

Gebiedsontwikkeling rondom Station Den Helder Zuid



december 2022

Inhoudsopgave

1. Voorwoord	5
2. Inleiding/opgave	7
3. Status stedenbouwkundig schetsplan, proces tot nu toe en vervolgproces	11
4. Context/de gebiedsontwikkeling in groter verband	13
5. Stedenbouwkundig schetsplan	17
5.1. Opgave	17
5.2. Fietstunnel en NNN-gebied	19
5.3. Toelichting stedenbouwkundig schetsplan	21
5.4. Voetgangers/fietsinfrastructuur	23
5.5. Toevoegingen Schooterzijde	25
5.6. Toevoegingen Nollenzijde	29
5.7. Bebouwing	30
5.8. Openbare ruimte	33
5.9. Duurzaamheid samengevat	39
Bijlage: participatie gebiedsontwikkeling rondom Den Helder Zuid	41



Landschap, kunst en treinstation komen samen (foto Jan Meurs Prorail)

1. Voorwoord

Voor u ligt het stedenbouwkundig schetsplan voor de ontwikkeling van het gebied rondom Station Den Helder Zuid. Een bijzondere plek in meerdere opzichten. Hier komen belangrijke functies samen in een bijzonder landschap: een treinstation, een museum met kunst van Rudi van de Wint van internationale allure, een woonwijk en het nollenlandschap met natuur van hoge kwaliteit. Maar ook de minder fraaie, maar net zo noodzakelijke functie van een onderstation dat voorziet in de groeiende elektriciteitsbehoefte. En deze bijzondere plek, waaromheen zoveel samenkomt, is tegelijkertijd een desolate leegte met enerzijds een verstilde schoonheid en anderzijds een plek die door bewoners als onprettig wordt ervaren en die in de jaarlijkse beoordeling van de kwaliteit van treinstations stevast op de laatste plek of bijna-laatste plek komt.

De leegte van de plek laat zich misschien goed beschrijven door het gedicht Vlam van Hendrik Marsman dat de opkomende zon in het landschap beschrijft.

Vanuit de behoefte aan nieuwe woningbouw is het primair een mooie plek om deze leegte invulling te geven, maar waarbij alle andere betekenislagen van deze plek ook een rol moeten blijven spelen en de basis bieden voor een bijzondere uitwerking. Deze gebiedsontwikkeling is vanuit de vele betekenislagen die hier samenkomen en daarmee de vele belangen tot stand gekomen met brede participatie, zowel door burgers als diverse zakelijke stakeholders, zie hiervoor de participatienotitie. Dit boekje neemt u mee in het stedenbouwkundig schetsplan dat hierbij tot stand is gebracht. We wensen u veel leesplezier.

VLAM

Schuimende morgen

en mijn vuren lach
drinkt uit ontzagelijke schalen
van lucht en aarde
de opalen dag

Henrik Marsman

1899-1940

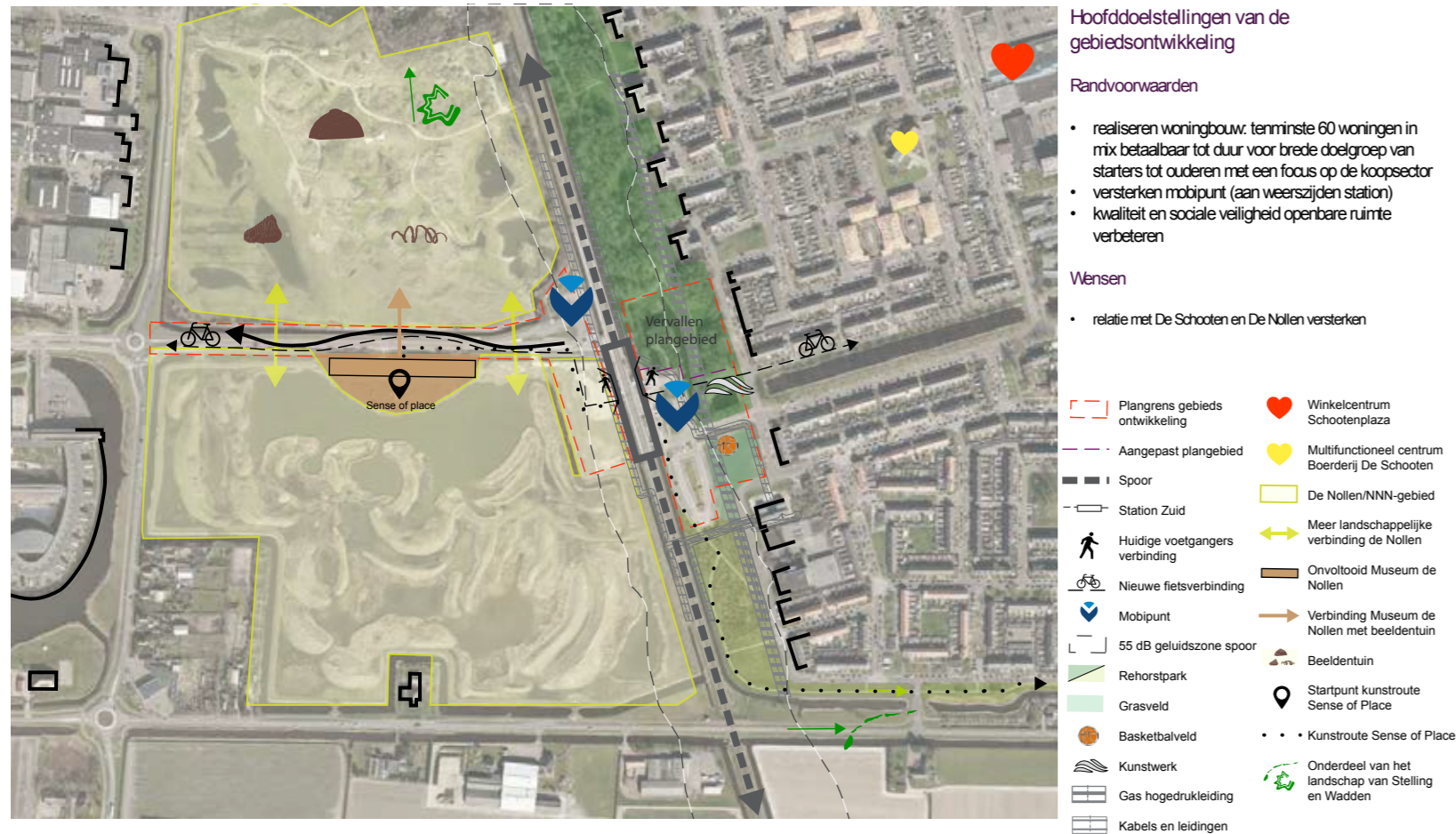
2. Inleiding / opgave

De basis voor deze gebiedsontwikkeling is gelegd door de groeiwens (Van Krimp naar Groei) vanuit het Helders Perspectief. Hiervoor is de uitgangspuntennotitie in mei 2020 vastgesteld als startpunt voor deze ontwikkeling met als doelstelling woningbouw aan weerszijden van het station met een focus op een toegevoegd woningassortiment binnen De Schooten, gericht op koopwoningen voor diverse inkomensgroepen. De gewenste kwaliteitsslag werd nadrukkelijk gekoppeld aan integratie met het landschap van De Nollen (museum en Natuur Netwerk Nederland). Hiermee is vervolgd gegeven aan een eerdere inventarisatie uit 2018 waarbij gesproken is met een burgerdelegatie en stakeholders over de wensen voor transformatie van dit gebied.

De ontwikkeling van woningbouw binnen dit gebied is niet eenvoudig. Het gaat niet om ontwikkeling van een reguliere woonbuurt zonder interventies van andere belangen, maar om een drukbelast gebied met vele belangen:

- een ontvangstgebied voor een treinstation met een groot auto- en fietsparkeerprogramma
- een elektriciteitsonderstation in de nabijheid met de daarmee onlosmakelijke omringende ondergrondse infrastructuur. De bodem ligt vol met hoofdkabels & leidingen die niet zomaar verlegd kunnen worden. Door de energietransitie wordt dit onderstation uitgebreid.

- een belendend natuurgebied De Nollen met NNN-status (Natuur Netwerk Nederland) dat niet extra belast mag worden door de effecten van verstedelijking.
- de wens om een nieuwe fiets/voetgangersverbinding te maken onder het spoor door. De positie hiervan is sturend voor de overige gebiedsontwikkeling hieromheen.
- de wens om te komen tot vergroting van de sociale veiligheid binnen het gebied. Bij alle ontwerpbeslissingen is dit aspect sterk bepalend geweest.
- de aanwezigheid van museum De Nollen met geïntegreerde kunst van Rudi van de Wint in het nollenlandschap. Nu nog beperkt tot het beeldenlandschap met een beperkt bezoekersaantal, maar met de intentie om het museumgebouw afgebouwd te krijgen en daarmee samenhangend groei van bezoekers en dus extra verkeersbewegingen.



Randvoorwaardenkaart Den Helder station Zuid 6 juli 2021



Opgehaalde aandachtspunten participatie overleg 2018 Station Zuid:

- Trappen slecht beloopbaar
- Onderdoorgang niet uitnodigend
- Geen invalidenparkeerplaats, geen verlaagde stoeprand
- Overkapping gewenst
- Station moet visitekaartje worden
- Citymarketing op station
- Gastheer/vrouw op station
- Nieuwe fietstunnel gewenst
- Bushalte gewenst, afstand halte Baljuwstraat te ver
- Koffie/theecorner met werkplekken
- Fietsverhuur/repairatiepunt
- Station en natuur beter verbinden

Nollen

- Struinatuur Nollenzijde onduidelijk
- Nollen beter betrekken bij station
- Museum De Nollen afbouwen, meerwaarde voor station

Omgeving

- Rehorstpark onprettig, donkere bosschages
- Entree Waterkeringsweg statig, laatste deel rommelig
- Basketbalveldje armatierig
- Kanoroute aansluiten vanuit de Doggersvaart
- Meer ruimte uitlaten honden
- Omgeving station jaar rond schoon, heel, veilig met goed beheerconvenant
- Beter verbinding met winkelcentrum: auto, fiets, te voet
- Camperplaatsen inrichten
- Meer verlichting, frisse kleuren

Verkeer en parkeren

Randvoorwaarden

- aantrekkelijker maken van station Den Helder Zuid als belangrijk opstappunt voor De Schooten, Nieuw Den Helder en Julianadorp
- extra parkeerplaatsen voor woningbouw op eigen terrein
- vergroten fietsparkeercapaciteit
- fiets veilig en droog
- nieuwe fietstunnel ruimtelijk inpassen
- rekening houden met uitbreiding parkeren westzijde mede i.v.m. (toekomstig) parkeren museum
- scheiden bushalte van kiss/ride westzijde
- inrichting gebied geschikt voor mindervaliden
- mobipunt aan weerszijden station

Wensen

- station Zuid als toeristisch knooppunt
- lagere parkeernorm woningen ivm mobipunt
- fietsverhuur/repairatie koppelen aan stalling
- toevoegen OV-fietsen
- deelauto's met oplaadpunt
- fietstunnel direct realiseren
- direct realiseren parkeren museum

Sociale veiligheid

Wensen

- zo optimaal mogelijk creëren 24-uurs sociale ogen (woningbouw)
- toevoegen horecaprogramma (koffie-uitgifte of mogelijk zelfsbrasserie)
- museum De Nollen benutten als stepping stone met reuring

op de eenzame Burgemeester Ritmeesterweg

- fiets/wandelverbindingen zo sociaal veilig mogelijk

Landschap/stedenbouw

Randvoorwaarden

- bij planuitwerking rekening houden met het historische Nollenlandschap
- sluit de gebiedsontwikkeling aan op de vorm- en kleurentaal Nollenproject

Wensen

- Burgemeester Ritmeesterweg qua sfeer en inrichting inbedden in Nollenproject (duinweg)
- verbeteren ruimtelijke relatie met landschaps/beeldentuin De Nollen, tevens onderdeel van Sense of place-route, station Zuid startpunt
- Museum De Nollen herkenbaarder vanaf rotonde Nieuweweg
- station zichtbaarder maken
- benutten van kunst Van De Wint binnen het openbaar gebied
- sluit de ontwikkeling aan op vorm- en kleurentaal Nollenproject
- rekening houden met de grotere verbindende groenstructuren van de Stelling tot De Nollen en de route naar de waddenkust (landelijke kunst/cultuurroute Sense of place)

Woningbouw

Randvoorwaarden

- Vanwege 'Van krimp naar groei' inzetten op woningbouwopgave,

tenminste 60 woningen in mix betaalbaar tot duur voor brede doelgroep van starters tot ouderen met een focus op de koopsector

- maak een uniek woonmilieu
- architectonisch hoogwaardig
- diversiteit in oppervlakten, inzetten op kleinere woningen (1-2 persoons huishoudens)
- ook grotere woningen in duur segment

Wensen

- voldoende buitenruimte bij de woningen (balkon of dakterras)
- zoeken naar bijzondere woonvormen, mogelijk mix met wonen-cultuur in een creatieve mix

Relatie met De Nollen

Randvoorwaarden

- behoud kernwaarden totaalkunstwerk De Nollen, landschappelijk, ruimtelijk, cultuurhistorisch, kunst
- functioneren Nollenproject blijft in stand
- natuurwaarden landschap De Nollen behouden
- breng een plus voor het Nollenproject, door ook buiten de landschapstuin het werk van Ruud van de Wint ervaarbaar maken

Wensen

- neem afbouw museum mee in de gebiedsontwikkeling, inclusief de verbetering van de koppeling tussen De Nollen Noord en Zuid
- duidelijker ingang van de landschaps/beeldentuin
- laat de relatie De Nollen (cultuur),

landschap, reizen en wonen elkaar versterken tot en unieke verblijfplaats

- ruimte maken voor cultuurdusters (werkplaatsen, cultuureducatie, short stay-verblijf, horeca, tentoonstellingen)
- koppel het station aan het Nollenproject qua naam, inrichting en ervaring

Milieuaspecten

Randvoorwaarden

- klimaatadaptatie (opvang hevige regenval en vasthouden water, beschutting tegen extreme hitte)
- rekening houden met aanwezige flora en fauna
- nieuwe bebouwing in overeenstemming met geldende normen voor
 - geluid,
 - trillingen,
 - stikstofdepositie,
 - geschikte bodem,
 - externe veiligheid,
 - kabels en leidingen en
 - niet gesprongen explosieven

Wensen

- door ontwikkeling vergroting biodiversiteit flora en fauna
- natuurinclusieve gebouwen en openbare ruimte

Het programma dat hieruit volgt laat zich in hoofdlijnen als volgt omschrijven:

- Realiseren van circa 60 woningen
- Verbeteren van sociale veiligheid rond het station
- Verbeteren van het mobiliteitspunt
- Verbeteren van de relatie tussen De Nollen en De Schooten
- Rekening houden met stationsfuncties waaronder 220 autoparkeerplaatsen en 500 fietsparkeerplaatsen

Verder hecht de buurt grote waarde aan het groen in en om de buurt en heeft men bij de ontwikkeling van het gebied aandacht gevraagd voor groene verbindingen met het omringende groen. Al deze en overige randvoorwaarden zijn samengebracht in de randvoorwaardenkaart en een eerste proefverkaveling heeft aangetoond dat de ruimte voor woningbouw maximaal circa 60 woningen zal betreffen. Deze randvoorwaardenkaart is in oktober 2021 vastgesteld.





participatiebijeenkomst 21 oktober 2021



presentatie resultaten van de avond door bewoners 21 oktober 2021

3. Status stedenbouwkundig schetsplan, proces tot nu toe en vervolgproces

Het stedenbouwkundig schetsplan van Station Den Helder Zuid betreft het resultaat van een uitgebreid participatietraject en vele ontwerpschetsessies in wisselende samenstellingen, zie hiervoor de participatienotitie.

Met dit stedenbouwkundig plan is de fase afgesloten waarbij de hoofdontwerpuitgangspunten (landschap is leidend, alle ontwikkelingen liggen hierbinnen te gast) met hierbinnen de hoofdligging van functies en hun onderlinge samenhang (zoals de posities van de nieuwe langzaamverkeerstunnel, woongebouwen, parkeren en de relatie met het station) en de omvang van de diverse programmaonderdelen (zoals aantallen woningen en parkeerplaatsen) zijn bepaald. De maatvoering ligt globaal op hoofdlijnen vast. Het resultaat is op hoofdlijnen doorgerekend (kosten en opbrengsten) en kan op haalbare wijze worden gerealiseerd (zie tevens toelichting in hoofdstuk 4). Hiermee is de haalbaarheidsfase afgerond.

Hierna start de uitwerkingsfase, waarbij wederom nauw wordt samengewerkt met omwonenden en stakeholders. In deze uitwerkingsfase wordt het stedenbouwkundig schetsplan uitgewerkt met gedetailleerd gemaatvoerde inrichting van de openbare ruimte met exacte bepaling van materialen en inrichtingselementen (ook wel het inrichtingsplan geheten). Daarnaast worden in deze uitwerkingsfase de bebouwingsregels voor de woongebouwen uitgewerkt (ook wel kavelpaspoorten geheten) als basis voor het in de markt zetten van deze woningbouwontwikkeling door een ontwikkelaar of meerdere ontwikkelaars. Verder wordt in deze uitwerkingsfase het bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht. Het

inrichtingsplan en de kavelpaspoorten (gezamenlijk het uitgewerkte stedenbouwkundig plan) worden wederom ter besluitvorming voorgelegd, tezamen met de vaststelling van de grondexploitatie. Dit zal naar verwachting na de zomer van 2023 plaatsvinden.

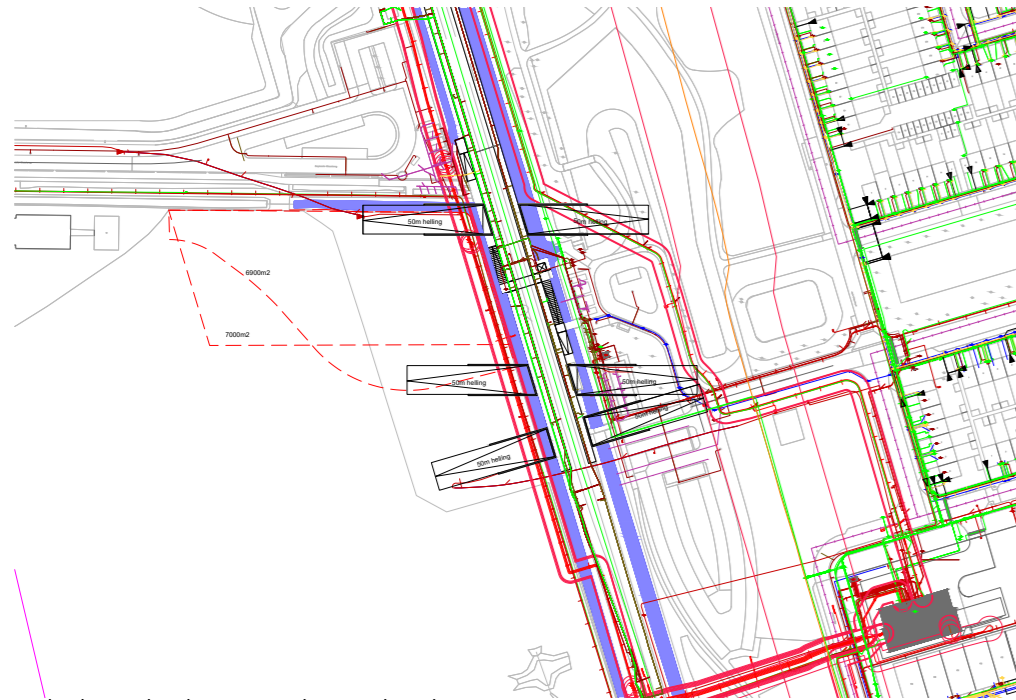
4. Context / de gebiedsontwikkeling in groter verband

Zoals reeds in de inleiding is aangegeven is de gebiedsontwikkeling rondom het station ingebed in andere belendende ontwikkelingen die formeel buiten de gebiedsontwikkeling van dit stedenbouwkundig schetsplan vallen, maar die wel vragen om nadere onderlinge afstemming:

- de uitbreiding van het onderstation door Liander, mede gepaard gaand met extra kabels & leidingen door het plangebied van de gebiedsontwikkeling Station Zuid. Met Liander heeft hierover afstemming plaatsgevonden.
- het masterplan dat is ontwikkeld door Stichting De Nollen om te komen tot afbouw van het museum en uitbreiding van de museumactiviteiten. Dit leidt mede tot extra parkeerbehoefte in het plangebied van Station Zuid waarover afstemming heeft plaatsgevonden. Daarnaast wenst het museum binnen de gebiedsontwikkeling Station Zuid zichtbaar te zijn door o.a. integratie van kunstwerken van Rudi van de Wint binnen het gebied. Overigens vormt museum De Nollen het startpunt van de in ontwikkeling zijnde kunst/natuurroute Sense of Place (www.sense-of-place.eu). Ten behoeve hiervan is in het plangebied rekening gehouden met de mogelijke ontwikkeling van gastenverblijven voor museum De Nollen.

Sense of Place is een culturele ontwikkelorganisatie die de regio langs de Waddenkust nieuwe vitaliteit geeft door de unieke kwaliteiten van dit gebied uit te vergroten met behulp van beeldende kunst- en ontwerpprojecten. Als een 'ontwikkelorganisatie' stimuleert, produceert en ontsluit Sense of Place beeldende kunst- en ontwerpprojecten in het buitengebied langs de Waddenkust, nu nog gericht op Nederland, maar mogelijk doorgroeiend naar de Duitse en Deense Waddenkust. Via een route verbinden we de projecten met elkaar. Sense of Place maakt hiermee de unieke waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie van het bijzondere UNESCO werelderfgoed Waddengebied zichtbaar voor een breder publiek.

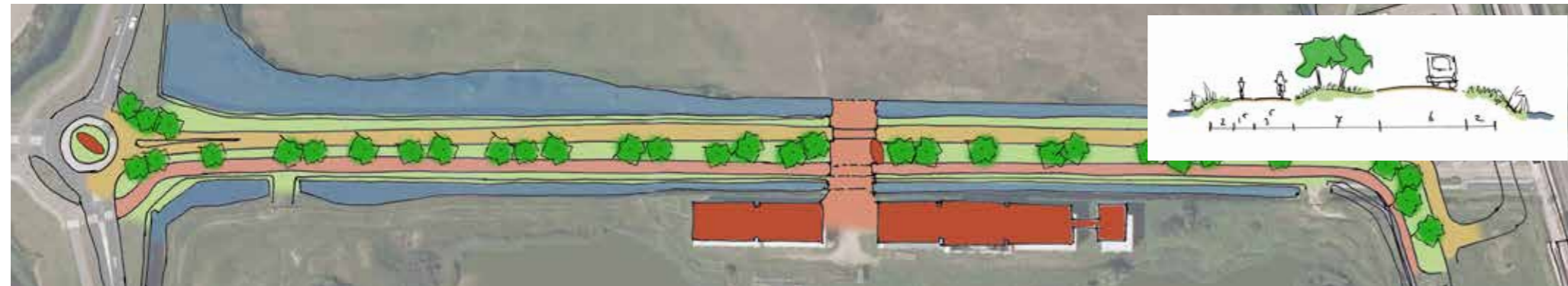
- de gewenste transformatie van de Burgemeester Ritmeesterweg, nu nog een landschapsscheidende asfaltroute, gefocust op snelle verkeersafwikkeling. Het is de wens om deze te transformeren naar een natuurlijker vormgegeven weg die de natuurwaarden van het NNN-gebied aan de zuidzijde en de noordzijde van de weg beter verbindt. Daarnaast maakt het creëren van een oversteek over de weg vanaf het museumgebouw naar het beeldenlandschap onderdeel uit van het masterplan van Stichting De Nollen. Verder wordt de Burgemeester Ritmeesterweg door fietsers als onveilig ervaren en is herinrichting gewenst om dit te verbeteren. Deze gewenste transformatie van de Burgemeester Ritmeesterweg valt buiten de gebiedsontwikkeling van Station Zuid, omdat deze niet uit de grondexploitatie van deze ontwikkeling bekostigd kan worden. In de tekeningen van



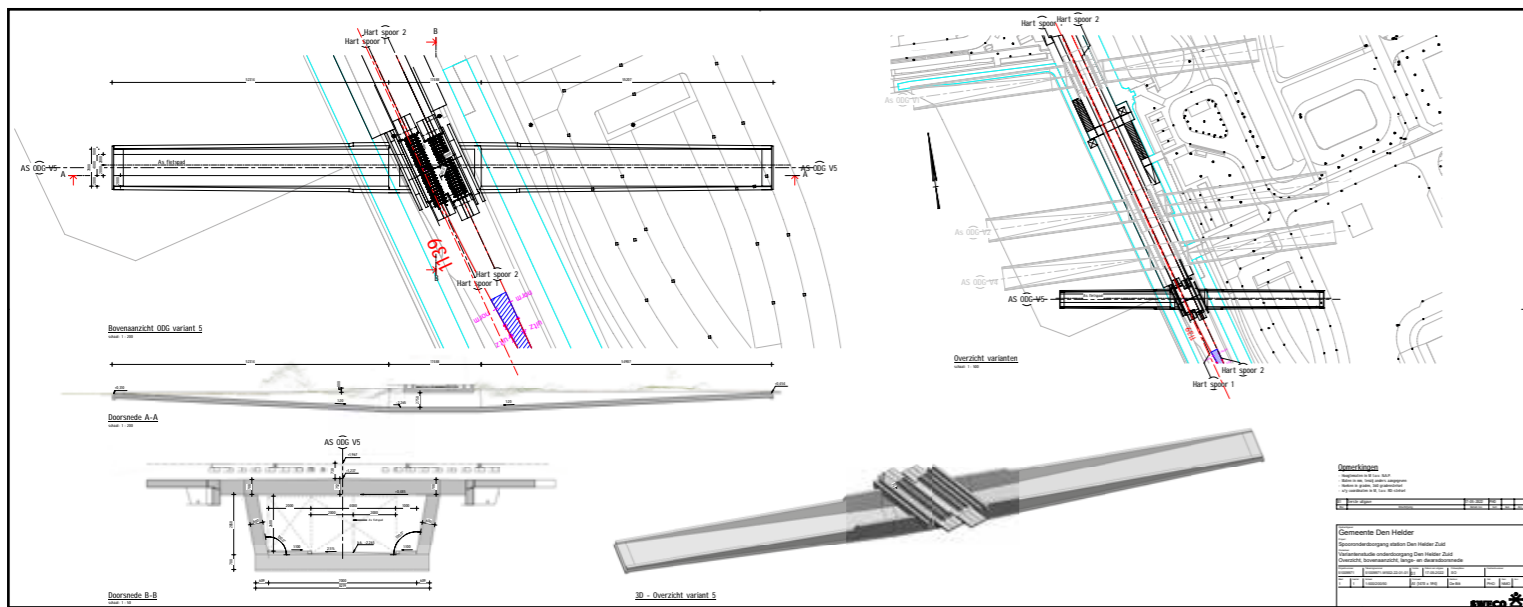
Kabels en leidingen in het gebied



gewenste afbouw museum (uit Masterplan de Nollen, 210924)



Schets herinrichting Burgemeester Ritmeesterweg



onderzoek naar meest haalbare en locatie voor fietstunnel i.r.t. palenplan perrons en ligging kabels en leidingen



herinrichting burgemeester Ritmeesterweg en fietstunnel vallen buiten de gebiedsontwikkeling Station Zuid

de gebiedsontwikkeling is een suggestie voor transformatie van deze weg wel meegenomen en er loopt overleg met o.a. Waddenfonds en provincie Noord-Holland om tot cofinanciering te komen.

- In februari 2022 is een deel van de perrons van het NS-station Den Helder Zuid ingestort bij een storm. De huidige perrons zijn niet op palen gefundeerd en NS/Prorail zijn bezig met voorbereidingen om te komen tot aanleg van nieuwe perrons op palenfundering, met beoogde realisatie in 2025. Hierbij wordt tevens ingezet op het verbeteren van de inrichtingskwaliteit van de huidige tunnel. NS/Prorail wensen niet mee te gaan in de aanleg van een gezamenlijke nieuwe tunnel met de gemeente, zie het volgende punt. De aanpassingen van het station vallen buiten de gebiedsontwikkeling Station Zuid, maar er vindt continue afstemming plaats met NS/Prorail, soms samen met Connexion, om te komen tot een goede aansluiting tussen beide ontwikkelingen.
- De huidige tunnel onder het station is niet prettig voor fietsersverkeer, fietsers moeten afstappen en via trappen de doorsteek maken. Daarnaast is de tunnel door de vormgeving met twee haakse hoeken weinig overzichtelijk en daardoor sociaal onveilig. In het kader van het versterken van het fietsnetwerk in Den

Helder is het gewenst om te komen tot een nieuwe langzaam verkeerstunnel voor fietsers en voetgangers onder het spoor door die goed aantakt op het hoofd fietsnetwerk langs de Nieuweweg en die de wijken De Schooten en Nieuw Den Helder onderling beter verbindt. De positie van de tunnel is door de vele hoofdkabels & leidingen in het gebied (waaronder een ondergrondse hoogspanningsleiding en een hoofdgasleiding) en door de in voorbereiding zijnde nieuwe perrons met palenfundering door NS/Prorail lastig in te passen. Wegens het grote belang van een goede inpassing en het feit dat dit sterk bepalend zou zijn voor de rest van de gebiedsontwikkeling is een extern ingenieursbureau ingehuurd die deze tunnel tot een schetsplan heeft uitgewerkt en deze heeft afgestemd met de diverse nutspartijen en met NS/Prorail. De feitelijke realisatie van deze tunnel is echter te kostbaar voor de gebiedsontwikkeling van Station Zuid en valt dus buiten de ontwikkeling. Wel vormt de inpassing en toekomstige realisatie de basis voor de planontwikkeling van Station Zuid. Gesprekken met diverse instanties lopen om te komen tot financiële bijdragen voor de realisatie van deze tunnel, omdat het belang wordt ingezien van realisatie in samenhang met de gebiedsontwikkeling Station Zuid en met de aanleg van de nieuwe perrons door NS/Prorail.



Huidig beeld landschap



Noord Holland 1700 oorsprong van de Nollen



5. Stedenbouwkundig schetsplan

5.1. Opgave

Het landschap en de groenstructuur van de Schooten wordt zowel door bewoners als stakeholders hoog gewaardeerd en is de verbindende factor binnen de gebiedsontwikkeling Station Zuid. Binnen deze gebiedsontwikkeling is het landschap leidend.

Aan de westzijde van de spoorlijn ligt De Nollen, oorspronkelijk een hoger gelegen duinlandschap tussen de dynamiek van de Waddenzee en de Noordzee. Het landschap dat door de ingrepen van Rudi van de Wint weer zichtbaar en beleefbaar is gemaakt. Aan de noordzijde van de burgemeester Ritmeesterweg een landschap van duinen en kunst, aan de zuidzijde een landschap van duinen en water met op de grens het toekomstige museum.

Ten oosten van de spoorlijn ligt een parkzone, het Rehorstpark en het Schooterduinpark, met daartussen het stationsplein. Het Rehorstpark is een boomrijk gebied. Het Schooterduinpark is een nog jong aangelegd gebied met hoogteverschillen en plaatselijk aangeplant bosplantsoen. Het stationsplein is een leeg, minder aantrekkelijk gebied.

De opgave is een landschap te maken dat verbindt, dat aantrekkelijk en veilig is. Een landschap waar de bewoners trots op zijn en waar de treinreiziger graag komt. Een landschap met een station dat verbindt.



3d impressie stedenbouwkundig schetsplan

Onderzoekopgaven hierbij zijn:

- Bepalen van locatie voor aantrekkelijke en veilige onderdoorgang
- Creëren van ruimte voor het maken van landschap
- Samenhang en verbinding door landschap en architectuur, waarbij landschap leidend is.

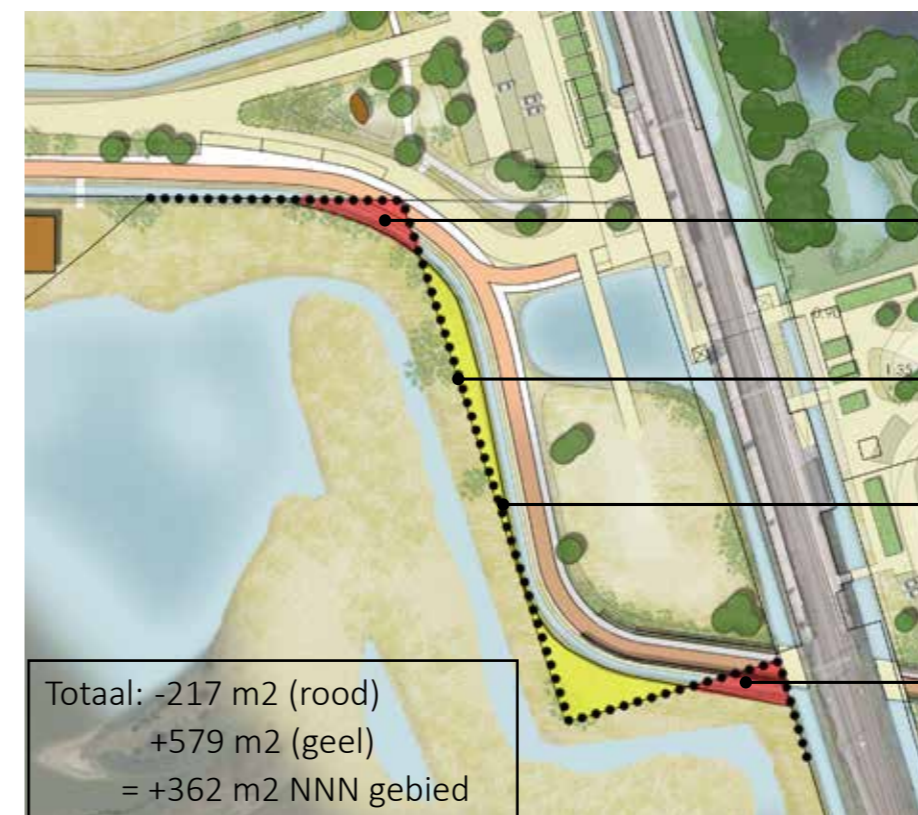


Fietsroute

5.2. Fietstunnel en NNN gebied

Eerder is aangegeven dat de locatie van de fietstunnel wordt bepaald door de locatie van de palen onder het perron en de ligging van de kabels en leidingen. De fietsroute buigt daarom af van de burgemeester Ritmeesterweg en aan de oostzijde weer terug naar de Waterkeringsweg. De fietsroute omarmt als het ware het landschap rondom het station. De fietsroute wordt ter bescherming

van het NNN-gebied gescheiden door een sloot. Door de locatie van de fietstunnel en de noodzakelijke sloot is op twee plaatsen een klein oppervlak van het NNN gebied nodig. Echter, er kan ook een deel van het terrein worden toegevoegd aan het NNN gebied. Op deze wijze kan de route soepel door het gebied lopen.



Totaal: -217 m2 (rood)
 +579 m2 (geel)
 = +362 m2 NNN gebied

Uitgangspunt: -5 meter ruimte vanaf de tunnel en het nieuwe fietspad voor sloot rondom

Gebieden af te halen van NNN gebied (-103 m2)

Huidige grens NNN gebied

Gebied toe te voegen aan NNN gebied (+579 m2)

Gebieden af te halen van NNN gebied (-114 m2)

Stedenbouwkundig schetsplan



Legenda gebouwen



5.3. Toelichting stedenbouwkundig schetsplan

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

Een van de appartementengebouwen staat in de as van de waterloop parallel aan de Waterkeringsweg. Dit gebouw heeft vier lagen. Het tweede appartementengebouw aan de zuidzijde van de fietstunnel bestaat uit twee delen, een van vijf lagen en een van zes lagen. Aan de zijde van de Nollen zijn twaalf grondgebonden woningen op een eiland gesitueerd, gescheiden door een breed water dat aansluit op het beeld van water en duinen aan deze zijde. Het parkeren voor de woningen is onder de woongebouwen geplaatst. Het parkeren ligt half verdiept en opgenomen in het duinlandschap.

Door de situering van de woongebouwen zijn er ogen op het openbaar gebied, de tunnel en het station gericht. Dit zijn voorwaarden voor goede sociale controle in dit gebied.

De route naar het station is aan de Schootenzijde gecombineerde met de parkeerplaatsen. De route loopt vanaf de Waterkeringsweg in de richting van de Stadhouders Willem V laan en buigt in een lus langs het station weer in de richting van de Waterkeringsweg. Deze oplossing heeft een reductie aan verharding tot gevolg en door deze wijze van parkeren staan de auto's niet meer zonder toezicht op een grote parkeerplaats. Ze maken nu onderdeel uit van het openbare gebied voor het station. Aan de zijde van de Nollen ligt het parkeren voor het station, in het zicht van de woningen en langs de busroute.

Aan beide zijden van het station ligt een plein voor de entree. De voetgangerstunnel met liften blijft in gebruik. Bij realisatie van de fietstunnel is er voor de fietser en voetganger een keuzemogelijkheid om tussen de Schooten en de Nollen te bewegen. De openbare ruimte ademt de sfeer van de Nollen door materiaalgebruik, beplanting en de toevoeging van twee kunstwerken.

Opstelplaats bus

Langs het voetpad richting het station is ruimte voor 3 bussen om te halteren. Vervolgens rijdt de bus rond op een eenrichtingsweg

Fietsenstallingen

Nieuwe fietsenstallingen zijn aan beide zijden van het station vlakbij de entrees gelokaliseerd en logisch verbonden met de nieuwe fietsverbindingen van en naar het station



Voetgangers

Bestaande voetpad langs de Burgemeester Ritmeesterweg wordt meer comfortabel gemaakt door deze te scheiden van de rijbaan met groen

Fietspaden

Nieuwe fietsverbindingen zorgen voor comfortabele fietsroutes tussen de Nollenzijde en de Schoontenzijde en van en naar de fietsenstallingen bij het station

Voetgangers

Nieuwe voetpaden zorgen voor logische en recreatieve verbindingen voor voetgangers

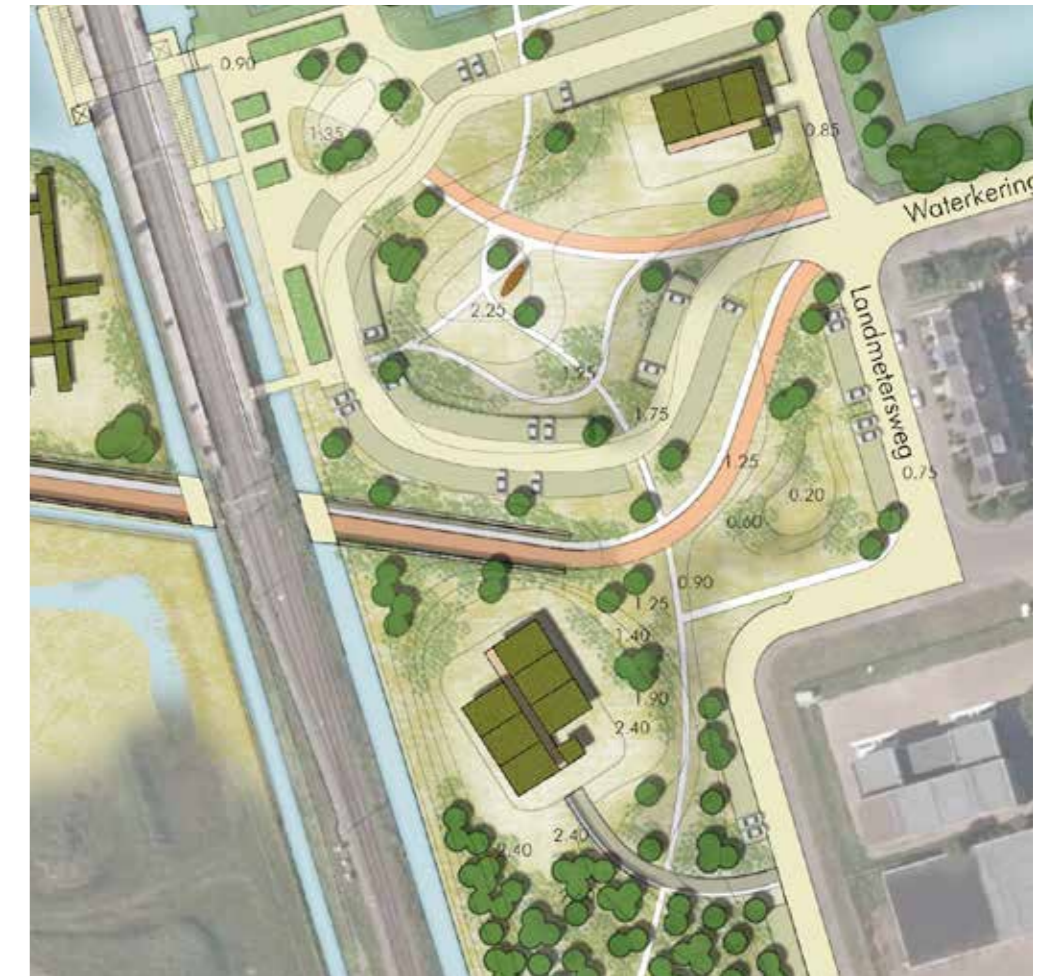
5.4. Voetgangers/fietsinfrastructuur

De fiets- en voetpaden gaan mee met de glooiingen van het gebied. Zowel fietsers die van de ene naar de andere zijde gaan als het bestemmingsverkeer fietsen gezamenlijk richting station. Hun wegen scheiden zich daar waar de weg naar de fietstunnel begint, dus aan het eind van de Waterkeringsweg en aan het eind van de burgemeester Ritmeesterweg.

Tussen het Schooterduinpark en het Rehorstpark is een voetgangersverbinding over het duin gelegd. De beide parken worden via deze voetgangersverbinding met elkaar verbonden.

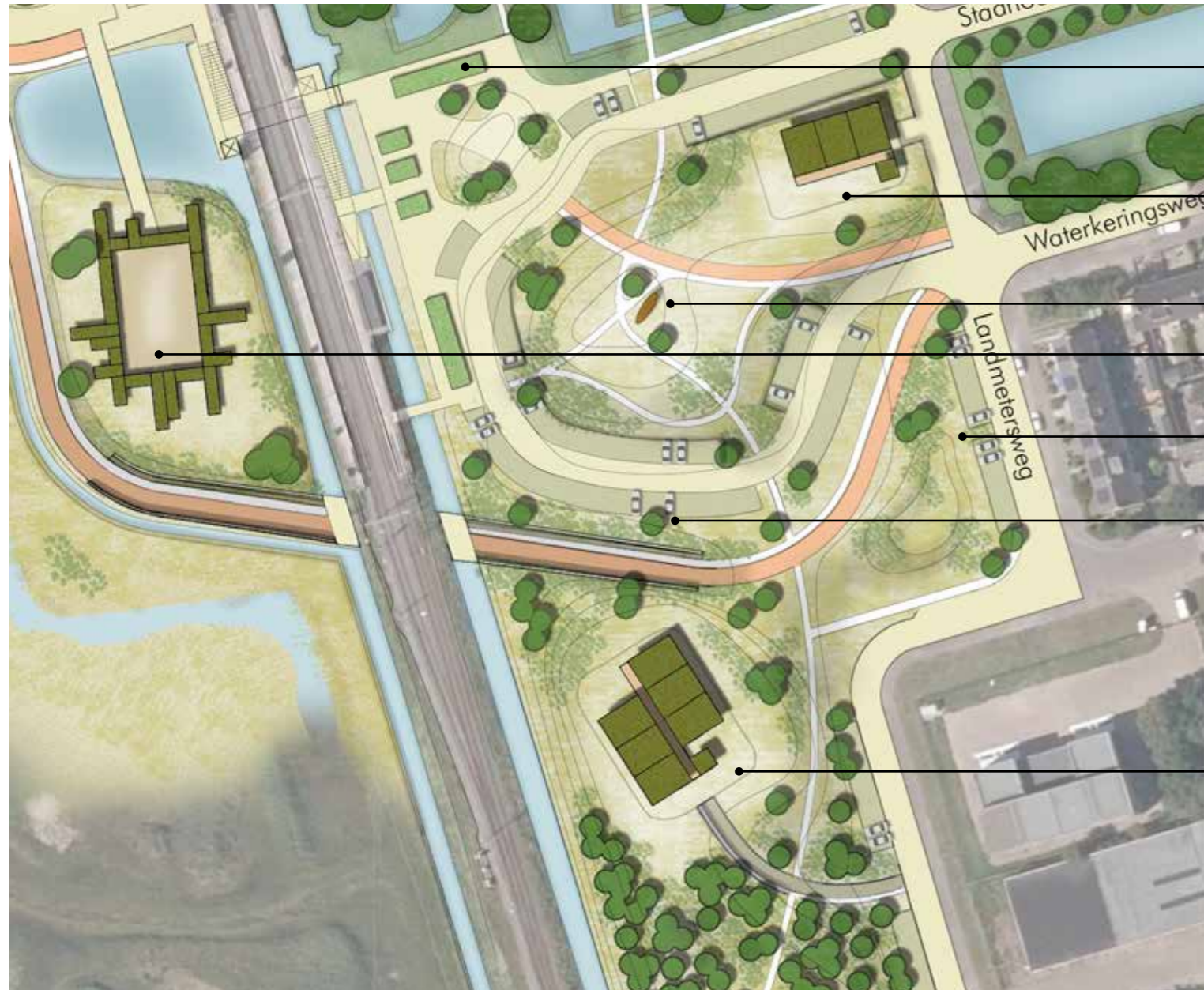
Aan de Nollenzijde lopen bezoekers via een groene route naar de entree van de Nollen.

De burgemeester Ritmeesterweg valt weliswaar buiten deze gebiedsontwikkeling, maar is in dit schetsplan wel meegenomen. De rijbaan wordt door middel van een groene berm gescheiden van het voet- en fietspad, zodat er een betere landschappelijke inpassing ontstaat. Op de hoogte van het museum wordt in dit schetsplan via een pleinachtige ruimte de verbinding gemaakt met het beeldenlandschap aan de noordzijde. Dit plein heeft een verkeersremmende werking vanwege de iets hogere ligging en afwijkende inrichting.



hoogteverschillen

Parkeren en fietsenstallingen



Fietsenstallingen bij entree station

Halfverdiept parkeren onder dek appartementengebouw

Nieuw kunstwerk van de Wint

Parkeren op binnenterrein

Wadi voor waterberging

Haaks parkeren aan de weg

Halfverdiept parkeren onder dek appartementengebouw

5.5. Toevoegingen Schootenzijde

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

De auto's parkeren haaks op de lus die door het gebied loopt. Kiss&Ride gebeurt bij het station.

Onder de woongebouwen ligt het parkeren. Het landschap sluit aan op het dek, waardoor het parkeren opgenomen wordt in het landschap.

Op het hoogste punt is in dit plan een kunstwerk van Rudy van de Wint geplaatst als eyecatcher. De routes buigen daar omheen.

Naast hogere duinen is er een deel van het gebied bestemd voor waterberging in de vorm van een wadi. In de huidige situatie is dit reeds een vergelijkbaar laag deel in het terrein.



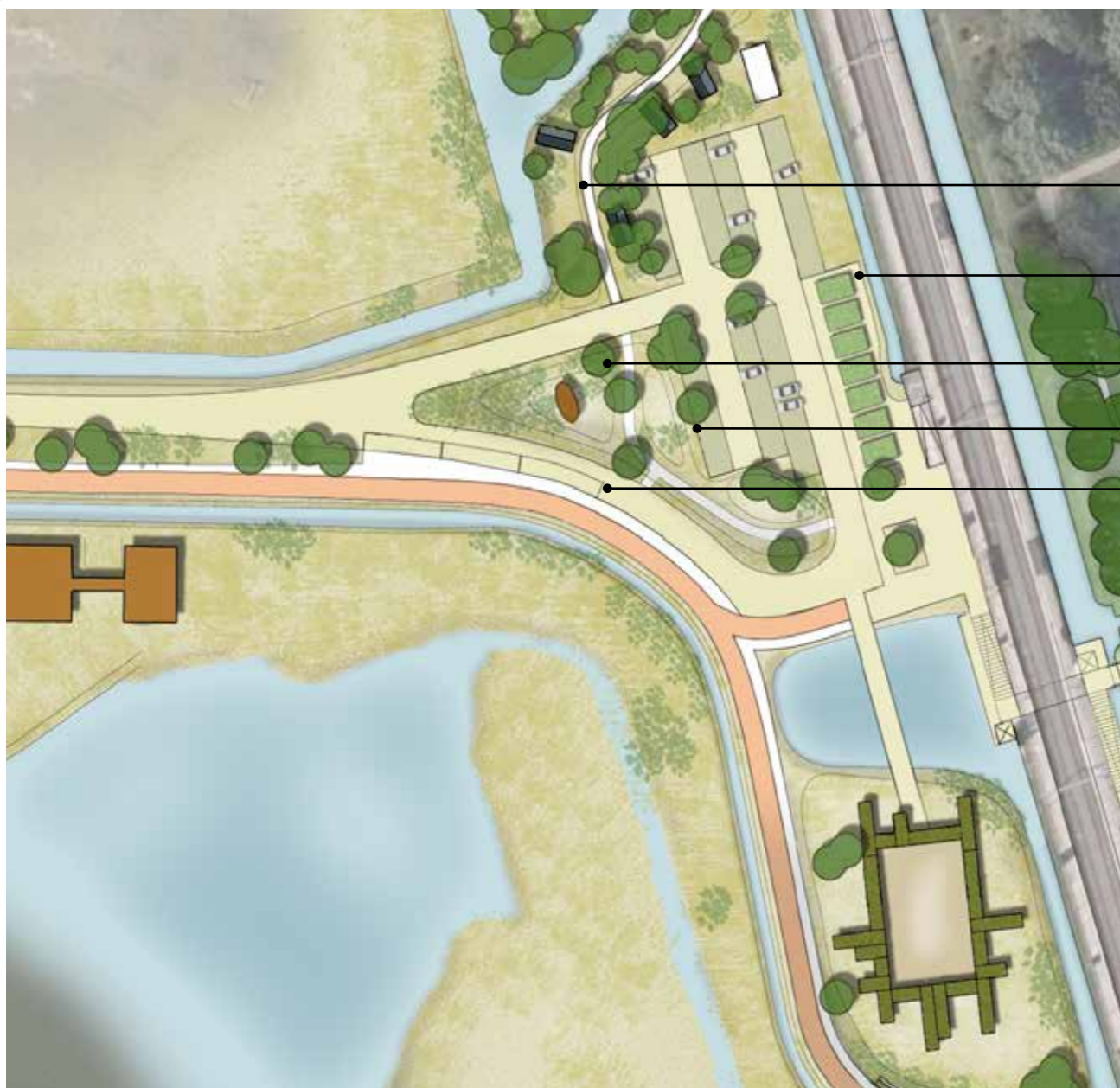
Water

Om nieuwe duinlandschap voldoende robuust te maken is een deel van het water voor het station gedempt. Het landschap verbindt beide parken en de Schooten en de Nollen. De sloten langs het spoor en en water in het Rehorstpark moeten, vanwege de doorstroming, in verbinding blijven met het water langs de Waterkeringsweg.

De route naar het station voor auto en voetganger fietser liggen in een logische lijn in het verlengde van de Stadhouder Willem V straat en de Waterkeringsweg. Langs het voetpad is een sloot gelegd die beide waterpartijen met elkaar verbindt. Dit betekent dat een strook van het bosje wordt verwijderd ten behoeve van de waterverbinding en de route naar het station. Dit betekent dat een strook van ca 14 m van het 'vervallen plangebied' moet worden verwijderd en wordt vervangen door een waterverbinding met natuurvriendelijke oevers.

Aan de zijde van de Nollen wordt rondom het woongebouw nieuw water toegevoegd. Zoals eerder gezegd past dit in het beeld van het waterrijke landschap van het NNN gebied en helpt mee aan een waterrobuuste verbinding tussen beide zijden van de spoorlijn. Voor zover mogelijk krijgt al het water natuurvriendelijke oevers, waardoor er extra natuurwaarden aan het stationsgebied worden toegevoegd.





gastenverblijven op de Nollen

fietsenstalling

nieuw kunstwerk van de Wint

parkeren inclusief museumparkeren

opstelplaats voor 3 bussen

5.6. Toevoegingen Nollenzijde

Aan de Nollenzijde wordt eveneens, in de as van de burgemeester Ritmeesterweg, een kunstwerk van Rudi van de Wint geplaatst. De treinreiziger komt aan beide zijden aan in de sfeer van het beeldenlandschap de Nollen.

Ten behoeve van bezoekers aan de Nollen is een aantal gastenverblijven gesuggereerd.

Aan deze zijde ligt het parkeren voor het station en het parkeren voor het toekomstige museum. Ook voor deze locatie geldt dat er een indicatie is gegeven voor de fietsenstallingen, maar dat deze in nader overleg met NS/Prorail de juiste locatie krijgen.

Voor de bussen zijn drie halteplaatsen getekend. Ook hiervoor geldt dat dit in overleg met de betreffende stakeholders moet worden afgestemd.

5.7. Bebouwing

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

Aan beide zijden van het station zijn referentiebeelden voor de bebouwing gegeven. Het streefbeeld is bebouwing met een natuurlijke uitstraling, bij voorkeur biobased. De gebouwen zijn alzijdig, hebben een bijzondere dakvorm met plasticiteit in de daklijn en de gevel. De gebouwen hebben alzijdig 'ogen' op het openbaar gebied, dus dat betekent leefruimten rondom. Aan de Nollenzijde is het gebouw aan twee zijden omsloten door water. Het heeft een alzijdige orientatie. De woonunits staan om een binnenterrein, waar wordt geparkeerd onder een dek.

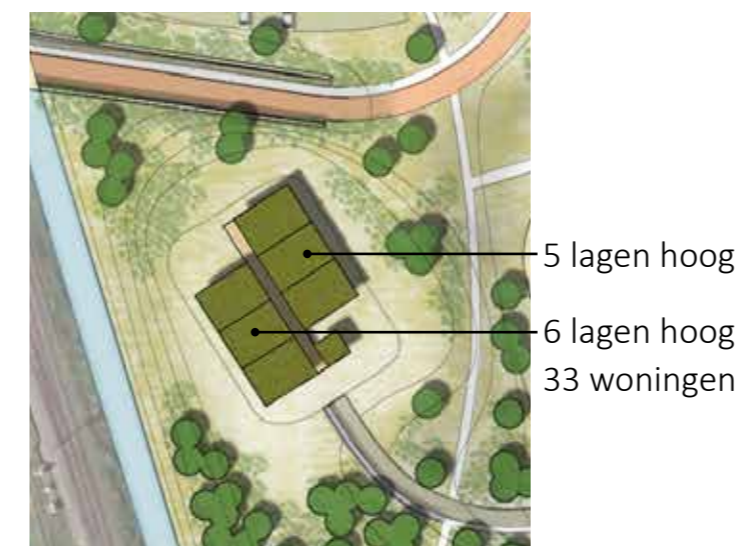
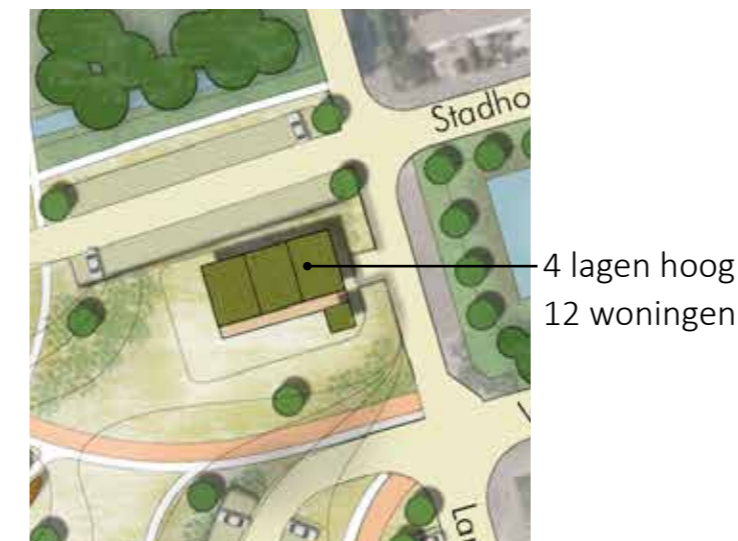
Aan de Schootenzijde staan de appartementengebouwen in het landschap. De gebouwen hebben verschillende hoogten: 4, 5 en 6 lagen. De gebouwen wijken af van de architectuur van de Schooten door materiaalgebruik, vorm en orientatie.

gebouw zijde De Nollen

- Panorama op het landschap
- Alzijdig gebouw
- Opbouw uit verschillende units, totaal 15 grondgebonden woningen
- Aansluiting op de wandelroute en de fietsroute
- Parkeren onder een dek
- Water ter compensatie en ter scheiding van het station



gebouwen zijde De Schooten



- Alzijdig gebouw
- Plasticiteit in het dak en in de gevel
Hout in gevel
(Semi)-openbare ruimte op dek halfverdiept parkeren





5.8. Openbare ruimte



De hier getoonde impressies van de openbare ruimte zijn gebaseerd op hierna getoonde referentiebeelden. Een duinachtig landschap, waar de paden vloeiend doorheen open en waar de hoogteverschillen goed voelbaar en beleefbaar zijn. Een nieuw landschap in een bestaande omgeving.



De duinen 'gevangen'

Deze voorbeelden uit Denemarken laten zien dat met beperkte middelen een groot effect is te bereiken. Grassen en niveauverschil maken de illusie van duinen mogelijk.



Inpassing fietstunnel in landschap

De fietstunnel wordt door middel van vormgeving van de wanden onderdeel van het landschap. Rechtsboven een voorbeeld van een fietstunnel in Groenlo. Hierboven een referentie van een ingesnedden route in de duinen.

Ook de entrees van de parkeervoorzieningen onder de gebouwen kunnen op vergelijkbare wijze worden ingepast.





Routes door ruig gebied van water en vegetatie

De fiets- en voetgangersroutes lopen door het duinlandschap. Daar waar de routes het water kruisen is een subtiele overbrugging gewenst, indien mogelijk en haalbaar.



Utilitaire voorzieningen

Zorgvuldige en passende vormgeving van de in het gebied voorkomende utilitaire voorzieningen als trafo's, fietsenstallingen, bebording en straatmeubilair draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.



Bestratingsmaterialen

De kleur van verharding doet veel in het beeld en de beleving, warme gele kleuren, halfverharding, geel asfalt, schelpen.



Sport en spel in de openbare ruimte

De hoogteverschillen in het gebied zijn spelaanleidingen voor de kinderen. Bewegen, ontdekken en ontmoeten zijn elementen voor het spel van kinderen. Spelaanleidingen en hoogteverschillen gaan goed samen in het spel van kinderen.



5.9. Duurzaamheid samengevat

In voorgaande teksten is duurzaamheid in de diverse hoofdstukken impliciet aan bod gekomen. In dit hoofdstuk wordt de duurzame aanpak samengevat. De ontwikkeling van het gebied rondom Station Zuid is een integrale duurzame gebiedsontwikkeling. Dat wil zeggen dat met alle aspecten van duurzaamheid rekening wordt gehouden. Duurzaamheid kent er vele. Eén daarvan is de betrokkenheid van bewoners en stakeholders bij planontwikkeling vanaf het allereerste begin. Het is een breed gedragen plan, een goede basis voor een langdurig leven ervan na uitvoering. De betrokkenheid maakt dat bewoners trots zijn op hun omgeving en de zorg die zij nu al voor hun omgeving dragen in de toekomst nog groter zal zijn.

Het verbinden en creëren van landschap is de basis voor dit plan. De gebiedsontwikkeling Den Helder zuid wordt in aansluiting op het Nollenlandschap en de parken ontwikkeld. De diverse landschappen worden met elkaar verbonden, ter versterking van zowel de recreatieve als de ecologische infrastructuur. Er wordt voor een voor dit landschap passende biodiversiteit nagestreefd. Passend betekent de juiste beplantingskeuze/combinaties in goede omstandigheden

De aanplant van bomen is onontbeerlijk voor de verhoging van de biodiversiteit en klimaatadaptatie. Aan beide zijden van het station worden, naast het vergroenen van het maaiveld en het aan-

brenge van lagere beplanting, bomen geplaatst die enerzijds de boachtige parken met elkaar verbinden, anderzijds een schaduwgevende laag bieden.

De nieuwe bebouwing wordt in het landschap gesitueerd. De gebouwen worden natuurinclusief. De maatregelen hiervoor worden afgestemd op de nagestreefde biodiversiteit, zowel voor flora als fauna. De ambitie voor de openbare ruimte en de bebouwing is hoog, wanneer het om circulair en 'biobased' toepassingen gaat.

'Biobased' zegt iets over de oorsprong van een materiaal. Het duidt op materialen die gemaakt zijn van hernieuwbare grondstoffen en compleet of gedeeltelijk bestaan uit biologische materialen- zoals vezels, suiker(s), micro-organismen, of eiwitten

Het regenwater wordt afgekoppeld en ter plaatse geborgen en zoveel mogelijk geïnfiltreerd. Zoveel mogelijk, omdat de bodemomstandigheden en de hoogte van het grondwater bepalend zijn voor de mate van infiltratie. Daar waar nodig wordt verharding gelegd. Deze is water-passerend/-doorlatend en circulair.

In samenwerking met NS/Prorail, de Provincie Noord-Holland en Connexion wordt gewerkt aan duurzame mobiliteit in dit gebied. Onderdeel daarvan is het versterken van een mobiliteitsknooppunt als onderdeel van de Helderse lijn.

Bijlage

participatie gebiedsontwikkeling rondom Den Helder Zuid



Rol participatie bij gebiedsontwikkeling Station Den Helder Zuid

SH/20221024

In het kader van 'van krimp naar groei' van het 'Helders perspectief' is de ontwikkeling van woningbouw rondom Station Zuid ter hand genomen. De locatie biedt ruimte voor een deel van de gewenste woningbouwuitbreiding op passende locaties en het stationsgebied is hiervoor zeer geschikt. Verder is Station Zuid aangewezen als locatie voor het realiseren van een mobipunt.

Bij deze ontwikkeling is zorgvuldige participatie een belangrijk uitgangspunt. Deze memo legt verantwoording af over de wijze waarop participatie een rol heeft gespeeld tot op heden en hoe dit verder een rol speelt in het vervolgproces van deze gebiedsontwikkeling.

Voortraject in 2018

Begin 2018 is met stakeholders, waaronder een delegatie van de bewoners van De Schooten, een gesprek gevoerd over station Zuid en directe omgeving. Centraal stond het ophalen van ideeën om de stationsbeleving en veiligheid te vergroten. Sindsdien zijn er liften geplaatst en is een pilot uitgevoerd met beveiligingscamera's.

Doorstart bestuurlijk besluit uitgangspuntennotitie mei 2020

De doorstart van het project is bepaald door de vaststelling van de uitgangspuntennotitie door het college van B&W in mei 2020. Via een raadsinformatiebrief is de raad hiervan op 28 mei in kennis gesteld.

Door de groeiwens vanuit het Helders Perspectief werd in 2020 met andere ogen naar de ontwikkelpotentie rondom Station Zuid gekeken. De doelstelling voor de realisatie van woningbouw bij het station is uitgebreid naar weerszijden van het station met een focus op een toegevoegd woningassortiment binnen De Schooten gericht op koopwoningen voor diverse inkomensgroepen, en de gewenste kwaliteitsslag werd nadrukkelijker gekoppeld aan integratie met het landschap van De Nollen (museum en NNN-gebied).



Resultaat interactief proces 2018: Woningbouw aan de oostzijde, doorgaande fietsroute, aan de westzijde kunst bij het station, koffie-uitgifte en fietsenverhuurpunt nabij station.

Participatiepartijen

Gedurende dit participatietraject heeft afstemming plaatsgevonden met de volgende groepen/partijen:

- bewoners van De Schooten
- in beperkte mate reizigers die gebruik maken van station Den Helder Zuid
- NS/Prorail
- Connexion
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Stichting De Nollen
- Provincie Noord-Holland
- Landschap Noord-Holland
- Woningstichting Den Helder

Afstemming wijkcoördinatieteam De Schooten december 2020/januari 2021

Door Corona heeft het participatieproces lange tijd vooral digitaal plaatsgevonden. Zeker in het begin was dit wettelijk voor iedereen. Op 7 december 2020 en 25 januari 2021 heeft digitaal overleg plaatsgevonden met het wijkcoördinatieteam De Schooten (=een delegatie van het wijkplatform De Schooten). Bij het eerste overleg is vooral gesproken over het besluit van mei 2020 met het verzoek om hier inhoudelijk op te reageren. De relevante inbreng uit het participatietraject van 2018 is hierbij tevens besproken. Het wijkcoördinatieteam herkende zich hierin.

Bij de afstemming met het wijkcoördinatieteam werd snel duidelijk dat de beoogde aanpak van mei 2020 (uitgangspuntennotitie bespreken met de buurt en stakeholders, leidend tot een startnotitie op basis waarvan de gemeente een stedenbouwkundig plan zou opstellen) niet zou werken bij deze ontwikkeling. Gezien de zeer grote betrokkenheid vanuit de buurt en stakeholders bij deze locatie zou dit niet gaan leiden tot een gedragen plan. Bij het tweede overleg is de inzet van een extern participatie/ontwerpbureau besproken, waarbij op basis van een kort, maar intensief co-creatieproces met de buurt en stakeholders (ontwerpfestival), gekomen zou kunnen worden tot een gezamenlijk tot stand te brengen stedenbouwkundig schetsplan.

- Trappen slecht beloopbaar
- Onderdoorgang niet uitnodigend
- Struinnatuur Nollenzijde onduidelijk
- Reehorstopkonneprettig, donkere bosschages
- Entree Waterkeringsweg statig, laatste deel rommelig
- Bushalte gewenst, afstand halte Baljuwstraat te ver
- Basketbalveldje armetierig
- Geen invalidenparkeerplaats, geen verlaagde stoeprand
- Meer verlichting, frisse kleuren en gebruik cortenstaal/hout gewenst
- Nollen beter betrekken bij station
- Nieuwe fietstunnel gewenst
- Overkapping gewenst
- Station moet visitekaartje worden
- Citymarketing op station
- Gastheer/vrouw op station
- Betere verbinding met winkelcentrum: auto, fiets, te voet
- Koffie/theecomer met werkplekken
- Fietsverhuur/repairpunt
- Museum De Nollen afbouwen, meerwaarde voor station

Gepresenteerde belangrijkste opgehaalde aandachtspunten 2018 aan het wijkcoördinatieteam.



Gepresenteerde kaart van de gebiedsontwikkeling aan het wijkcoördinatieteam De Schooten:

blauw: zoekgebied woningbouw

rood: zoekgebied mobipunt/ kwaliteitsverbetering stationsomgeving

oranje: kwaliteitsverbetering Burgemeester Ritmeesterweg

Maart 2021: inhuur extern participatiebureau, inhoudelijke inbreng ambtelijke projectgroep en voorbereidingen randvoorwaardenkaart

Samen met een extern gespecialiseerd participatie/ontwerpbureau is in maart 2021 gestart met de voorbereidingen om te komen tot het co-creatieproces met de buurt en stakeholders. Als basis voor de voorbereidende gesprekken met de buurt en stakeholders is een concept randvoorwaardenkaart opgesteld. De uitgangspuntennotitie van mei 2020 vormde hiervoor de basisinput, aangevuld met ambtelijke beleidsinbreng vanuit de diverse vakdisciplines, zoals verkeer, landschap, cultuur en wonen. Deze concept randvoorwaardenkaart bestond uit twee delen: een kaart van de locatie en de omgeving met daarop de ruimtelijke uitgangspunten, aangevuld met tekstuele randvoorwaarden. Vanuit de diverse afstemmingen met de buurt en stakeholders zou de randvoorwaardenkaart aangevuld en aangepast worden tot een definitieve basis voor een meerdaagse intensieve ontwerpsessie met alle betrokkenen (beoogd in juni 2021), leidend tot een stedenbouwkundig schetsplan.

April-juli 2021: start participatie buurt en onduidelijkheid over de randvoorwaardenkaart en het ontwerpproces

De eerste gesprekken met de buurt door het externe bureau vonden plaats in april 2021. Op Er werd op 1 april gestart met de direct omwonenden van het stationsgebied, waar de uitgangspunten van de eerste versie van de randvoorwaardenkaart werden besproken. Dit overleg leidde juist tot veel onrust bij de direct omwonenden. De functie van de randvoorwaardenkaart en de ruimte voor inbreng vanuit de buurt kwam niet goed over. Het externe participatie/ontwerpbureau heeft op 29 april een tweede overleg met een afvaardiging van de buurt gehad en ook dat heeft niet geleid tot verheldering en consensus over de aanpak. De buurt had inmiddels contact opgenomen met de pers, leidend tot persvragen en een zeer kritisch artikel in Noord Hollands Dagblad op 26 april en er werd een Facebookactiegroep opgericht. Ook enkele raadsfracties zijn vanuit de buurt benaderd. Dit leverde raadsvragen op vanuit de fracties Beter voor Den Helder en Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp. Op 11 mei 2021 is de randvoorwaardenkaart door het college van B&W vastgesteld als basis voor de gesprekken met de buurt en de stakeholders. De raad is via een raadsinformatiebrief hiervan en van het vervolgproces op de hoogte gesteld. Ook de raadsvragen zijn beantwoord. Vooral het plangebied, waarbinnen ook een deel van het Rehorstpark viel, werd ter discussie gesteld.

Op 26 mei heeft een delegatie vanuit de buurt een gesprek gehad met de plaatsvervangend wethouder en de projectleider over de gang van zaken. Daar bleek dat de communicatie met het externe bureau niet tot verheldering had geleid over de randvoorwaardenkaart en het vervolgproces. Er is toen afgesproken dat de projectleider zelf hierover een gesprek met een delegatie vanuit de buurt zou hebben.

Op 9 juni is de randvoorwaardenkaart in de raadscommissie toegelicht, leidend tot een motie van Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp op 14 juni om Rehorstpark volledig buiten het plangebied te houden. De randvoorwaardenkaart is op basis hiervan aangepast.



Motie 14 juni 2021: aanpassing randvoorwaardenkaart Rehorstpark uit plangebied ontwikkeling Station Zuid (paarse lijn)

Op 10 juni heeft het gesprek plaatsgevonden tussen de delegatie vanuit de buurt en de projectleider, waarbij ook de ambtelijk opdrachtgever en de gebiedsregisseur aanwezig waren. Bij dit gesprek is de randvoorwaardenkaart uitgebreid besproken en zijn wijzigingsvoorstellen overeengekomen. Ook is een afspraak gemaakt over hoe dit breed met de buurt in een hybride bijeenkomst, deels in de buurtboerderij en deels digitaal, de randvoorwaardenkaart zou worden besproken.

Het beoogde ontwerpestival op 18 juni 2021 is niet doorgegaan. De afstemming met de buurt voorafgaand hieraan zou meer tijd vergen. Een interne omgevingsmanager is aan het team toegevoegd.

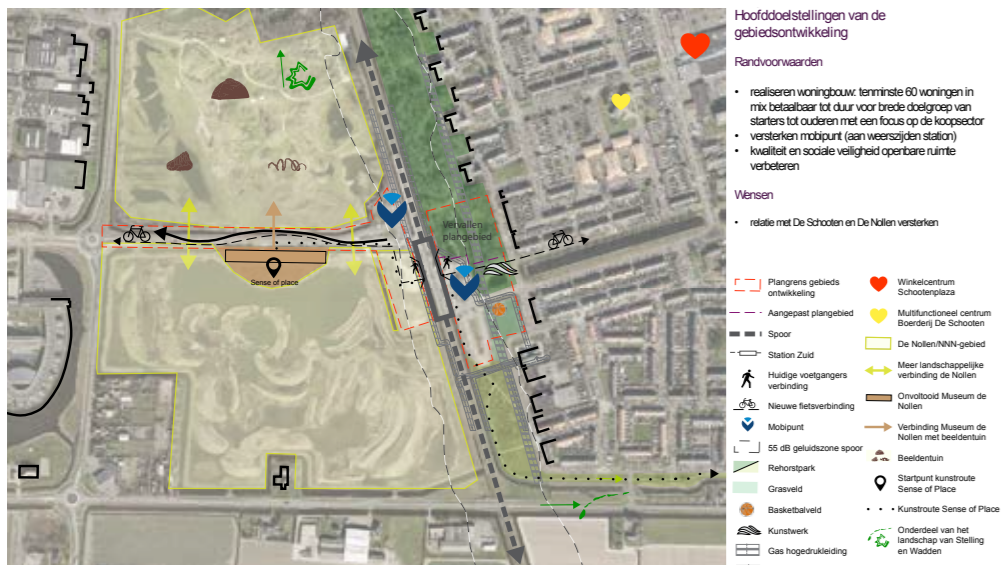
Op 8 juli 2021 heeft de hybride bijeenkomst met de bewoners van De Schooten plaatsgevonden, waarbij de reeds besproken aanpassingen van de randvoorwaardenkaart uit het overleg met een delegatie van de buurt van 10 juni, zijn gepresenteerd. Tot 2 weken na de bijeenkomst konden bewoners nog reacties indienen.

- Aandachtspunten m.b.t. randvoorwaardenkaart uit gesprek met buurtvertegenwoordigers 10 juni 2021, gepresenteerd aan de buurt op 8 juli 2021:
1. 'Realiseren woningbouw, tenminste 60 woningen' wordt 'Realiseren woningbouw met als stip op de horizon 60 woningen'
 2. Mix betaalbaar tot duur met focus op koopsector betekent hier eventueel enkele middenhuurwoningen.
 3. Aandacht voor voldoende parkeren omwonenden van het station. Het drukke stationsparkeren benut nu ook deels de buurtparkeerplaatsen;
 4. Aandacht voor te snel rijden auto's Landmetersweg en Waterkeringsweg;
 5. Indringende wens om de bus weer terug te krijgen tot en met het arriveren van de laatste trein;
 6. Graag de camera's weer terug;
 7. Verbeterde verlichting, goed gericht op de benodigde aandachtslocaties;
 8. Onderdeel 'sociale veiligheid' breder invullen. Sociale veiligheid is én sociale ogen (woningbouw), én goede verlichting én goede busaansluiting, én camera's;
 9. Evenveel aandacht voor Rehorstpark als voor De Nollen > is inmiddels met de aangenomen motie ingevuld;
 10. Bij opgehaalde aandachtspunten uit 2018: geen kanoroute, geen camperstandplaatsen, gastheer/vrouw op station niet zinvol;

Participatie vanaf september 2021: de ontwerpbijspreken in oktober en november 2021

Begin oktober 2021 is de samenwerking met het externe communicatie/ontwerpbureau beëindigd. Het co-creatieproces wordt wel doorgezet, maar met een gewijzigde invulling en met een ander team. Er komen een drietal ontwerpbijspreken met de buurt en de stakeholders om het stedenbouwkundig schetsplan te maken: op 29 oktober, 19 november en 10 december. Op 11 oktober wordt de uitnodigingsbrief naar de gehele buurt (4000 adressen) en de stakeholders verzonden.

Ook worden in september de gesprekken met de stakeholders over de ontwikkeling opgestart. De gesprekken vinden per partij separaat plaats. De stakeholders betreffen: NS/Prorail, Connexion, Stichting De Nollen, Provincie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland, Woningstichting Den Helder. Naast deze individuele gesprekken zijn deze partijen ook uitgenodigd om bij de bijeenkomsten met de buurt aanwezig te zijn. Het aantal benodigde gesprekken per partij is uiteindelijk sterk wisselend geweest, van 2 gesprekken tot 10 gesprekken per partij. Het belang dat de betreffende stakeholder in deze ontwikkeling heeft was hierin bepalend.



Hoofdoelstellingen van de gebiedsontwikkeling

Randvoorwaarden

- realiseren woningbouw, tenminste 60 woningen in mix betaalbaar tot duur voor brede doelgroep van starters tot ouderen met een focus op de koopsector
- versterken mobipunt (aan weerszijden station)
- kwaliteit en sociale veiligheid openbare ruimte verbeteren

Wensen

- relatie met De Schooten en De Nollen versterken

Opgehaalde aandachtspunten participatie overleg 2018 Station Zuid:

- Trappen slecht beloopbaar
- Onderoorgang niet uitnodigend
- Geen invloedsparkeerplaats, geen verlaagde stoeprand
- Overlapping gewenst
- Station moet visitekaartje worden
- Olymarketing op station
- Gestheer vrouw op station
- Nieuwe fietsstunnel gewenst
- Bushalte gewenst, afstand halte Bijkwastraat te ver
- Koffie/theecorner met werkplekken
- Fietsverhuur/repairpunt
- Station en natuur beter verbinden

Verkeer en parkeren

Randvoorwaarden

- fiets/wandelverbindingen zo sociaal veilig mogelijk
- extra parkeerplaatsen voor woningbouw op eigen terrein
- vergroten fietsparkeercapaciteit
- fiets veilig en droog
- nieuwe fietsstunnel ruimtelijk inpassen
- rekening houden met uitbreiding parkeren westzijde mede i.v.m. (toekomstig) parkeren museum
- scheiden bushalte van kisside westzijde
- inrichting gebied geschikt voor mindervaliden
- mobipunt aan weerszijden station

Landschap/stedenbouw

Randvoorwaarden

- bij planuitwerking rekening houden met het historische Nollen-landschap
- sluit de gebiedsontwikkeling aan op de vorm- en kleurtaal Nollenproject

Wensen

- voldoende buitruimte bij de woningen (balcon of dakterras)
- zoeken naar bijzondere woonvormen, mogelijk mix met wooncultuur in een creatieve mix flora en fauna
- nieuwe bebouwing in overeenstemming met geldende normen voor
 - geluid,
 - trillingen,
 - siltstofdepositie,
 - geschikte bodem,
 - externe veiligheid,
 - kabels en leidingen en
 - niet gesprongen explosieven

Woningbouw

Randvoorwaarden

- Vanwege 'Van kramp naar groei' inzetten op woningbouwopgave,

Wensen

- 20 optimaal mogelijk creëren 24-uurs sociale open (woningbouw)
- toevoegen horecaprogramma (koffie-uitgifte of mogelijk zelfstrasserie)
- museum De Nollen benutten als stepping stone met reuring

Randvoorwaardenkaart Den Helder station Zuid 6 juli 2021

De definitief vastgestelde randvoorwaardenkaart

Randvoorwaardenkaart Den Helder station Zuid 6 juli 2021

De gewijzigde randvoorwaardenkaart is medio oktober door het college van B&W vastgesteld en via een raadsinformatiebrief is de raad op 18 oktober op de hoogte gesteld. In deze raadsinformatiebrief wordt ook het vervolgproces toegelicht.

Geachte bewoner(s) van De Schooten,

U ontvangt deze brief omdat u in De Schooten woont en omdat er ontwikkelingen zijn in uw wijk. Daarover kunt u meedenken en meepraten.

Ontwikkeling Station Zuid

De gemeente is van plan om het gebied rondom Station Zuid te gaan ontwikkelen. Doel is om hier woningbouw te realiseren, het mobiliteitsknooppunt te versterken en om de sociale veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Het college van B&W heeft hierover in mei 2020 besloten. Een jaar later, in mei 2021, heeft het college van B&W de randvoorwaardenkaart voor deze ontwikkeling vastgesteld. De gemeente wil deze ontwikkeling op basis van co-creatie aanpakken, dus samen met u, als bewoners van de buurt en andere belanghebbenden. De randvoorwaardenkaart is daarvoor de basis. U heeft al een uitnodiging van ons ontvangen om bij één van de inloopbijeenkomsten te reageren op deze randvoorwaardenkaart en om verder ingelicht te worden over het vervolgproces.

Deze uitnodiging gaat over de stappen na de inloopbijeenkomsten, wanneer we graag samen met u aan de slag gaan met het ontwerp.

Uitnodiging deelname aan drie ontwerpbijschetsbijeenkomsten gebiedsontwikkeling Station Zuid

De gemeente Den Helder organiseert drie ontwerpbijschetsbijeenkomsten om te komen tot een schets van het stedenbouwkundig plan voor het gebied rondom Station Zuid. Nu het weer kan met soepeler coronamaatregelen, worden deze ontwerpbijschetsbijeenkomsten gehouden in de kenniswerkplaats in winkelcentrum Schooten Plaza (in de voormalige vestiging van De Trekpleister). Het waarom en wanneer van de drie bijeenkomsten leest u hier:

- **vrijdag 29 oktober 2021: eerste ontwerpbijschetsbijeenkomst:**
Via ontwerpafels gaat u in gesprek met de ontwerpers en kunt u uw inbreng leveren over diverse thema's bij deze ontwikkeling (woningbouw, mobiliteit, veiligheid, inrichting openbare ruimte). Op basis van de randvoorwaardenkaart, de informatie uit de inloopbijeenkomsten én de informatie uit deze eerste ontwerpbijschetsbijeenkomst worden eerste schetsvarianten voor het ontwikkelgebied uitgewerkt. Per thematafel spreekt de ontwerper met kleine groepjes bewoners in 20 minuten. Hierbij kunt u uw ideeën inbrengen. Er wordt gerouleerd, zodat u bij ieder thema uw inbreng kunt geven. **U neemt deel aan totaal vier thematafels** (dus 4x 20 minuten). Daarnaast wordt gelijktijdig één digitale 'tafel' georganiseerd, uitsluitend voor mensen die niet in staat zijn naar de bijeenkomst te komen. Bij deze digitale 'tafel' komen eveneens alle vier de thema's aan bod.
- **vrijdag 19 november 2021: tweede ontwerpbijschetsbijeenkomst (vervolg op de eerste bijeenkomst):**
Tijdens een inloopbijeenkomst worden de uitgewerkte schetsvarianten aan de belangstellenden gepresenteerd en kunt u op basis daarvan uw ideeën en opmerkingen inbrengen. Deze inbreng wordt benut om één eindschets voor het gebied nader uit te werken. Naast de fysieke bijeenkomst wordt gelijktijdig een digitale bijeenkomst georganiseerd.
- **vrijdag 10 december 2021: presentatie schetsontwerp**
Tijdens een inloopbijeenkomst wordt het eindschetsontwerp gepresenteerd. Naast de fysieke bijeenkomst wordt gelijktijdig een digitale bijeenkomst georganiseerd.

Vanwege de opbouw van de drie bijeenkomsten stellen we het zeer op prijs als u bij alle drie bijeenkomsten aanwezig kunt zijn. Als dat helaas niet lukt, dan bent u uiteraard ook welkom bij één of twee van de bijeenkomsten.

- Op de drie bijeenkomsten worden steeds twee gelijke sessies georganiseerd, een middagsessie en een avondsessie. U kunt kiezen bij welke sessie u aanwezig wilt zijn:
- de **middagsessie** is van 15.30 - 17.30 uur
 - de **avondsessie** is van 18.00 - 20.00 uur

Kom op tijd

Wij vragen u om bij de eerste bijeenkomst op 29 oktober op tijd aanwezig te zijn, zodat we direct met de thematafels kunnen starten. De beide andere data betreffen inloopbijeenkomsten, dus daar kunt u binnen komen wanneer u dat wenst.

Coronaprotocol

Omdat tijdens de bijeenkomsten intensief wordt samengewerkt en het hierbij lastig is om afstand te houden, verzoeken wij u bij binnenkomst uw vaccinatiebewijs via een QR-code of een geldig Corona-testbewijs en uw identiteitsbewijs te laten zien. Op 29 oktober kunt u alleen aanwezig zijn op basis van uw aanmelding. Op 19 november en 10 december hoeft u zich voor de livebijeenkomsten niet aan te melden. U kunt dan vrij inlopen (na Coronacheck). Als het op een bepaald moment te druk wordt, hanteren we een tijdelijke entrestop.

Aanmelden en verdere informatie

Per e-mail
U kunt zich voor de eerste bijeenkomst op 29 oktober per e-mail aanmelden tot uiterlijk 27 oktober 2021 20.00 uur via stationzuid@denhelder.nl. Wij maken een indeling van alle aanmeldingen over de twee sessies tussen 15.30 - 17.00 uur en 18.00 - 20.00 uur.

- Geeft u bij uw aanmelding per email de volgende informatie door:
- uw naam, telefoonnummer en emailadres waarop wij u kunnen bereiken;
 - vermeld duidelijk als u niet bij de middagsessie ingedeeld kunt worden;

De bijeenkomsten op 19 november en 10 december zijn inloopbijeenkomsten. U kunt zelf kiezen wanneer u binnenstapt tijdens de twee sessies tussen 15.30 - 17.00 uur en 18.00 - 20.00 uur in de Trekpleister in Schooten Plaza. U hoeft zich daarvoor niet aan te melden.

Digitaal meedoen

De digitale bijeenkomsten zijn slechts bedoeld als achtervang, voor als u echt niet fysiek aanwezig kunt zijn. Als u digitaal wilt meedoen, meld u dan eveneens per e-mail aan, per datum (dus 29 oktober, 19 november en 10 december). Per datum wordt een indeling gemaakt in deelsessies. Na aanmelding ontvangt u van ons een link met nadere toelichting, met vermelding van het tijdstip waarop u digitaal kunt deelnemen.

Randvoorwaardenkaart en opgehaalde informatie uit de eerdere inloopbijeenkomsten

Bij de inloopbijeenkomsten over de randvoorwaardenkaart (zie eerdere uitnodigingsbrief) hebben we van u al reacties binnen gekregen. De randvoorwaardenkaart en een overzicht van deze reacties zijn bij de eerste bijeenkomst op 29 oktober aanstaande in te zien bij de thematafels. U kunt deze gegevens ook inzien op de gemeentewebsite.

Voor vragen kunt u de projectleider Sigrid Hafkenscheid bereiken op stationzuid@denhelder.nl of via telefoonnummer 06-500 56 813 en bij de omgevingsmanager Ilse Posch via hetzelfde emailadres of via telefoonnummer 06-500 86 128.

Met vriendelijke groet,



De vragen op de achterzijde van de flyer



De flyer voorafgaand aan de bijeenkomst van 29 oktober 2021

De uitnodigingsbrief met het vervolgproces staat hieronder weergegeven. Ten behoeve van een goede continue afstemming met de bewoners van De Schooten is de klankbordgroep 'Gebiedsontwikkeling Station Zuid' ingesteld. Dit betreft de delegatie van het gesprek van 10 juni (kritische omwonenden en delegatie vanuit het wijkcoördinatieteam). Met deze klankbordgroep wordt op passende momenten afgestemd. Brieven aan de buurt worden eerst ter beoordeling aan de klankbordgroep voorgelegd, het ontwikkelproces wordt met hen besproken en gezamenlijk wordt de definitieve aanpak bepaald. De gesprekken met de klankbordgroep en de bijeenkomsten met de buurt worden in de kenniswerkplaats in het winkelcentrum Schooten Plaza gehouden.

Voorafgaand aan de eerste ontwerpbijsamenkomst van 29 oktober hebben de projectleider en de omgevingsmanager met flyers door het winkelcentrum en bij het station gewandeld en zijn ter plekke gesprekken met bewoners gevoerd en zijn antwoorden op vragen geregistreerd als eerste input voor de bijeenkomsten. Uiteraard heeft vooroverleg met de klankbordgroep plaatsgevonden.



De bijeenkomst van 29 oktober 2021 in de Kenniswerkplaats werd goed bezocht.

Groepen bewoners doorliepen diverse gesprek/schetstafels en presenteerden zelf de resultaten van hun groep. Bij deze bijeenkomst waren ook een tweetal stakeholders aanwezig: Stichting De Nollen en de Woningstichting Den Helder.



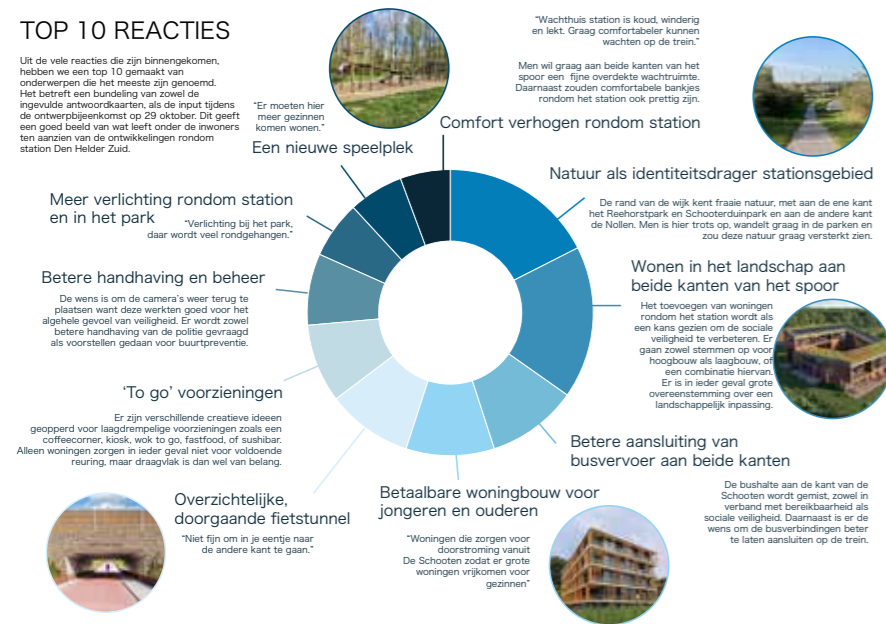
Terugkoppeling

Bijeenkomst Den Helder Zuid | 19 november 2021



TOP 10 REACTIES

Uit de vele reacties die zijn binnengekomen, hebben we een top 10 gemaakt van onderwerpen die het meeste zijn genoemd. Het betreft een bundeling van zowel de ingevulde antwoordkaarten, als de input tijdens de ontwerpbijeenkomst op 29 oktober. Dit geeft een goed beeld van wat leeft onder de inwoners ten aanzien van de ontwikkelingen rondom station Den Helder Zuid.



Schetsontwerp Burgemeester Ritmeesterweg



De opgehaalde informatie uit deze bijeenkomst, uit de eerdere gesprekken met de uitreiking van de flyers en uit de gesprekken met de stakeholders is, samen met de uitgangspunten van de randvoorwaardenkaart, benut om een tweetal schetsvarianten te maken die bij de bijeenkomst van 19 november 2021 zijn gepresenteerd voor beoordeling/commentaar. Ook is een terugkoppeling gegeven over de opgehaalde inbreng van de eerdere sessie.

De beide varianten zijn ook voor commentaar een paar weken op het platform sprek.denhelder.nl geplaatst. De reacties vanuit de bijeenkomst van 19 november en vanuit ingsprek.denhelder.nl gaven met meerderheid een voorkeur aan voor variant 1.

Variant 1

Bijeenkomst Den Helder Zuid | 19 november 2021



Plankaart



Profiel



Variant 2

Bijeenkomst Den Helder Zuid | 19 november 2021



Plankaart



Profiel



Inbreng stakeholders, vervallen beoogde derde bijeenkomst op 10 december 2021

Parallel aan de bijeenkomst met de buurt en de reactietermijn via ingesprek.denhelder.nl zijn de varianten besproken met de stakeholders. Vanuit de stakeholders kwam de wens om toch nog een verdiepingsslag te maken in de schetsvarianten. Vanuit enkele stakeholders kwam kritiek op de bebouwing aan de Nollenzijde (Stichting De Nollen en Landschap Noord-Holland). Enkele andere stakeholders wilden graag intensiever samen schetsen aan de ontwikkeling (Edzo Bindels via Woningstichting Den Helder en provincie Noord-Holland). Anders dan gebruikelijk bij stationsontwikkelingen is bij Station Zuid niet een optimale verdichting/verstedelijking, maar het landschap leidend bij het ontwerp. Sommige stakeholders vonden het landschap nog niet leidend genoeg en andere stakeholders misten de intensievere verstedelijking. Kantekening hierbij is dat het gebied direct naast het onderstation van Liander ligt. Het gehele gebied ligt mede daarom volg met hoofdtracé's kabels en leidingen. Verlegging daarvan is onmogelijk/onbetaalbaar.

De eindpresentatie met voorkeursvariant 1 is uitgesteld en de bewoners van De Schooten zijn na afstemming met de klankbordgroep via een brief hierover op de hoogte gesteld.

Geachte bewoners van De Schooten,

Ontwikkeling Station Zuid

De gemeente is voornemens om het gebied rondom Station Zuid te gaan ontwikkelen. Doel is om hier woningbouw te realiseren, het mobiliteitsknooppunt te versterken en om de sociale veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Het college van B&W heeft hierover reeds een besluit genomen in mei 2020. In mei 2021 heeft het college van B&W de randvoorwaardenkaart voor deze ontwikkeling vastgesteld. De gemeente wil deze ontwikkeling op basis van co-creatie aanpakken, dus samen met de buurt en andere belanghebbenden. Inmiddels hebben een tweetal bijeenkomsten met geïnteresseerde bewoners plaatsgevonden op 29 oktober en 19 november jl. Bij de tweede bijeenkomst zijn varianten gepresenteerd en kon men hierop reageren. Ook via www.ingesprek.denhelder.nl zijn de varianten ter beoordeling geplaatst en ook hier zijn veel reacties op gekomen.

Vervolgt traject en vervallen bijeenkomst 10 december a.s.

In de eerdere brief is gesproken over een derde bijeenkomst op 10 december a.s. in de Kenniswerkplaats waarbij de eindschets gepresenteerd zou worden.

Deze bijeenkomst van 10 december a.s. gaat niet door.

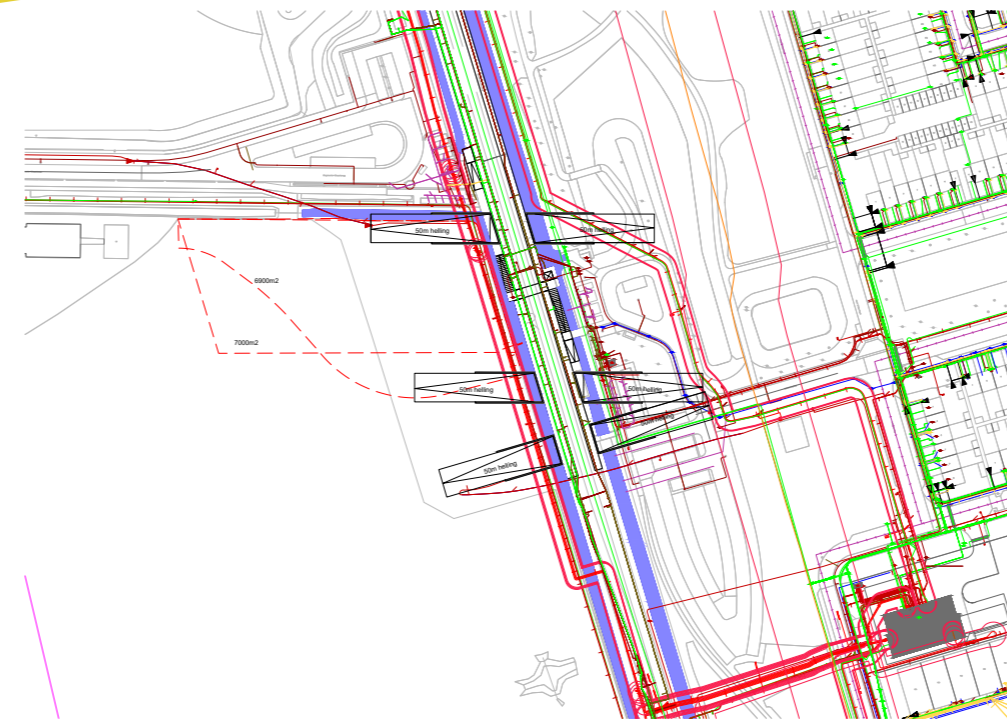
Naast de inbreng van de bewoners worden de varianten ook besproken met de zakelijke betrokken partijen waaronder NS/Prorail, Connexion, Landschap Noord-Holland, de provincie en Stichting de Nollen. De afstemming met deze partijen kost meer tijd dan oorspronkelijk gedacht. De planning is nu dat we in het eerste kwartaal van 2022 met de resultaten van de afstemming met deze partijen bij u terugkeren via een nieuwe bijeenkomst in de Kenniswerkplaats en dat u daar uw reacties weer op kunt geven. Eind eerste kwartaal 2022 hopen we dan de eindschets aan u te kunnen presenteren.

Voor exacte data en tijdstippen ontvangt u nog een nieuwe uitnodigingsbrief.

Voor vragen kunt u de projectleider Sigrid Hafkenscheid bereiken of omgevingsmanager Ilse Posch bereiken via stationzuid@denhelder.nl.

Met vriendelijke groet,

Brief uitstel van de bijeenkomst aan de bewoners van 2 december 2021



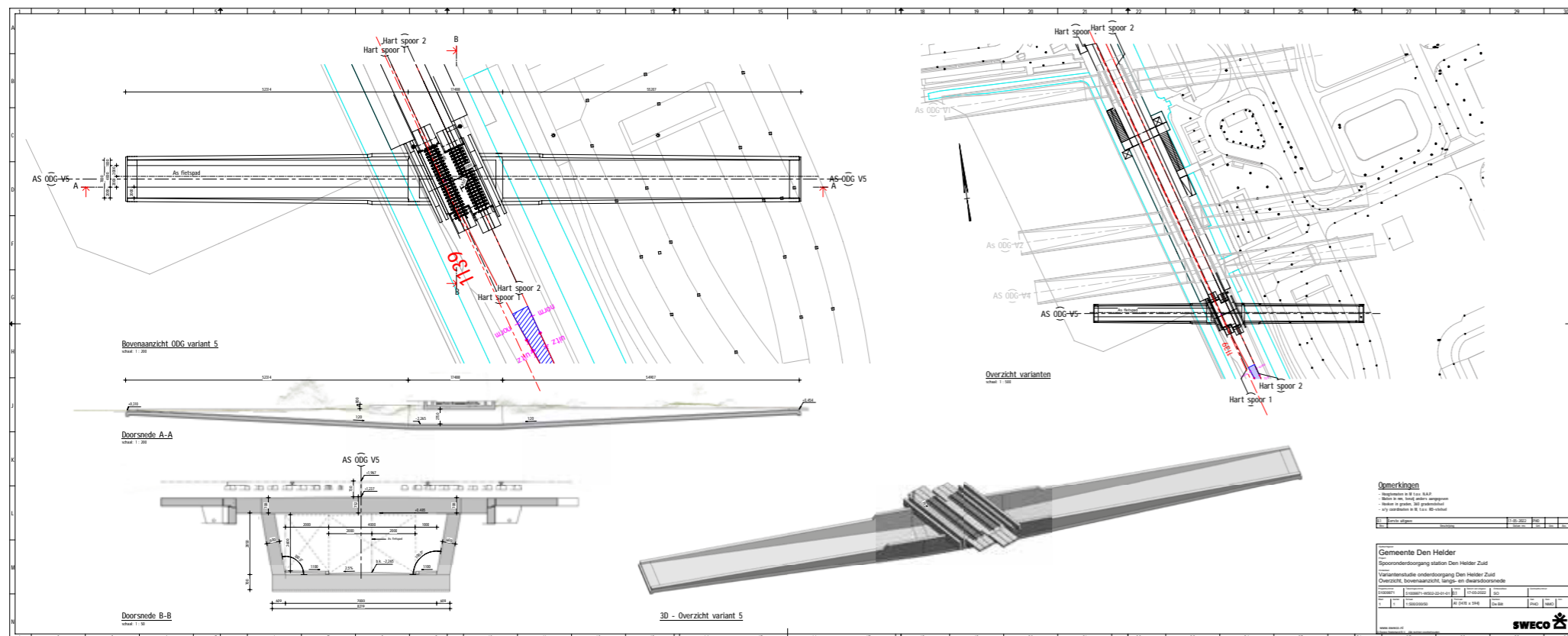
Met enkele stakeholders zijn ontwerpworkshops georganiseerd om al schetsend de gebiedsontwikkelingsmogelijkheden te verkennen. Dit is twee keer samen met de provincie Noord-Holland en twee keer met Edzo Bindels van bureau West 8 gebeurd. Parallel aan deze sessies is in februari 2022 het huidige perron van het station (zonder palenfundering) deels ingestort bij een storm. Uit de gesprekken met NS/Prorail kwam informatie over de beoogde aanleg van nieuwe perrons op palenfundering en daarmee kwam de noodzaak om de positionering van de beoogde nieuwe langzaam verkeerstunnel te heroverwegen en nader uit te werken aan de orde.

Bericht in Noordhollands Dagblad 19 februari 2022

Overkapping perron station Den Helder Zuid stort naar beneden
We hebben een ingenieursbureau ingehuurd om deze uitwerking/afstemming met nutspartijen van de tunnel te organiseren en hieruit volgde een positionering van de tunnel die van invloed was op de invulling van de rest van het gebied.



Eindversie stedenbouwkundige schetsplan en de eindbijeenkomst 13 september 2022

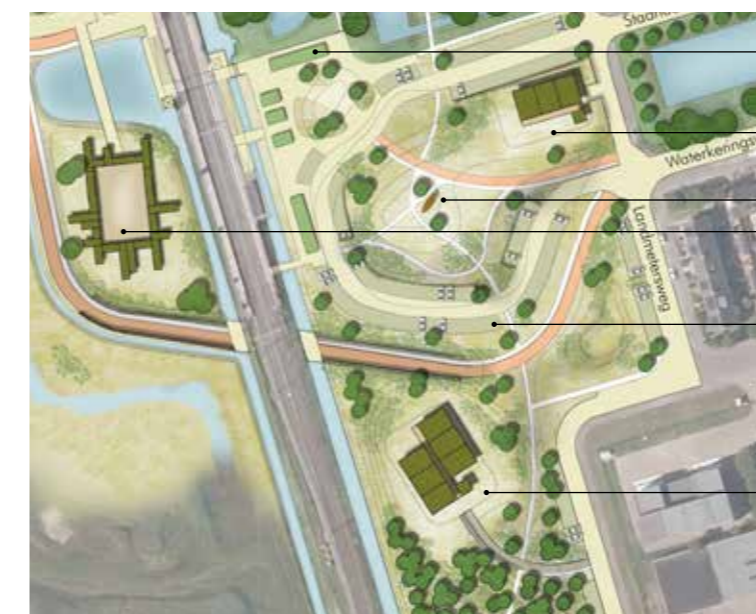


Al deze intensieve afstemmingssessies met de diverse stakeholders hebben veel tijd gekost. Gedurende deze periode is contact gehouden met de klankbordgroep en is zo nu en dan een update-overleg met hen gevoerd. In juli 2022 is het concept eindresultaat gepresenteerd aan de klankbordgroep en alle stakeholders.

De stakeholders en de klankbordgroep waren alom lovend over het eindresultaat. In overleg met de klankbordgroep is een finale bijeenkomst met de buurt georganiseerd op 13 september 2022 in de Kenniswerkplaats. Op verzoek van de klankbordgroep is

bij de uitnodigingsbrief het plan met toelichting gevoegd, zodat bewoners zich goed konden inlezen en voorbereiden op de bijeenkomst. Vooral de afwijkingen van voorkeursvariant 1 van 19 november 2021 zijn nader toegelicht met onderbouwing van de reden hiervoor. Dit werd door de bewoners zeer gewaardeerd.

Bebouwing- gebouwen zijde De Schooten



- Fietsenstallingen bij entree station
- Halfverdiept parkeren onder dek appartementengebouw
- Nieuw kunstwerk van de Wint
- Parkeren op binnenterrein
- Haaks parkeren aan de weg
- Halfverdiept parkeren onder dek appartementengebouw

Toevoegingen Nollenzijde



- gastenverblijven op de Nollen
- bussopstelplaats 3 bussen
- fietsenstalling
- parkeren inclusief museumparkeren
- nieuw kunstwerk van de Wint



Relatie landschap, kunst Rudi van de Wint en het spoor
(Foto Jan Meurs Prorail)

Toelichting bij eindversie stedenbouwkundig schetsplan gebiedsontwikkeling Station Zuid

Bijgevoegd treft u 2 tekeningen aan van de eindversie van het stedenbouwkundig schetsplan Station Zuid. Deze tekeningen wijken op diverse aspecten af van de beide varianten waar u op heeft kunnen reageren bij de inloopbijeenkomst van 19 november 2021. Bijgevoegd hebben we de variant 1 die op 19 november de meeste positieve reacties kreeg.

Op 10 december 2021 zouden we de eindvariant aan u presenteren op basis van uw inbreng van 19 november. We hebben op 2 december 2021 via een brief aan u laten weten dat de nadere afstemming met de stakeholders (NS/Prorail, provincie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland, Stichting De Nollen, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Woningstichting Den Helder) meer tijd zou vergen. Inmiddels hebben we met alle stakeholders diverse overleggen gevoerd en hebben we, naast uw inbreng van 19 november jl., de inbreng van de stakeholders verwerkt in deze eindvariant. Ook de ligging van de langzaam verkeerstunnel (voetgangers/fietsers) onder het spoor bleek een bepalende factor te zijn, zeker in verband met de nieuw aan te leggen perrons van NS, maar ook in verband met de vele kabels en leidingen in de ondergrond, waaronder een hoofdgastracé en een ondergrondse hoogspanningsleiding. We hebben de ligging en afmeting van deze tunnel laten uitwerken door een ingenieursbureau. Deze bleek slechts op 1 manier goed in te passen. Dit heeft grote invloed gehad op de ligging van gebouwen en parkeren binnen het plangebied.

De zaken die in de huidige eindvariant extra aandacht hebben gekregen zijn:

- De wens om het landschap meer sturend te laten zijn binnen het gebied met meer glooiende lijnen. Deze opmerking kwam zowel vanuit de buurt als vanuit de stakeholders. Hiervoor is de sfeer van het Nollengebied aan de Schootenzijde doorgezet met aandacht voor duinen en waterberging, dus zowel nat als droog. In de uitwerking hiervan in de vervolgfase wordt aandacht besteed aan het voorkomen van hittestress.
- Het parkeren aan De Schootenzijde is sociaal veiliger gemaakt in de vorm van een doorgaande parkeer- straat in plaats van een afgelegen parkeerplaats met stille uithoeken.
- Rehorstpark en Schooterduinpark zijn landschappelijk beter met elkaar verbonden als wandelroute.
- De langzaamverkeerstunnel is realistisch uitgewerkt en goed ingepast.
- De bebouwing is beter gepositioneerd ten opzichte van de langzaam verkeerstunnel. Dit leidt tot beter sociaal zicht op de tunnel.
- De woonbebouwing is aan de Nollenzijde minder intensief gemaakt en beter passend bij het landschap. De resterende bebouwing aan de Nollenzijde is op een eiland geplaatst ten behoeve van een rustige woonatmosfeer direct naast het station en het natuurgebied.
- In de zichtas van de Waterkeringsweg is een duin gepositioneerd met een kunstwerk en vanaf de wateras is een klein appartementenblok geplaatst. Beiden markeren het stationsgebied als je er naar toe rijdt, fietst of wandelt. Vanaf de Burgemeester Ritmeesterweg gebeurt dit met een Nollenkunstwerk van Ruud van de Wint. De aanrijroutes naar het station zijn op deze wijze goed gemarkeerd.

De toelichting in de bijlage bij de uitnodigingsbrief voor de bijeenkomst van 13 september 2022

Het plan is bij de bijeenkomst op 13 september zeer positief ontvangen. Het eindplan is ook gedurende enkele weken op ingesprek.denhelder.nl geplaatst. Dit heeft tot enkele reacties geleid. Eén van deze reacties hebben we hier uitgelicht, omdat dit een goed beeld geeft van de diverse reacties die we hebben ontvangen. Hiermee is de basis gelegd voor besluitvorming over het stedenbouwkundig schetsplan. Voorafgaand aan de besluitvorming heeft afstemming plaatsgevonden met de klankbordgroep.

Een reactie op het stedenbouwkundig schetsplan via ingesprek.denhelder.nl

Geweldig plan	Prachtig vormgegeven plan dat recht doet aan de omgeving. Dit ontwerp past oneindig veel beter in de omgeving dan de eerste twee ontwerpen. Vooral het nieuwe ontwerp van de westzijde doet recht aan de omgeving. Hierbij is het uitgangspunt "De natuur als identiteitsdrager van het stationsgebied" echt ter harte genomen. Door te bouwen met meer natuurlijke materialen zetten we in Den Helder goede stappen in de richting van duurzaamheid en milieuvriendelijkheid terwijl het geheel ook nog eens veel beter aansluit bij de bestaande omgeving. Chapeau! Ook aan de oostzijde van station Zuid wordt deze gedachte doorgevoerd. Natuurlijker bouwen, maar omdat de Schoten de typische jaren 60/70 wijk is detoneert de hoogbouw aan deze zijde minder. De houten gevelbekleding en de groene daken doen recht aan de sfeer in het Schoterduinpark en het burgemeester Rehorstpark, en de verbinding tussen beide parken is ook op een mooie manier ingepast, in mijn beleving zonder afbreuk te doen aan het aantal parkeerplaatsen. Ik ga verhuizen!
---------------	---

Algeheel beeld van de participatie tot nu toe en het participatievervolgproces

De participatie voor de ontwikkeling van het stationsgebied heeft diverse stadia gekend. De start verliep niet direct goed. De randvoorwaardenkaart werd niet begrepen en de samenwerking met het eerste participatiebureau verliep niet naar wens. Hierdoor was er geen vertrouwen aan de voorkant in de positieve doelstelling om gezamenlijk tot een goed ontwerp te komen. Dit heeft helaas geleid tot onnodige onrust. Na intensievere gesprekken, de instelling van de klankbordgroep en het inhuren van andere ontwerp/participatie-ondersteuning kwam er rust en konden we aan de slag met de gezamenlijke ontdekkingstocht om te komen tot een goed plan.

Ook de samenwerking met de stakeholders kwam niet direct goed op gang. Men wenste veelal niet aan te haken bij de bijeenkomsten en de eerste gesprekken hebben bij hen niet direct geleid tot een proactieve deelname aan het proces. Dit heeft weer geleid tot het uitstel van de beoogde eindbijeenkomst van 10 december 2021. Ook hier kwam in tweede instantie de samenwerking goed tot stand. Tenslotte kwam een koerswijziging in de planontwikkeling door de stormschade aan de perrons van NS, leidend tot een nieuwe positionering van de beoogde langzaam verkeerstunnel. Ook dit heeft invloed op het participatieproces gehad. Dit alles heeft uiteindelijk geleid tot een fraai stedenbouwkundig schetsplan met brede steun dat gereed is voor besluitvorming en voor verdere uitwerking met brede participatie van bewoners en stakeholders. In deze vervolgfase worden het inrichtingsplan uitgewerkt en de bebouwingsrandvoorwaarden (kavelpaspoorten) voor de bouwblokken. Parallel hieraan wordt het bestemmingsplan opgesteld.