bevolkt, zou kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het stadshart.</p>	<p>en efficiënte huisvesting gerealiseerd voor bestuur en organisatie ter vervanging van de bestaande, gedateerde huisvesting. Ten tweede wordt met een nieuw stadhuis op de stationslocatie invulling gegeven aan de (ruimtelijke) verbetering van de stationslocatie, onderdeel van het Uitwerkingsplan Stadshart, en als zodanig tevens een impuls gegeven aan het (economisch) functioneren van de binnenstad.</p>	
d.	<p>Draagvlak en Burgerparticipatie:</p> <p>T.a.v. het slopen van het Postkantoor en het Station, beiden beeldbepalende gebouwen, wat in de plannen van het College nodig is, is krachtige actie gevoerd door een groot aantal deelnemers. Velen zien veel meer in het behoud van het Station en een nieuwe functie voor het karakteristieke gebouw Postkantoor.</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).</p>	Geen
e.	<p>De Stationslocatie onjuiste plaats voor een Stadhuis:</p> <p>De Stationslocatie ligt als plaats voor een Stadhuis niet erg voor de hand. Het Stadhuis moet de gehele stad bedienen doch ligt niet centraal t.o.v. de buitenwijken en Julianadorp en Huisduinen.</p> <p>Bovendien is voor een Stadhuis veel parkeerruimte nodig die voornamelijk overdag wordt gebruikt. Omdat de parkeerruimte in het Stadshart vooral overdag zeer schaars is en aanleg van parkeermogelijkheden duur is, leidt dit tot nog grotere schaarste in het stadshart.</p> <p>Veel geld zal nodig zijn voor een ingrijpende verandering van de infrastructuur, omdat het stationsplein en de aanliggende vijfsporang een belangrijk knooppunt is van wegen en de ruimte zeer krap is, zeker met de realisatie van een Stadhuis op dat punt.</p> <p>Voor het aanzien van de stad is een Stadhuis ook al geen verbetering. Het zal een massaal gebouw zijn dat de omgeving domineert.</p>	<p>Het is inderdaad juist dat geografisch gezien de stationslocatie niet het 'middelpunt' is van de gemeente Den Helder. Qua beleving en gebruik is natuurlijk de binnenstad van Den Helder wel degelijk het centrum van de stad: vrijwel alle publieke functies zijn of worden hier gevestigd. De keuze voor de stationslocatie is daarnaast ingegeven door de strategische ligging hiervan in het Stadshart: goed bereikbaar en representatief. Tevens geeft de bebouwing van het stadhuis invulling aan de ruimtelijke ambitie voor deze plek zoals die is bepaald in het Uitwerkingsplan Stadshart.</p> <p>In 2012 is in het Stadshart onderzoek gedaan naar parkeren. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er momenteel voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het Stadshart. Van schaarste is dus geen sprake. Ook met de realisatie van het nieuwe stadhuis ontstaat er geen schaarste van parkeerplaatsen, in de bestemmingsplanregels is namelijk 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</p>	Geen

		<p>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.</p> <p>De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet dan opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving. Hoe die balans er definitief uit ziet kan natuurlijk pas vastgesteld worden als het bouwplan voor het stadhuis en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte opgesteld zijn.</p> <p>De gebouwde en ongebouwde omgeving van de stationslocatie 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>Ten aanzien van de vrees voor massaliteit van de nieuwe bebouwing wordt het volgende opgemerkt. Een belangrijk onderwerp van het beeldkwaliteitplan (onderdeel van het stedebouwkundig plan) is het voorkomen van architectuur die het in de zienswijze beschreven beeld en beleving opwekt. Dit gebeurt onder andere door parcelering en verspringingen in de bebouwing voor te schrijven, waarbij de suggestie van drie op zichzelf staande bouwdelen ontstaat.</p>	
f.	<p>De risico's voor de burgers: Een voortdurende inspanning aan berekeningen en herberekeningen moet blijkbaar leiden tot de uiteindelijke conclusie dat de jaarlijkse kosten niet meer bedragen dan 2.1 mln. per jaar. Dit laatste zouden de kosten zijn van de huidige Stadhuisfaciliteiten, hetgeen overigens door velen wordt betwijfeld, ook al omdat het aantal gebouwen is verminderd. Daarmee moet dan worden bereikt dat de kosten niet hoger</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).</p>	Geen

	<p>zouden zijn dan de huidige kosten. De berekeningen geven een uitermate manipulatief beeld. Niet duidelijk is bijvoorbeeld waarom de kosten dezelfde blijven terwijl het ontwerp van het Stadhuis kleiner van omvang is geworden. Het is onduidelijk waarom de kosten van de infrastructuur niet zijn meegenomen in de berekening. Het rekenen met steeds nieuwe perioden waarover de kosten betaald moeten worden en onduidelijkheid over de periode daarna geeft grote twijfel aan de betrouwbaarheid van de cijfers. Uit de discussies over de organisatievorm voor de bouw en exploitatie blijkt niet dat het College voldoende inzicht heeft in de wijze waarop de laagste kosten kunnen worden gerealiseerd.</p>		
g.	<p>Parkeren Bloemen en Geleerdenbuurt: In het kader van de bouw van de Brede School in de Pasteurstraat en het bestemmingsplan Bloemen en Geleerdenbuurt is door het College steeds volgehouden dat de bouw van het Stadhuis geen toename van de parkeerdruk zou betekenen. Enige tijd geleden is met buurtbewoners echter besproken dat zulks wel het geval is. Dat betekent in de eerste plaats dat door het College voortdurend onwaarheid wordt gesproken en gelegenheidsargumenten worden gebuikt. Het Station werd nu aangegrepen als reden om betaald parkeren in te voeren. De Belangenvereniging zal het College nog van haar standpunt op de hoogte stellen. Alhoewel door de Raad van State wel als belanghebbende voor deze buurt aangemerkt werd de Belangenvereniging niet uitgenodigd voor het overleg met de buurt. Overigens werden daar ook andere tegenstanders van het Stadhuis van uitgesloten, zoals de bewoners van de Boerhaavestraat.</p>	<p>Zie ook de beantwoording onder e. van deze zienswijze. Door het opnemen van parkeernormen in het bestemmingsplan ontstaat geen extra parkeerdruk op de omgeving.</p> <p>Op dit moment onderzoekt het college bij een deel van de Geleerdenbuurt of er betaald parkeren in gevoerd moet worden. Dat heeft geen verband met de komst van het nieuwe stadhuis. Het al dan niet invoeren van betaald parkeren is afhankelijk van de mening van de bewoners.</p>	Geen

Nr.	Stichting Vitruvius	Beantwoording	Aanpassing
19 a.	<p>De plaats van te bouwen stationsstadhuisgebouw</p> <p>Den Helder heeft meerdere plaatsen om een nieuw stadhuis te bouwen zonder sloop van goede bestaande gebouwen. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan de plaats van de huidige schouwburg De Kampanje waar -a priori overbodige- winkel- en woonruimten geprojecteerd worden.</p>	<p>Uit de toelichting van het bestemmingsplan en de inleiding van deze nota komt naar voren dat er zwaarwegende argumenten zijn om het stadhuis op de stationslocatie te realiseren. Met de bouw van een nieuw stadhuis op de stationslocatie wordt invulling gegeven aan twee belangrijke ambities. Ten eerste wordt toekomstbestendige, duurzame en efficiënte huisvesting gerealiseerd voor bestuur en</p>	Geen

		<p>organisatie ter vervanging van de bestaande, gedateerde huisvesting. Ten tweede wordt met een nieuw stadhuis op de stationslocatie invulling gegeven aan de (ruimtelijke) verbetering van de stationslocatie, onderdeel van het Uitwerkingsplan Stadshart, en als zodanig tevens een impuls gegeven aan het (economisch) functioneren van de binnenstad. De gemeenteraad heeft daarom meerdere keren besloten dat het nieuwe stadhuis op de stationslocatie gebouwd gaat worden.</p>	
b.	<p>Het ontwerp bestemmingsplan Stationslocatie 2014 Helder vormt in die zin een onaanvaardbare bedreiging van de ter plaatse aanwezige ruimtelijke kwaliteit.</p>	<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). Ook is het zo dat ruimtelijke verdichting in een stadscentrum een normale maatschappelijke ontwikkeling is, waarmee rekening gehouden moet worden.</p>	Geen
c.	<p>De vormgeving van het stationsstadhuisgebouw: Het stationsstadhuisgebouw is in alle varianten kwalitatief onaanvaardbaar. Hier herkennen wij postmodernistische retro architectuur van de meest onaantrekkelijke soort. Alle ontwerpen zijn zwaar en lomp en lelijk en verwerpelijke voorbeelden van historiserend bouwen waarvoor geen enkele motivatie valt te bedenken. Post modernisme van de ergste soort. Ja, over smaak valt wel te twisten. De poort waar men onderdoor moet lopen van en naar de stad wordt de meest ideale hangplek, hoewel de akoestiek er hinderlijk zal zijn, de winddruk onaangenaam. De verpaupering is ingebakken. Het gevoel van onveiligheid zal vele malen groter zijn dan thans aan de orde is</p>	<p>Zie antwoord bij b.</p>	Geen

	<p>voor treinreizigers die laat in de avond van het station gebruik maken. Het 'verbeteren van vestigingsklimaat'(zie doelstelling bestemmingsplan) is een daarbij een brutale en onwaarachtige platitude. De intekening van een bloemenwinkel en een fietsenwinkel annex fietsreparatiepost en de wijze waarop dit vermeldenswaardig blijkt in de promotievideo's van de drie varianten, is significant voor de povere verbeeldingskracht van Zeestad CV/BV en alle daarbij ingehuurde professionals.</p>		
d.	<p>Uitwerking plan qua wegen en parkeren: Wat de uitwerking van het plan qua wegen en parkeren betreft onderschrijven wij het door de heer J. Vonk en de heer Selie (de laatste namens de bewoners van de Boerhaavestraat) geformuleerde volledig, in het plan staat niet vermeld onder welke voorwaarden gebouwd gaat worden op de grond van de Nederlandse Spoorwegen, die deze grond niet cadeau zullen doen. Een nadere financiële onderbouwing is dringend noodzaak t.b.v. een gedegen raadsbesluit en breed draagvlak bij de bevolking. De indruk wordt gewekt dat men de werkelijke kosten buiten beeld wil houden wat toch niet de intentie kan zijn; de afspraken met de Spoorwegen zijn van cruciaal belang.</p>	<p>In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op 18 november 2013 heeft de raad besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuw stadhuis. Met dit investeringskrediet zijn de kosten van de beoogde investering gedekt.</p> <p>Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt als volgt aangevuld: Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv (als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart).</p> <p>Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet, is het kostenverhaal verzekerd en wordt er daarom voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' geen exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.</p> <p>Aanvullend wordt nog opgemerkt (hoewel dit buiten het bestek van het bestemmingsplan valt) dat er uiteraard bij het bepalen van het investeringskrediet voor de bouw van het stadhuis en de benodigde financiële middelen voor de grondexploitatie van Zeestad wel degelijk rekening is gehouden met de bestaande eigendomssituatie (zoals de verwerving van NS gronden) en de mogelijke financiële aspecten daarvan.</p>	<p>Hoofdstuk 6 van de toelichting aanvullen</p>

e.	<p>De interpretatie van de toetsing cf art 3.1.6 lid 2 sub a BRO in landelijke Nota MoMo aan de nota 'cultuurhistorische waarden van Den Helder' door de planontwikkelaars en de daaraan gekoppelde conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor het plan, delen wij niet. De gemeente moet zijn standpunt motiveren volgens de regelgeving en ook daar is niets van te vinden in het plan. Dat zegt zowel iets over de nota als over de kennis en bijbehorende interpretatie en de interne doorkoppeling daarbij van de planontwikkelaars</p>	<p>Er wordt aangenomen dat adressant bedoelt te refereren aan het vierde lid van artikel 3.1.6 Bro, waarin het volgende is bepaald: <i>een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden;</i> Deze bepaling gaat minder ver dan de zienswijze stelt.</p> <p>De bunker aan de Boerhaavestraat is een Rijksmonument. Het bestemmingsplan gaat uit van behoud van dit monument. Voor het overige zijn er in het plangebied geen monumenten aanwezig.</p> <p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'.</i></p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen</p>	<p>Hoofdstuk 4 van de toelichting aanvullen</p>
----	---	---	---

		<p>ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p> <p>Daarnaast is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p> <p>Tevens is onderzoek gedaan naar mogelijke archeologische waarden. Het rapport <i>Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder</i> concludeert dat er mogelijk archeologische resten uit het laat-neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen aanwezig zijn. In het bestemmingsplan is daarom aan de gehele locatie de (dubbel-)bestemming 'Waarde-Archeologie' toegekend die voorwaarden stelt aan bodemverstoringen beneden de 3 meter onder maaiveld middels een onderzoeksplicht.</p>	
f.	<p>Actualisering gemeentelijke cultuurhistorische waarden. Teneinde te bereiken dat degenen die betrokken zijn bij en geïnteresseerd zijn in cultuur-historisch erfgoed elkaar weten te vinden, is in de eerste plaats noodzaak dat zij dezelfde basiskennis hebben. Wij zijn er voorstander van dat er op redelijk korte termijn een bijeenkomst wordt belegd voor betrokkenen en geïnteresseerden (bijvoorbeeld indieners van zienswijze op bestemmingsplan) met een ruime basiskennis om diverse groepen en opvattingen dichter tot elkaar te brengen d.m.v. een openbaar debat. Een gemeente zou betrokken en geïnteresseerde burgers moeten koesteren en stimuleren op een open manier. Wij weten dat de gemeentelijke organisatie het druk heeft, maar een actualisatie van de gemeentelijke nota is hard nodig en bewoners zouden daarbij behulpzaam kunnen zijn.</p>	<p>Actualisatie van deze gemeentelijke nota is een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan.</p>	Geen
g.	<p>Ontbreken van visie op jongere gebouwen. Het bestuur van Vitruvius is van mening dat de gemeente, zoals vele andere gemeenten, al moeite heeft met het onderhoud van</p>	<p>Het ontwikkelen van een algemene visie op jongere monumenten is een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan.</p>	Geen

	de gemeentelijke monumenten. Niettemin is er in de nota MoMo de zorg voor jongere gebouwen, niet zijnde een monument, uitgebreid aan de orde gesteld, waarbij vooral de nadruk ligt op conservering en herbestemming hiervan om dure inhaalslagen in de toekomst te vermijden. De gemeente Den Helder is daar hier dus niet in detail van op de hoogte of kiest ervoor de nota te negeren, hetgeen bij landelijk instellingen verbazing blijkt te wekken. In Den Helder is dus nog een lange weg te gaan m.b.t. het respectvol omgaan met jongere gebouwen met de kwaliteit van het NS station en het Postkantoor.		
h.	Het geestelijk eigendom van de architecten Het bestuur van Vitruvius heeft contact gehad met de architect van het station, de heer Van der Grinten. Wij hebben hem geïnformeerd over de sloopplannen. Zijn station is immers een belanghebbend specimen van stationsbouw in de periode van ontstaan, samen met de stations van Beverwijk en Schiedam, die ook van zijn tekentafel komen. De voorkeur van de heer Van der Grinten gaat uit naar optie 3 van de toen nog ter keuze aan de bewoners voorgelegde 'sfeerbeelden,' waarbij zijn stationsgebouw behouden zal blijven. Vitruvius zal hem op de hoogte houden van de ontwikkelingen.	Het geestelijk eigendom van het ontwerp van het station is geen belemmering voor de sloop van het gebouw en de verwezenlijking van het bestemmingsplan.	Geen

Nr.	Stichting Cuypersgenootschap	Beantwoording	Aanpassing
20 a.	In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan motiveert de gemeente waarom ze het stationsgebied van Den Helder wil aanpakken. Den Helder wil volgens de stukken de voorspelde krimp van stad en regio aanpakken en de stad een beter toekomstperspectief bieden. Den Helder is een centrumgemeente in de Noordkop en heeft daarom ook de taak om te zorgen voor een levendig en veilig stadshart met goede stedelijke voorzieningen. Vervolgens schrijft de gemeente: <i>Het herontwikkelen van het stationsgebied met het huisvesten van een nieuw stadhuis levert hier een belangrijke bijdrage aan. Het huisvesten van het stadhuis in het hart van de stad is een belangrijke en ook symbolische stap in de stedelijke vernieuwing. Hierdoor komt het openbare bestuur dicht bij de andere centrumfuncties in de stad te liggen.</i>	De uitvoering van het Uitwerkingsplan is in volle gang. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het Uitwerkingsplan achterhaald is. De gemeenteraad heeft op een aantal momenten de financiële middelen die voor de totale vernieuwingsopgave van de binnenstad benodigd zijn goedgekeurd. Laatstelijk met de vaststelling van het zogenoemde 'Uitwerkingsplan fase 1+ (medio 2012)'. 	Geen

	<p><i>Het stadhuis functioneert dan als boegbeeld voor het stadscentrum waardoor het hele stadshart een sterkere identiteit krijgt. Wij hebben sterk onze twijfels bij deze ambities van de gemeente. Geconstateerd moet worden dat de centrumplannen van Den Helder in de huidige Nederlandse situatie en nog meer in de specifieke situatie van Den Helder als economisch zwakke krimpgemeente, buitengewoon utopisch lijken. Het Uitwerkingsplan Stadshart, de basis voor het huidige bestemmingsplan, dateert uit 2008 zodat de vraag kan worden gesteld of deze, gelet op de crisis, nog wel actueel is. In 2008 werd al gesteld dat alle plannen een tekort zullen opleveren. Door de crisis zal dit tekort vermoedelijk alleen nog maar groter worden. Het is sterk de vraag of de plannen uitgevoerd kunnen worden zoals bedacht.</i></p>		
b.	<p>Het Cuypersgenootschap constateert ook dat het een feit is dat de gestelde ambities voor het stationsgebied niet te hoeven resulteren in de huidige plannen, m.a.w: ze hoeven niet ten koste te gaan van het erfgoed in het stationsgebied. Zoals door de gemeente zelf is aangetoond kunnen de beoogde ambities ook met behoud van het oude station en het postkantoor worden gerealiseerd. Behoud staat een nieuw stadhuis niet in de weg. Een combinatie van oud en nieuw kan een heel spannend resultaat opleveren, wat het architectuurtoerisme kan stimuleren. U kiest echter ongemotiveerd voor de makkelijkste oplossing, complete sloop-nieuwbouw</p>	<p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'</i>.</p>	Geen
c.	<p>Op pagina 17 van de toelichting op het bestemmingsplan schrijft u onder het kopje cultuurhistorie: <i>Bij nieuwe planvorming dient in een zo vroeg mogelijk stadium door inschakeling van de monumentencommissie aandacht te zijn voor de cultuurhistorische aspecten. Het zorgvuldig omgaan met de cultuurhistorie uit zich ook in het voorkomen van aantasting door</i></p>	<p>Zie ook het antwoord onder b. van deze zienswijze en daarnaast het volgende.</p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet</p>	Hoofdstuk 4 van de toelichting aanvullen

	<p><i>sloop of herbestemming van historisch waardevolle gebouwen of terreinen. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de sloop van het postkantoor en het stationsgebouw. Beide zijn niet aangewezen als monument of als beeldbepalend pand Sloop van deze gebouwen is dan ook niet in strijd met de Nota Cultuurhistorische Waarden.</i> In de Nota Cultuurhistorische Waarden schrijft de gemeente ook dat bij nieuwe planvorming in een zo vroeg mogelijk stadium de monumentencommissie geconsulteerd moet worden, om cultuurhistorische waarden te kunnen behouden en als instrument te kunnen gebruiken om de kwaliteit van nieuwe ontwikkelingen te kunnen versterken. Dit heeft u hier niet gedaan. Uit niets blijkt dat de monumentencommissie in een vroeg stadium is geconsulteerd. U schrijft in de toelichting op het bestemmingsplan slechts dat het station en postkantoor niet aangemerkt zijn als monument of beeldbepalend pand, en de plannen dus niet in strijd zijn met de genoemde cultuurhistorische nota. Dat klopt niet. U bent op de hoogte van het feit dat de monumentencommissie het NS-station naar aanleiding van onze monumentenaanvraag als monumentwaardig heeft beoordeeld. Gezien de richtlijnen van de Nota Cultuurhistorische Waarden had u advies moeten inwinnen bij de monumentencommissie over de mogelijkheden om de cultuurhistorische waarden van het gebied op een bepaalde manier te behouden en als kans te gebruiken om een betere ruimtelijke kwaliteit te krijgen.</p>	<p>geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p> <p>Daarnaast is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p> <p>Tevens is onderzoek gedaan naar mogelijke archeologische waarden. Het rapport <i>Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder</i> concludeert dat er mogelijk archeologische resten uit het laat-neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen aanwezig zijn. In het bestemmingsplan is daarom aan de gehele locatie de (dubbel-)bestemming 'Waarde-Archeologie' toegekend die voorwaarden stelt aan bodemverstoringen beneden de 3 meter onder maaiveld middels een onderzoeksplicht.</p>	
d.	<p>Wij constateren ook dat de huidige plannen botsen met de Strategische visie 2020 van de gemeente Den Helder. In deze visie staat: <i>De sterke kanten van Den Helder als de zee, strand en duinen, rust en ruimte en het waardevolle (maritiem) cultuur historisch erfgoed worden gekoesterd</i></p>	<p>In het citaat uit de structuurvisie is voor de woorden 'cultuur historisch erfgoed' het woord 'maritiem' gevoegd. Het postkantoor noch het stationsgebouw zijn maritiem erfgoed.</p>	Geen
e.	<p>Vanaf 1 januari 2012 moet de toelichting van ieder nieuw bestemmingplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. Deze plicht is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Volgens artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Bro dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en moeten aangeven welke conclusies</p>	<p>Er wordt aangenomen dat adressant bedoelt te refereren aan het vierde lid van artikel 3.1.6 Bro, waarin het volgende is bepaald: <i>een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden;</i> Deze bepaling gaat minder ver dan de zienswijze stelt.</p>	Hoofdstuk 4 van de toelichting aanvullen

	ze daar aan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan.	Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar wat bij de beantwoording onder b. en c. van deze zienswijze is gesteld.	
--	--	---	--

Nr.	Halfords	Beantwoording	Aanpassing
21.	<p>Wij onderstrepen het belang van een bedrijf dat op de stationslocatie een fietsenstalling beheert, ook fietsen kan verhuren en reparaties verricht. Wellicht dat er ook tweede hands fietsen verkocht zouden kunnen worden. Wij zijn echter verontrust over de mogelijkheid van een winkel van 300m², de huidige rijwielzaken in de stad zijn ongeveer even groot als de door u voorgestelde maximale maat en een dergelijk toename van het aantal vierkante meter verkoopvloeroppervlak lijkt ons zeer ongewenst in het Helderse.</p> <p>De leegstand in heel Den Helder is voor bezoekers, bewoners en ondernemers zeer onaantrekkelijk en in de hele stad vind je grote leegstand en de binnenstad in het bijzonder. Wij vragen u om realistisch naar deze m² te kijken om het centrum van onze stad niet verder te verzwakken met deze veel te grote uitbreiding</p>	<p>In de regels is een 'Fietsenstalling met ondergeschikte detailhandel' opgenomen. 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.</p> <p>Het beoordelen van de definitie 'ondergeschikt' kan pas dan plaatsvinden als het concrete bouwplan bekend is.</p>	Geen

Nr.	R. Scholte	Beantwoording	Aanpassing
22 a.	<p>Ons bezwaar betreft, dat de Gemeente Den Helder geheel en al voorbij gaat aan de door henzelf met ons overeengekomen functie van het voormalig postkantoor als cultureel centrum en aan de onbetwiste status van het gebouw als historisch monument. Dat laatste geldt eveneens voor het NS-station.</p>	<p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: 'De</p>	Hoofdstuk 4 van de toelichting aanvullen

		<p><i>CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'.</i></p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument.</p> <p>Tevens is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p> <p>In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen zie hiervoor het antwoord onder a.</p>	
b.	De door de Gemeente Den Helder voorgenomen sloop van beide monumenten, zoals geponeerd in dit Bestemmingsplan, is strijdig met de beleid van Rijksoverheid.		Geen

Nr.	H.M. van Kuijk	Beantwoording	Aanpassing
23 a.	Allereerst moet ik vaststellen dat de naam van het plan onjuist is. Ook juridisch. Immers, in het plan wordt het station geheel verwijderd. Een onderdoorgang kunnen we geen "station" noemen. Den Helder verliest zijn station. Waar het in mijn ogen wel recht op heeft. Ik ben een trouw treinreiziger en Den Helder heeft - ook in architectuur - behoefte aan een karakteristiek station, temeer omdat het eindpunt is van een lange lijn, van en naar Nijmegen en Maastricht. The Top of Holland, nietwaar?	Dit bestemmingsplan maakt juist de ontwikkeling van een geïntegreerd stadhuis/station mogelijk. Het 'stationsdeel', waartoe ook de genoemde passage behoort, maar ook gemoderniseerde commerciële en stationsfuncties van NS, krijgt een binnen de bouwmassa een eigen gezicht en identiteit, zoals is weergegeven in het beeldkwaliteitplan bij de plantoelichting.	Geen
b.	Nu is dat karakteristieke station er al, een monument van naoorlogse architectuur, zoals door deskundigen is vastgesteld, zoals u weet. Met een zorgvuldige renovatie krijgt de stad weer een sfeervol station.	Zoals in de inleiding van deze nota al is weergegeven heeft de gemeenteraad op 18 november 2013 besloten om de zogenoemde variant complete nieuwbouw voor stadhuis-station te realiseren en niet te kiezen voor behoud van het bestaande stationsgebouw. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze	Geen

		variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.	
c.	Het kan niet zo zijn dat NS een nieuw station bouwt in Zaanstad, het station Alkmaar ingrijpend en kostbaar vernieuwt, en dat het station Den Helder wordt weggevaagd, en dat de gemeente zelfs voor stationsgrond moet gaan betalen. Een regelrechte achterstelling. En dan hebben we het nog niet over de jarenlange achterstelling ten opzichte van Schagen, wat dubbel spoor betreft. Opvallend en laakbaar is het ook dat de NS geen inzicht geeft in de financiële overeenkomst die ze met het Gemeentebestuur heeft gesloten. Op basis van de Wet Openbaarheid van Bestuur is dit noodzakelijk, voor een gedegen inzicht in het Ontwerp Bestemmingsplan. Kennelijk gaat de Gemeente grond pachten van de NS. Op die grond rust nu de bestemming "verkeer en vervoer". Omdat de grond slechts gepacht wordt, en niet gekocht, kan het niet zo zijn dat er opeens een bestemming "maatschappelijk" op kan gaan rusten, zoals in het ontwerp staat. Ook niet juridisch.	<p>Een oordeel over het door de spoorse sector gevoerde beleid voor onze regio valt buiten het bestek van het bestemmingsplan.</p> <p>Het is wel degelijk mogelijk om in een bestemmingsplan aan gronden die niet in eigendom zijn van de gemeente een bestemming toe te kennen. De NS is tijdig in kennis gesteld van het ontwerpbestemmingsplan 'Stationslocatie' en zij hebben geen zienswijze ingediend.</p> <p>Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet, is het kostenverhaal verzekerd en wordt er daarom voor het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' geen exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.</p> <p>Aanvullend wordt nog opgemerkt (hoewel dit buiten het bestek van het bestemmingsplan valt) dat er uiteraard bij het bepalen van het investeringskrediet voor de bouw van het stadhuis en de benodigde financiële middelen voor de grondexploitatie van Zeestad wel degelijk rekening is gehouden met de bestaande eigendomssituatie (zoals de verwerving van NS gronden) en de mogelijke financiële aspecten daarvan.</p>	Geen
d.	Hoewel we overspoeld worden en zijn met het woord "participatie" en "participatiesamenleving", moet ik tot mijn grote spijt vaststellen dat er wat betreft bestemming en bestemmingsverandering van het gebied geen enkel draagvlak is gezocht of gepeild.	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen
e.	Den Helder is een stad van ruimte. Daarom is het hier plezieriger wonen dan in de volle Randstad. Een bestemmingsplan betreft de ruimtelijke ordening, wat kan er, en wat niet. Wat in mijn ogen niet mag kunnen, is de plezierige, open ruimtelijkheid die de huidige stationslocatie biedt af te sluiten met een kantoorkolos van merendeels 21 meter hoog. Die werpt schaduw over het groene stadspark, dat zonnige terrasjes en picknickplekken behoeft, en is van vrijdagmiddag tot maandagmorgen sfeerloos en donker. Een achteruitgang wat betreft open, zonnige,	<p>Aan dit bestemmingsplan ligt onder andere het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan ten grondslag. Dit Uitwerkingsplan spreekt zich uit dat juist de overmaat aan open ruimte één van de negatieve aspecten is van de huidige stationslocatie. Voorliggend bestemmingsplan biedt daarop een antwoord en oplossing.</p> <p>In de toelichting van het bestemmingsplan is het stedenbouwkundig plan opgenomen, daarin zijn ook</p>	Geen

	<p>sfeervolle ruimtelijkheid. Toon oog voor de meeste zonuren van Nederland. De afsluitende kantoormuur is uiteraard ook een flinke aanslag op de leefbaarheid van de woningen tegenover het bouwproject. Waardedaling van de huizen ligt voor de hand. Ook de zo markante positie van de Watertoren zal verminderen, wat niet wenselijk is, vanuit historisch perspectief en sfeergevoel. Daarnaast merk ik op dat het in mijn ogen in de toekomst mogelijk moet blijven om het huidige station te verplaatsen tot net voorbij de tunnel, zuidwaarts dus. Dat zou de stad nog veel meer open ruimtelijkheid bieden, en de gelegenheid geven om de westelijke en oostelijke stadsdelen met elkaar te verbinden. Dit idee is meermalen geopperd, ook vanuit de bevolking.</p>	<p>schaduwdiagrammen opgenomen voor de nieuwe ontwikkeling. Daaruit valt niet af te leiden dat er schaduwwerking op het Stadspark optreedt.</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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl.</p> <p>Bij het opstellen van de varianten voor de bouw van het stadhuis is zorgvuldig gekeken naar de omliggende bebouwing (waaronder de watertoren). De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft geoordeeld dat alle drie de varianten stedenbouwkundig recht doen aan de bestaande setting ter plaatse (zie paragraaf 2.4.5 van de toelichting). De watertoren is een monumentaal bouwwerk en is als zodanig ook opgenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>Het zuidwaarts verplaatsen van het station en het creëren van nog meer openheid op deze locatie is strijdig met het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart.</p>	
f.	<p>Een stadhuis op deze locatie heeft de uitdrukkelijke bedoeling om mensen naar het centrum te trekken. Dat houdt helaas ook een forse intensivering van verkeer en parkeren in. In het ontwerp bestemmingsplan ontstaan er een tiental parkeerfuncties bij en rond het stadhuis, waar er bij het huidige stadhuis slechts één is. Omdat er veel parkeerbewegingen zullen zijn, leidt dat tot een grote toename van fijnstof (CO₂), niet prettig en riskant voor bezoekers van het centrum, en de omwonenden. Het neemt ook de kans weg om parkeren rond het centrum gratis te maken, wat zeer nodig is voor de ondernemers in het huidige koopklimaat.</p>	<p>Het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit. Er is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit (<i>bijlage 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 NO₂ (stikstofdioxide) en fijnstof. De concentraties NO₂ en fijnstof blijven ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden.</p>	Geen

	<p>Een ecologisch onderzoek ontbreekt volledig in het ontwerp. Een "rapportage" door een ingenieursbureau over de "verwachte" luchtkwaliteit is slechts nattevingerwerk. Ook de aanzienlijke versmalling van de Middenweg zal leiden tot een grotere fijnstofdichtheid. Dat die weg een stevig tochtgat zal worden, ligt voor de hand, gezien de overheersend westelijke winden in de stad. Een wind-effect onderzoek ontbreekt eveneens. Ik wijs er tevens op, dat het plan leidt tot aanzienlijk meer autoverkeer over de enige binnenrondweg die de stad heeft. Nu al is het heel erg lastig voor voetgangers, zeker ouderen, om die weg over te steken. Daarnaast wordt ook de huidige fietsparkeerproblematiek nog groter, gezien de uitbreiding van de functies van het gebied.</p>	<p>Er is geen wet, regel of norm die bepaalt dat windhinderonderzoek verplicht is. Een dergelijke normstelling volgt evenmin uit jurisprudentie.</p> <p>Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt het volgende opgemerkt. Bij het ontwerpen en inrichten van wegen speelt veiligheid een belangrijke rol. CROW heeft diverse richtlijnen, normen en instrumenten ontwikkeld voor de inrichting van wegen. Deze zijn allemaal gebaseerd op het concept Duurzaam Veilig Verkeer. Bij het inrichten/aanleggen van wegen in Den Helder wordt gebruikt gemaakt van de richtlijnen, normen en instrumenten van de CROW, dit gaat ook gebeuren bij de inrichting van de Boerhaavestraat.</p> <p><i>*CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer.</i></p> <p>Voorts wordt in het stedenbouwkundig plan (onderdeel van de toelichting op het bestemmingsplan) voldoende ingegaan op de benodigde capaciteit van fietsenstallingen.</p>	
--	---	---	--

Nr.	T. Minneboo	Beantwoording	Aanpassing
24 a.	<p>In dit gebied gelegen aan de hoek Beatrixstraat en langs de Parallelweg zijn opgenomen de bebouwing hoek Beatrixstraat van Boon's Viswereldwinkel, het hotel Wienerhof en het daarnaast gevestigde Reisburo. Deze bebouwing en de bijbehorende openbare ruimte direct aan de bebouwing gelegen dient buiten het ontwerp te worden gehouden. (Zie nummering 014 en 014b in het vigerend planologisch kader). Het ruimtelijke karakter van de huidige locatie moet gehandhaafd blijven. Blijft de vraag bestaan waarom het perceel hoek Beatrixstraat afgesplitst moet worden van de overige percelen in deze straat. Een niet te aanvaarden splitsing. Ook de planvisie voor hotel Wienerhof en het Reisburo is niet aanvaardbaar. Het gemeentebestuur wil kennelijk mogelijkheden scheppen tot een verdere bedrijfsmatige uitbouw op deze hoek tot een maximale</p>	<p>Ook wanneer voor percelen reeds een bestemmingsplan vigerend is, kan voor die percelen een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Ter toelichting: wettelijk is er een plicht eens in de 10 jaar een bestemmingsplan te herzien.</p> <p>Een ontwikkeling op de hoek Beatrixstraat is vanuit de stedenbouwkundige ambities voor het Stadshart zeer gewenst. In het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart is voor deze hoek een bouwhoogte verbeeld die aansluit bij de naastgelegen bebouwing in de Beatrixstraat. In het bestemmingsplan Stadhart centrum 2010 is aan die naastgelegen bebouwing ook een bouwhoogte toegekend van 13 meter.</p>	Geen

	<p>bouwhoogte van 13 meter. Het ruimtelijke uitzicht voor de bewoners van de woningen boven de HEMA locatie gaat dus geheel teloor. Dit moet niet gebeuren . Een zwaarwegend punt dat niet onopgemerkt mag blijven.</p> <p>De bestemming GD-1 (Gemengd-1) locatie Watertoren. Deze voor Den Helder kenmerkende toren is feitelijk niet meer weg te denken uit het historische stadsbeeld. De toren is reeds opgenomen in het bestemmingsplan Julianaplein 1979 (Zie nummer 013 van het vigerend planologisch kader).</p> <p>De bestemming M (Maatschappelijk) KPN-locatie. Het gebouw van de v.m. telefooncentrale en de aanwezige bunker moeten als historische gebouwen met een geheel eigen geschiedenis voor de gemeenschap worden behouden als monument.</p>	<p>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. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft daarnaast geoordeeld dat dit model stedenbouwkundig recht doet aan de bestaande setting ter plaatse (zie paragraaf 2.4.5 van de toelichting bij het bestemmingsplan).</p> <p>De bestaande bebouwing van hotel Wienerhof en het naastgelegen reisbureau zijn in dit bestemmingsplan 'conservatief' bestemd, wat een vastlegging van de bestaande situatie inhoudt: geen gewijzigd planologisch beleid. Dit geldt tevens voor de watertoren en ook voor de bunker en de voormalige telefooncentrale van KPN: die blijven behouden.</p>	
b.	<p>De bestemming M (Maatschappelijk), stadhuis annex station etc. Het hoofddoel in het gepresenteerde ontwerp bestemmingsplan stationslocatie 2014 is aangegeven. Namelijk realisatie van de bouw van het stadhuis etc. Aangegeven is een bestemmingsvisie voor de benodigde (grond)oppervlakte van het gebied waarbinnen een en ander gerealiseerd moet worden. De geschetste bestemming stadhuis in combinatie met de NS-stationsfunctie toont daarbij geen overdekte aansluitende verbinding tot het feitelijke VR gebied (Verkeer-Railverkeer) van de Nederlandse Spoorwegen. De stationstoren lijkt in het niets te zijn verdwenen. Dit toch kenmerkende en markante torentje is niet terug te vinden. De stationstoren moet worden behouden als een beeldbepalend historisch monument. Het beoogde stadhuis etc., variant 1 in de uitslag van de discutabele enquête, moet worden afgewezen. De geschetste zijvleugels geven een maximale bouwhoogte van 14 meter en het middengedeelte een maximale bouwhoogte van 21 meter. De lengte-as in het plan is ongeveer 50 meter. Een langgerekt bouwwerk sluit de gehele zuidzijde van de aanpalende achterliggende buurt van het centrum af. Dit is niet te aanvaarden gezien het open</p>	<p>De locatie tussen het station en het perron heeft de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Binnen deze bestemming is het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde mogelijk (waaronder luifels en drooglopen).</p> <p>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: <i>'de bouwhoogte van een klokkentoren mag niet meer dan 25 meter bedragen'</i>. 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.</p> <p>Ten aanzien van het 'afsluiten' van het gebied met de geprojecteerde nieuwe bebouwingsmogelijkheden wordt het volgende gesteld. Aan dit bestemmingsplan ligt het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart ten grondslag. Dit Uitwerkingsplan spreekt zich uit dat juist de</p>	Aanvulling hoofdstuk 4 van de toelichting

	<p>ruimtelijke beeldkarakter dat thans bestaat. Bewoners tegenover het station in de woningen boven de vestigingen van de RABO-bank en de HEMA worden ernstig gedupeerd. Zij kijken dan uit op een bouwwerk dat zeer imponerend is. Een slechte zaak voor het woonklimaat. Eenzelfde argument geldt ook voor de directe bewoners aan de Boerhaavestraat. Het huidige station en het v.m. postkantoor zijn momenteel moderne beeldbepalende monumenten van hun tijd. Door het toekennen van de status gemeentelijk monument aan deze gebouwen zou het stadhuisplan namelijk op de helling zijn gezet en een doelbewust slopen van die gebouwen worden belet. Het in het recente verleden onthouden van die beschermende status is dus beschamend. De voorliggende bestemming verdient geen instemming.</p>	<p>overmaat aan open ruimte één van de negatieve aspecten is van de huidige stationslocatie. Voorliggend bestemmingsplan biedt daarop een antwoord en oplossing. 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. Het is evenwel mogelijk om een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade in te dienen bij de gemeente. Voor meer informatie, zie de gemeentelijke website www.denhelder.nl.</p> <p>De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p> <p>Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'</i>.</p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en</p>	
--	---	--	--

		<p>zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p> <p>Tevens is het ontwerp bestemmingsplan gestuurd naar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft geen opmerkingen gemaakt tegen het bestemmingsplan.</p>	
c.	<p>De bestemmingen V (Verkeer) en V-VB (Verkeer-Verblijf)</p> <p>De locatie V aan de Parallelweg en Kop Beatrixstraat. Gelet op het gestelde onder 1. moet de verkeersstructuur worden gehandhaafd. Een overzichtelijke situatie met een open structuur van de openbare ruimte.</p> <p>De locatie V-VB vanaf de kop Beatrixstraat richting de rotonde de Vijfsprong. Dit gebied wordt als een centraal gebied voor de verkeersstromen aangemerkt. Momenteel fungeert dit reeds als zodanig. Door in te stemmen met een aansluiting op de Boerhaavestraat wordt de verkeerssituatie ter plekke slechter. Dit moet niet gebeuren.</p> <p>De locatie V-VB aan de Boerhaavestraat. Deze locatie moet worden afgewezen. Het is niet te begrijpen. Gelet op punt 4 en 5B blijft er voor de directe bewoners geen vrij en open ruimtelijk uitzicht meer bestaan. Zij worden direct voor de deur voorts daadwerkelijk geconfronteerd met grote overlast vanwege de vele verkeersbewegingen. Door verkeersoverlast en gelet op de uitstoot van schadelijke stoffen zal een verslechtering van het woonklimaat optreden.</p> <p>De locatie V-VB van de KPN-locatie.</p>	<p>Zoals hierboven reeds gesteld is de opgave voor de stationslocatie juist om de overmaat aan open ruimte terug te dringen. Daarvoor wordt onder andere nieuwe bebouwing, zoals het stadhuis, geïntroduceerd en worden de wegen verlegd van het Stadspark af. Dit heeft als voordeel dat de algehele verkeerssituatie duidelijker en overzichtelijker wordt en er ruimte gemaakt wordt voor een goede en ruimere aansluiting tussen het Stadspark en het winkelgebied van de Beatrixstraat.</p> <p>Bij het ontwerpen en inrichten van wegen speelt veiligheid een belangrijke rol. CROW heeft diverse richtlijnen, normen en instrumenten ontwikkeld voor de inrichting van wegen. Deze zijn allemaal gebaseerd op het concept Duurzaam Veilig Verkeer. Bij het inrichten/aanleggen van wegen in Den Helder wordt gebruikt gemaakt van de richtlijnen, normen en instrumenten van de CROW, dit gaat ook gebeuren bij de inrichting van de Boerhaavestraat.</p> <p><i>*CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer.</i></p> <p>Er is onderzoek gedaan naar geluid (bijlage <i>Den Helder</i></p>	Geen

	<p>Het achterliggende ingesloten perceel tussen de Hector Treubstraat en Boerhaavestraat. De bestemming lijkt op voorhand aannemelijk. Door de verkeersbewegingen in dit gebied zal echter grote overlast cq. ernstige schade ontstaan voor alle bewoners direct in deze omgeving woonachtig. Overlast door de vele verkeersbewegingen vanwege het in- en uitrijden van voertuigen, geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen, zullen daar debet aan zijn.</p>	<p><i>Stationsgebied: Akoestisch onderzoek</i>). Paragraaf 4.4 van dit onderzoek geeft aan dat: <i>'Vanaf de Jan Blankenstraat wordt het noordelijke deel van de Boerhaavestraat in de toekomst verlegd naar het westen. De weg zal dan aansluiten op de rotonde bij de watertoren. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/uur waardoor de aanleg niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder. Vanwege een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting echter wel indicatief bepaald'.</i></p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat: <i>'De toekomstige geluidsbelastingen relatief hoog zijn. Geadviseerd wordt daarom in de toekomst bij onderhoud gebruik te maken van geluidsarm asfalt of verkeerskundige oplossingen om de geluidsbelasting terug te dringen'</i>. Bij de inrichting van de Boerhaavestraat zal met dit advies rekening worden gehouden.</p>	
d.	<p>Nadere visie inzake het ontwerp bestemmingsplan Stationslocatie 2014. In voornoemde punten zijn zienswijzen op de verschillende bestemmingsgebieden direct aan de orde gesteld. Een aantal eveneens belangrijke aspecten dienen in dit verband ook genoemd te worden. De financiering van het gehele project nieuwbouw stadhuis is niet inzichtelijk. Aanvankelijk werd immers uitgegaan van een investeringskrediet van 22,5 miljoen euro voor de bouw van een stadhuis met een aanzienlijk groter bouwvolume. Dit volume is inmiddels teruggebracht door het verminderen van de benodigde kantoor oppervlakte. Evenzo geschiedde dit met de parkeervoorzieningen. Het bijbehorende prijskaartje bleef echter hetzelfde. Tussentijds heeft inmiddels een ophoging van dit krediet plaatsgevonden. Door overheveling van 0,9 miljoen euro uit het fonds reserve stadhuis werd het nieuwe krediet voor de bouw van het stadhuis bepaald op 23,4 miljoen euro. Lastenverzwaringen en financiële offers moeten worden afgewezen en niet aan de inwoners van onze gemeente worden doorberekend. De beschikbare gelden kunnen op een andere meer verantwoorde wijze aan de gemeenschap besteed worden.</p>	<p>Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).</p>	Geen
e.	<p>De gelden benodigd voor de infrastructuur, gelet op de bestemmingsgebieden, zijn buiten het investeringskrediet van</p>	<p>In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een</p>	Aanvulling hoofdstuk 6

	23,4 miljoen euro gehouden De benodigde financiering voor het omleggen en aanpassen van wegen etc. ten gunste van bouwvariant 1 wordt globaal genomen begroot op 6 miljoen euro. Deze kosten moeten worden doorberekend en niet alleen de financiering bouw stadhuis.	toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op 18 november 2013 heeft de raad besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuw stadhuis. Met dit investeringskrediet zijn de kosten van de beoogde investering gedekt. Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt als volgt aangevuld: <i>‘Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto-contant tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd’.</i>	van de toelichting
f.	Het ontwerp Beeldkwaliteitsplan Stationsomgeving als onderdeel van het Stedebouwkundig Plan Stationsomgeving Den Helder. Dit plan heeft betrekking op het gebied van de stationslocatie. Het geeft een nadere invulling tot de inrichting van de openbare ruimte en een visie op het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. Rekeninghoudend met de hiervoor gegeven zienswijzen moet dit ontwerp Beeldkwaliteitsplan Stationslocatie niet gehonoreerd worden. Voor de goede orde wordt verwezen naar mijn brief aan Burgemeester en Wethouders.	Het Beeldkwaliteitplan (als onderdeel van het stedenbouwkundig plan) is een bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan en maakt als zodanig onderdeel uit van het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan bestaat namelijk uit regels, verbeelding (kaart) en toelichting die niet afzonderlijk van elkaar beschouwd kunnen worden.	Geen

Nr.	L.C. Vermeer-Lagerveld	Beantwoording	Aanpassing
25 a.	In deze zienswijze gaat het over het bouwen van een nieuw stadhuis op de stationslocatie. De verplaatsing hiervan is in de huidige situatie niet verantwoord en wel om de volgende redenen: Ten eerste: het huidige stadhuis bevat genoeg ruimte, van ruimtegebrek is geen sprake. Bovendien wonen de burgemeester en een van de wethouders in of nabij het gebouw,	Dit betreft een onderwerp dat geen betrekking heeft op het bestemmingsplan (zie inleiding).	Geen

	welke ruimte heel goed bij het stadhuis kan worden betrokken en verbouwd tot kantoorruimte.		
b.	Ten tweede: achterstallig onderhoud, welk argument ook wordt aangevoerd als reden om een nieuw stadhuis te bouwen, is geen reden daartoe. Dit achterstallig onderhoud kan de gemeente zelfs worden verweten. De gemeente heeft niet voldaan aan haar zorgplicht ten aanzien van in casu dit gemeentelijke object. Hierdoor worden de burgers belast met hogere kosten. Regelmatig onderhoud is veel goedkoper. Bovendien heeft nog nooit een stadhuis zich in het centrum bevonden, dit was gesitueerd op de Kerkgracht.	Uit de toelichting van het bestemmingsplan en de inleiding van deze nota komt naar voren dat er zwaarwegende argumenten zijn om het stadhuis op de stationslocatie te realiseren. Met de bouw van een nieuw stadhuis op de stationslocatie wordt invulling gegeven aan twee belangrijke ambities. Ten eerste wordt toekomstbestendige, duurzame en efficiënte huisvesting gerealiseerd voor bestuur en organisatie ter vervanging van de bestaande, gedateerde huisvesting. Ten tweede wordt met een nieuw stadhuis op de stationslocatie invulling gegeven aan de (ruimtelijke) verbetering van de stationslocatie, onderdeel van het Uitwerkingsplan Stadshart, en als zodanig tevens een impuls gegeven aan het (economisch) functioneren van de binnenstad.	Geen
c.	Ten derde: het argument dat een stadhuis levendigheid brengt in het stadscentrum is onjuist. Kantoorgebouwen hebben nog nooit levendigheid in een stadscentrum gebracht. Elke dag vanaf 17.00 uur en het gehele weekend is het een doods complex. Teneinde dit argument te kunnen hanteren, neem ik aan dat u hier onderzoek naar hebt gedaan. Ik verzoek u het rapport hierover te produceren.	Zie antwoord bij b.	Geen
d.	Ten vierde: In het kader van een reëel aankomende fusie met overige gemeenten in de kop van Noord Holland, waarin Schagen centrumgemeente wordt en de plannen daartoe bij de gemeente zeer wel bekend zijn, is het gewoon onzedelijk nu in een groot nieuw massaal gebouw te investeren. Burgers van Den Helder worden hierdoor financieel de dupe. De hoge investeringskosten komen uiteindelijk gewoon ten laste van de burger. In het kader van transparantie richting de burgers van Den Helder dient u hierover gewoon openheid van zaken te geven. Uiteindelijk is het een zeer zwaarwegend gegeven in de keuze van een politieke partij bij de aankomende gemeenteraadsverkiezingen. Wellicht ten overvloede zij vermeld dat vele functies al regionaal zijn geregeld, hetgeen als een voorloper op deze fusie dient te worden gezien. De burgers deze	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

	wetenschap onthouden is onacceptabel.		
e.	<p>Ten vijfde: Recentelijk heeft de Rijksbouwmeester in een uitzending van "Een Vandaag" medegedeeld dat de 20e eeuw de eeuw was van slopen van gebouwen, de 21e eeuw is de eeuw van behoud en hergebruik van bestaande gebouwen. Door het enorme overcompleet aan bedrijfs- en kantoorgebouwen zal men 15 a 20 jaar nodig hebben dit overcompleet te normaliseren, aldus de Rijksbouwmeester. Uit oogpunt van dit gegeven is het toch onverantwoord om nota bene in een officiële krimpgemeente weer een nieuw gebouw neer te zetten en een groot gebouw (het huidige stadhuis) leeg achter te laten. Dat de stichting Woningstichting dit gebouw wenst te kopen, doet niets af aan het feitelijke overcompleet van zodanige gebouwen in Den Helder.</p>	<p>Zoals in de inleiding van deze nota al is weergegeven heeft de gemeenteraad op 18 november 2013 besloten om de zogenoemde variant complete nieuwbouw voor stadhuis – station te realiseren en niet te kiezen voor behoud van het bestaande stationsgebouw. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.</p>	Geen
f.	<p>Ten zesde: In het kader van het beeldkwaliteitsplan het volgende: door de rooilijn van het te bouwen stadhuis enorm naar voren te brengen, krijgt men -gezien vanaf de Javastraat en de Middenweg het psychologisch effect van een muur, welke zegt: tot hier en niet verder, hetgeen niet uitnodigend is. Bij deze verwijs ik naar het gebouw van de Rabobank aan de Molenvaart in Anna Paulowna, waar het pand -door het dwars op de straat te zetten- ditzelfde effect geeft. Het doet zeer klantvriendelijk aan en wordt ook daar niet als uitnodigend en positief ervaren. De psychologie van de beeldvorming dient in dit kader nader te worden onderzocht.</p>	<p>Als gevolg van die grootschalige ruimtelijke ingrepen in het verleden wordt het huidige stationsgebied gekenmerkt door de grote open ruimte. De omgeving van het station is een onduidelijke menging van intenties, functies en richtingen. De voorruimte voor het station is een grote open ruimte, die onaangenaam is door het gebrek aan oriëntatie, geborgenheid en beschutting. Er is een willekeur van richtingen door de grootschalige ingrepen uit het verleden. Wind en verkeersruimte domineren de beleving van de openbare ruimte. Er is daardoor gebrek aan oriëntatie, beschutting en menselijke maat, waarbij er door de grote verkeersruimte weinig ruimte is voor de voetganger: de verblijfs- en belevingswaarde is slecht. Binnen de stationslocatie is het stationsgebouw een autonoom object: een laag gebouw met veel ruimte er omheen, gepositioneerd op een 'eiland' omgeven door hoofdinfrastructuur en dat ruimtelijk geen relatie aangaat met de stedelijke bebouwing en structuren in de omgeving. De aansluitingen tussen het station, het inmiddels aangelegde stadspark en de entree van de Beatrixstraat zijn onvoldoende vorm gegeven.</p> <p>Eén van de doelstellingen van het door de gemeenteraad vastgesteld Uitwerkingsplan Stadshart is een verdichting van de open ruimte en aansluiten op de rooilijn van de</p>	Geen

		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.	
g.	Ten zevende: Naar het parkeerprobleem -waar zeker sprake van zal zijn- is in uw ontwerp zeer onvoldoende onderzoek gedaan. De vele functies welke u het stadhuis hebt toebedacht, heeft tot gevolg dat de gebruikelijke berekening van de normen welke hiervoor zijn gesteld, totaal onvoldoende is. Ik verwijs hiervoor naar hetgeen de heer Selie in zijn zienswijze heeft gesteld, met name de zeer omvangrijke lijst van functies waaruit parkeerproblemen en verkeersbewegingen zullen ontstaan. Een nader onderzoek naar de toekomstige situatie dient alsnog te geschieden.	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. De uit de parkeernormen voortvloeiende parkeereis aan een nieuw te realiseren functie moet uiteraard opgeteld worden bij de bestaande parkeervraag/-balans van de omgeving. Hoe die balans er definitief uitziet kan natuurlijk pas vastgesteld worden als het bouwplan voor het stadhuis en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte opgesteld zijn.	Geen
h.	Ten achtste: Voortvloeiende uit het onder punt zeven vermelde is het ontstaan van (te) veel fijnstof een groot probleem. Ook hiernaar is onvoldoende onderzoek gedaan. Deze dient te worden gedaan naar de eventuele toekomstige situatie, niet zoals is gedaan naar de huidige situatie.	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.	Ten negende: Door een klein gedeelte van de (onnozele) burgers van Den Helder is gekozen voor de impressie variant 1, hetgeen inhoudt sloop van zowel het station als het postkantoor. Het realiseren van het geplande stadhuis gaat ten koste van twee karakteristieke gebouwen van naoorlogse architectuur. Den Helder is niet rijk aan architectonisch erfgoed. De gemeente dient hetgeen Den Helder hiervan heeft, als een kostbaar kleinood te koesteren, te behoeden voor sloop en het te laten	De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om de variant 'complete nieuwbouw' te realiseren. In het bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Zoals naar voren komt uit de inleiding van deze nota van beantwoording is in de zomer van 2013 onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het	Geen

	<p>glorieren door goed onderhoud, het te verfraaien en in het licht te zetten. In dit kader dient ook het stukje Boerhaavestraat met de karakteristieke woningen met originele erkers en glas in lood ramen te worden gekoesterd en in het licht worden gezet.</p>	<p>voormalig postkantoor en stationsgebouw. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: <i>‘De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting’.</i></p> <p>Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor en zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. In de plantoelichting zal de aan de besluitvorming omtrent de monumentenaanvragen ten grondslag liggende cultuurhistorische analyse en afweging worden opgenomen</p> <p>Ook is er geen sprake van de ligging in een beschermd stads- en dorpsgezicht of een provinciale cultuur-historische aanwijzing van deze locatie en de gebouwen. Het bestemmingsplan is ook niet in strijd met de gemeentelijke nota Cultuurhistorische Waarden.</p>	
j	<p>Ten tiende: de financiële onderbouwing van het plan is ondoorzichtig en onduidelijk. Bovendien zijn -om de burgers wellicht zand in de ogen te strooien- de kosten voor het omleggen van De Vijfsprong en gedeeltelijk de Boerhaavestraat te verplaatsen en uit te laten komen op de Vijfsprong, niet in het financiële plaatje opgenomen. Deze kosten zijn echter gewoon uitgaven en onderdeel van de kosten, behorende bij de bouw. Gemakshalve is het maar weggelaten, wellicht om discussie hierover te vermijden? Een en ander is naar mijn mening niet acceptabel en door de komende bezuinigingen en decentralisatie van werkzaamheden en kosten in het kader van allerlei maatschappelijke voorzieningen ook onverantwoord.</p>	<p>In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op 18 november 2013 heeft de raad besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuw stadhuis. Met dit investeringskrediet zijn de kosten van de beoogde investering gedekt.</p> <p><i>Hoofdstuk 6 van de toelichting wordt als volgt aangevuld: ‘Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het</i></p>	<p>Aanvulling hoofdstuk 6 van de toelichting</p>

		<i>Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto-contant tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd'.</i>	
--	--	--	--

Nr. 26	J. Mooij	Beantwoording	Aanpassing
	<p>Als fervent fietsers wil ik u vragen om de fietspaden rondom het nieuwe stadhuis twee richtingen te maken. Als een fietser uit het station komt zal deze niet snel oversteken naar het Stadspark om daarna op de vijfsporang weer over te steken wanneer hun bestemming Boerhavestraat of Tuindorp is. Veel fietsers laten zich niet dwingen en zullen heel snel over de voetpaden naar hun bestemming gaan.</p> <p>Tevens wil ik u vragen om het fietspad voor het Stadhuis door te laten lopen naar de zijuitgang van het station zodat daar ook een veilige oversteek komt naast de ingetekende VOP.</p>	<p>Het bestemmingsplan is geen zogenoemd inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Dat plan moet nog opgesteld worden binnen de kaders van het bestemmingsplan. Deze zienswijze zal betrokken worden in de op te stellen inrichtingsplannen voor de openbare ruimte van de stationslocatie.</p>	Geen

Overheidsinstanties

Nr.	Rijkswaterstaat	Beantwoording	Aanpassing
1.	Het plan Stationslocatie 2014 heeft geen raakvlakken met het areaal van Rijkswaterstaat. Wij zullen niet reageren op het plan.	-	Geen

Nr.	Gasunie	Beantwoording	Aanpassing
2.	<p>Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).</p> <p>Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.</p>	-	Geen

Nr.	Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VR NHN)	Beantwoording	Aanpassing
3 a.	VR NHN heeft, conform artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) een wettelijke adviesrol bij ruimtelijke plannen waar externe veiligheid een rol speelt. Zij toetst of is voldaan aan de verantwoording van het groepsrisico en brengt advies uit ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/incidenten en de bestrijding daarvan. Onze conclusie is dat er geen sprake is van (toenemende) relevante risico's ten aanzien van externe veiligheid. Wij maken daarom geen gebruik van ons adviesrecht, als bedoeld in artikel 13 van het Bevi en artikel 12 van het Bevb.	-	Geen
b.	Ten aanzien van de bluswatervoorziening adviseren wij u om in overleg met de brandweer na te gaan of er een primaire bluswatervoorziening of een gelijkwaardige voorziening aanwezig is, nog moet worden gerealiseerd of moet worden gewijzigd naar aanleiding van de voorgenomen realisatie van het stadhuis.	Het advies t.a.v. een bluswatervoorziening heeft geen betrekking op het bestemmingsplan, maar betreft een uitvoeringsaspect. Bij de uitvoering wordt met dit advies rekening gehouden.	Geen

Hoofdstuk 3 Wijzigingen

1. Artikel 5 'Maatschappelijk' van de regels van het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke voorzieningen, zijnde
 1. ter plaatse van de aanduiding 'openbare dienstverlening': voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening en openbaar vervoer, waaronder begrepen een gemeentekantoor, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen;
 2. ter plaatse van de aanduiding 'cultuur en ontspanning': (sociaal)culturele voorzieningen, waaronder een museum;
 - b. nutsbedrijf, waaronder begrepen een kantoor ten behoeve van een nutsbedrijf, ter plaatse van de aanduiding 'nutsbedrijf';
 - c. fietsenstalling met ondergeschikte detailhandel;
 - d. detailhandel, ter plaatse van de aanduiding 'gemengd';
 - e. koffie-/theehuis, ter plaatse van de aanduiding 'gemengd';
 - f. horeca van categorie 1, 2 en 4, zijnde café/bar ter plaatse van de aanduiding 'gemengd';
- alsmede
- g. nutsvoorzieningen,
 - h. parkeren;
 - i. verblijfsgebied;
 - j. verkeersareaal.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Ten behoeve van het toegestane gebruik zijn op en onder deze gronden toegelaten:

- a. gebouwen;
- b. aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;
- b. ten aanzien van de bouwhoogte geldt de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)';
- c. ten aanzien van de goot- en bouwhoogte geldt de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)';

- d. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot een hoogte van 4,5 meter en met een minimale breedte van 9 meter geen andere bebouwing worden opgericht dan bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van ondersteuningsconstructies ten behoeve van de bebouwing daarboven, met een maximum bebouwingspercentage van 10% binnen het aanduidingsvlak;

5.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

- a. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a geldt voor masten een maximum bouwhoogte van 10 meter.

5.3 *Afwijken van de bouwregels*

Mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van de positie van de in lid 5.2.2 onder d gereguleerde onderdoorgang met dien verstande dat de regels ten aanzien van de minimale hoogte en breedte van de onderdoorgang van toepassing blijven.

5.4 *Specifieke gebruiksregels*

Voor het gebruik van de in 5.1 genoemde gronden gelden de volgende regels:

- a. voor detailhandel geldt de volgende regel:
 - 1. totaal maximum vloeroppervlak: 200 m² binnen het bestemmingsplan;
- b. voor horeca van categorie 1, 2 en 4 zijnde café/bar of koffie-/theehuis geldt de volgende regel:
 - 1. maximum totaal vloeroppervlak: 200 m² binnen de bestemming;
- c. voor parkeren geldt:
 - 1. Er moet worden voldaan aan de parkeernormen zoals deze zijn vervat in Bijlage 1, uitgaand van de kolom 'centrum';
 - 2. Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen kan, alleen na een goede onderbouwing, een afwijking van 10% worden toegestaan;
 - 3. Wanneer twee of meer functies van dezelfde parkeervoorziening gebruik kunnen maken dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages zoals die in Bijlage 3 zijn opgenomen;
 - 4. Er moet worden voldaan aan de maatvoering van parkeervakken zoals deze zijn vervat in Bijlage 4.

5.5 *Afwijken van de gebruiksregels*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van het bepaalde in 5.4 onder c indien op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte.

2. Hoofdstuk 2 van de toelichting als volgt aan te vullen:

Duurzaamheidsladder

De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen (de ladder) borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

In lid 2 van artikel 3.1.6 Bro is geregeld dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden die zien op het onderzoeken van de regionale behoefte en een afweging omtrent het voorzien in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, nu het plan de bouw van een nieuw gemeentehuis en stationsvoorziening mogelijk maakt. Het stadskantoor zal een oppervlak van circa 7.000 m² bvo krijgen. Daarnaast voorziet het plan in behoud van één bijgebouw van KPN als kantoor, overeenkomstig het bestaande oppervlak (circa 1.300 m²) en gebruik.

Het gebruik van gebouwen als kantoor is in dit bestemmingsplan niet toegelaten als algemene kantoorfunctie, maar is in de bestemmingsomschrijving in artikel 5 'Maatschappelijk' beperkt tot openbare dienstverlening: een gemeentekantoor. Het nieuwe gebouw is daardoor geen toevoeging op de commerciële kantorenmarkt. De kantoorfunctie van het KPN gebouw is in dat artikel beperkt tot een kantoor ten behoeve van een nutsbedrijf, overeenkomstig het bestaande gebruik. Het op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten algemene kantoorgebruik is in dit bestemmingsplan dus beperkt, zodat dit gebouw geen deel meer uitmaakt van de meer commerciële kantorenmarkt.

Het bestemmingsplan regelt tevens het doen vervallen / slopen van de kantoorgebouw van het voormalige postkantoor. Dit gebouw, met een oppervlak van circa 2.500 m² bvo, had in het bestemmingsplan Geleerdenbuurt Oost 2001 een algemene kantoorbepemming.

Het nu voorliggende nieuwe bestemmingsplan leidt daarom tot een beperking van het te vloeroppervlak commerciële kantooruimte. De toegelaten nieuwbouw betreft een specifiek gebruik, dat niet van invloed is op de kantorenmarkt en de regionale verhouding tussen vraag en aanbod. Onderzoek naar de regionale behoefte is dan ook niet nodig. De nieuwbouw wordt bovendien binnen bestaand stedelijk gebied, op een hoogwaardige OV-locatie gerealiseerd.

3. Hoofdstuk 4 van de toelichting als volgt aan te vullen:

Cultuurhistorie

Besluit ruimtelijke ordening

Ingevolge het vierde lid van artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) dient in een bestemmingsplan een beschrijving 'van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden' te worden opgenomen.

In het gebied is een rijksmonument aanwezig die in het bestemmingsplan behouden blijft: de Duitse telefoonbunker aan de Boerhaavestraat. De Watertoren aan de Middenweg is opgenomen in de gemeentelijke lijst voor beeldbepalende panden en blijft ook onaangetast.

Daarnaast zijn in het gebied nog twee opvallende gebouwen aanwezig: het stationsgebouw (ontworpen door Van der Grinten) en het voormalig postkantoor (ontworpen door Jo Kruger). Beide gebouwen stammen uit de Wederopbouwperiode. Uitvoering van het bestemmingsplan brengt met zich mee dat beide gebouwen gesloopt zullen worden.

Voor het stationsgebouw en het voormalige postkantoor zijn aanvragen voor plaatsing op de rijks- en/of gemeentelijke monumentenlijst ingediend. Deze aanvragen hebben niet geleid tot aanwijzing als monument. Opgemerkt dient te worden dat het college een beleidsvrijheid heeft bij het aanwijzen van zaken als beschermd gemeentelijk monument. Die vrijheid vindt haar begrenzing in de gemeentelijke Erfgoedverordening en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Aanvraag

Ten aanzien van het stationsgebouw heeft het college afgewogen dat, ondanks een advies van de CRK daartoe, het eigenaarsbelang van de NS en het stedenbouwkundige belang van de herontwikkeling van de stationslocatie prevaleren boven een beschermde status van het stationsgebouw. Het college is in die afweging bevestigd door het advies van de Commissie Bezwaarschriften d.d. 31 oktober 2013 inzake het bezwaarschrift Stichting Cuypersgenootschap.

Ook voor het voormalige postkantoor is een aanvraag om plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst ingediend. De CRK heeft daarover bij advies van 22 maart 2012 het college negatief geadviseerd en dit advies is door het college overgenomen. Het gebouw heeft, vooral in de voorgevel en het hoofdvolume kwaliteit en is een duidelijk en gave representant van de wederopbouwarchitectuur. Het gebouw is daarentegen erg solitair en introvert en wordt daardoor in de huidige stedenbouwkundige setting niet als voldoende onderscheidend ervaren. Een eventuele aanwijzing zou in theorie zelfs in de weg kunnen staan aan de mogelijkheden van hergebruik, aangezien het pand in zijn geheel zou moeten worden aangewezen.

Daarnaast heeft al dan niet behoud van beide gebouwen (door inpassing in de plannen) altijd een prominente rol gespeeld in de besluitvorming voor de bouw van een stadhuis op de stationslocatie.

Besluitvorming stadhuis

Zo heeft op 9 juli 2012 de gemeenteraad een motie aangenomen waarin besloten is dat er breed politiek draagvlak is voor de nieuwbouw van een stadhuis op de stationslocatie en wordt het college opgedragen 'een inventarisatie uit te voeren onder de direct omwonenden om uitgangspunten te formuleren die

meegenomen dienen te worden in een eventueel nieuw te formuleren aangevuld of gewijzigd stedenbouwkundig plan stationsplein in het kader van burgerparticipatie'.

Ook op basis van diezelfde motie hebben de heren Asselbergs en Feijtel opdracht gekregen te adviseren inzake het project stadhuis. In het rapport *'Het huis van de Democratie en een huis om in te werken'* wordt onder andere ingegaan op het voormalige postkantoor en het stationsgebouw. Ten aanzien van het voormalig postkantoor wordt voorgesteld om in de ontwerpogave mee te geven dat ontwerpers de mogelijkheid van behoud als (bijkomende) variant aanbieden. Met betrekking tot het stationsgebouw wordt aangegeven dat de maatvoering van het interieur, de logistieke en commerciële voorwaarden en de stedenbouwkundige situering reële belemmeringen zijn voor het handhaven van dit gebouw.

Naar aanleiding van dit rapport heeft op 29 oktober 2012 in de gemeenteraad besluitvorming plaatsgevonden over de bouw van het nieuwe stadhuis. In dit besluit is nogmaals bevestigd dat de stationslocatie in het stadshart de geëigende plaats is voor de bouw van een nieuw stadhuis. Aanvullend (op de motie van juli 2012) heeft het college opdracht gekregen om te onderzoeken of het bestaande voormalige postkantoor en het stationsgebouw ingepast kunnen worden in de bouwplannen voor het nieuwe stadhuis en om vervolgens middels burgerparticipatie te onderzoeken waar de voorkeur van de inwoners van Den Helder naar uitgaat: volledige nieuwbouw of behoud/integratie van deze gebouwen.

In opdracht van het college is in de zomer van 2013 aan de hand van een stedenbouwkundige volumestudie onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor behoud van het stationsgebouw en het voormalig postkantoor. De drie daarvoor uitgewerkte stedenbouwkundige varianten zijn voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) die vanuit cultuurhistorische overwegingen geen opmerkingen heeft gemaakt tegen de variant met sloop van deze gebouwen: *'De CRK geeft aan dat ze waardering heeft voor het feit dat uiteindelijk deze drie keuzes aan de bevolking worden voorgelegd. Alle drie de keuzes kunnen wat haar betreft tot een goede invulling leiden van stadhuis en ns-station. In elk van de modellen is er sprake van een stedenbouwkundige situatie die recht doet aan de bestaande setting'.*

Uit de participatie onder de Helderse bevolking die daarna heeft plaatsgevonden blijkt een overduidelijke voorkeur voor de variant volledige nieuwbouw met sloop van voormalig postkantoor en stationsgebouw.

De gemeenteraad heeft alles overwegende dan ook op 18 november 2013 besloten om de variant complete nieuwbouw te realiseren. In dit bestemmingsplan wordt deze variant juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Voor de volledigheid is het ontwerp bestemmingsplan toegezonden aan de Rijksdienst Cultureel Erfgoed. De RCE heeft geen zienswijze tegen het plan ingediend.

Tot slot is onderzoek gedaan naar mogelijke archeologische waarden. Het rapport *Bureauonderzoek Stationslocatie te Den Helder* concludeert dat er mogelijk archeologische resten uit het laat-neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen aanwezig zijn. In het bestemmingsplan is daarom aan de gehele locatie de (dubbel-)bestemming 'Waarde-Archeologie' toegekend die voorwaarden stelt aan bodemverstoringen beneden de 3 meter onder maaiveld middels een onderzoeksplicht.

4. Hoofdstuk 4 van de toelichting als volgt aan te vullen:

Milieueffecten

De herontwikkeling van de stationslocatie zoals vervat in dit bestemmingsplan levert een belangrijke bijdrage aan de stedelijke vernieuwing van het Stadshart en is niet het eerste ruimtelijke plan dat voorziet in de uitvoering van het Uitwerkingsplan Stadshart. De bestemmingsplannen 'Stadshart Centrum 2010' en 'Willemsoord 2013' gingen daarin voor en zijn planologisch veel ingrijpender. In het kader van die bestemmingsplannen zijn de relevante milieueffecten reeds in beschouwing genomen. De integrale stedelijke vernieuwing blijft ver onder de drempelwaarden van 100 hectare, 2.000 woningen of 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak. De stadhuisontwikkeling maakte al deel uit van het in 2008 vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart en was ten tijde van het opstellen van de voorgaande bestemmingsplannen dan ook reeds voorzien.

Dit bestemmingsplan geeft dan ook geen aanleiding om aanvullend op de voorgaande ruimtelijke plannen een nieuwe beoordeling van de milieueffecten van de integrale stedelijke vernieuwing uit te voeren.

5. Hoofdstuk 6 van de toelichting als volgt aan te vullen:

Financiën

Voor alle overige aanpassingen en werkzaamheden in het plangebied zijn de financiële middelen opgenomen in de grondexploitatie van Zeestad cv/bv als onderdeel van de door de gemeenteraad geaccordeerde volledige planexploitatie voor de vernieuwingsplannen van het Stadshart. Deze planexploitatie kent een netto-contant tekort dat door beide aandeelhouders van Zeestad cv/bv (i.c. de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland) is gefinancierd.

6. Ambtshalve wijzigingen

1. Op de verbeelding is de aanduiding 'geluidzone – industrie' opgenomen. De zone is echter niet gelegen binnen het plangebied. De aanduiding is dus niet van toepassing en kan worden geschrapt.
2. De laatste alinea van paragraaf 2.4.5 van de toelichting als volgt aan te passen:
'De gemeenteraad heeft op 18 november 2013 besloten om variant 1 'complete nieuwbouw' te realiseren en daarvoor een investingskrediet beschikbaar te stellen. In het voorliggende bestemmingsplan 'Stationslocatie 2014' wordt deze variant planologisch mogelijk gemaakt.'
3. In paragraaf 6.3 van de toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4.4, dit moet zijn paragraaf 2.4.5.
4. Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' ook horeca categorie 1 toestaan.