UITWERKINGSPLAN
STADSHART DEN HELDER

NOTA VAN BEANTWOORDING
NOTA VAN WIJZIGING

SEPTEMBER 2008

gemeente Den Helder

ZEESTAD

Nota van Beantwoording - Uitwerkingsplan Stadshart

Inhoudsopgave

Inleiding 2
Leeswijzer 2
Lijst met inzenders 3
1. Willemsoord / havenbuurt 4
2. Grachtengordel 10
3. Stationslocatie - postkantoor 12
4. Wienerhof 15
5. Julianaplein 16
6. Stadspark 17
7. Bethelkerk 19
8. Spoorstraat Oost en Koningstraat Zuid 20
9. Winkelstructuur 21
10. Horeca 25
11. Hendrikshof 27
12. Schouwburg 27
13. Planning en financiën 29
14. Planschade 30
15. Overig 31
Begrippenlijst 37
Bijlage – Beoordeling rapportage CensusLegal 39

Inleiding

In mei 2008 is het concept Uitwerkingsplan voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kon een ieder zijn zienswijze indienen bij het college van B&W. Er zijn 42 reacties ingezonden. De reacties zijn beoordeeld op basis van de doelstellingen van het UP. De doelstellingen van het UP zijn:

- Het versterken van de geborgenheid van de stad, in contrast met de weidsheid van de haven en de zee. De identiteit van de havenstad wordt versterkt door de ontwikkeling van een maritiem programma en woonmilieus aan de haven en de zee.
- Het aanhelen van het fijnmazige, stedelijk weefsel in de stad door kleinschalige, pandsgewijze nieuwbouw.
- Willemsoord ontwikkelen tot volwaardig en compleet stadsdeel met een menging van functies, zoals wonen, werken en vrije tijd functies.
- De ontwikkeling van een cultureel programma op Willemsoord Zuid, met een koppeling naar de culturele voorzieningen in de omgeving.
- Het concentreren en versterken van het kernwinkelgebied, door de toevoeging van winkelconcentraties met gebouwde parkeervoorzieningen. De uitstraling van bestaande winkelstraten wordt verbeterd.
- Het versterken van de regionale functie van Den Helder. De synergie tussen de verschillende centrumfuncties versterken, door de herpositionering van de horeca en de nieuwe publieke functies. Het stadhuis krijgt een plek in het stadshart, de bibliotheek en schouwburg krijgen een regionale of zelfs landelijke uitstraling.
- Verbetering van de bestaande woonomgeving, door het opknappen van openbare ruimte, het toevoegen van groen en de aanleg van het stadspark.
- Het gefaseerd aanbieden van diverse woonmilieus. Door de toevoeging van nieuwe woningtypes worden bewoners vastgehouden en de wooncarrière in het stadshart gestimuleerd. Nieuwe bewoners worden aangetrokken door de ontwikkeling van onderscheidende woonmilieus in het stadshart.
- Het toevoegen van eigentijdse sociale- en maatschappelijke voorzieningen.
- Ontwikkelen van de toeristische sector, verbetering van het ondernemersklimaat en het imago van de stad als impuls voor de werkgelegenheid.

In deze Nota van Beantwoording wordt antwoord gegeven op de ingezonden reacties. De antwoorden dienen geplaatst te worden in de hierboven genoemde doelstellingen. Op basis van deze reacties is het UP op een aantal punten gewijzigd. In deze nota wordt aangegeven welke inhoudelijke aanpassingen in het UP worden doorgevoerd.
Hoe deze inhoudelijke aanpassingen in tekst en tekening worden verwerkt, wordt aangegeven in een aparte Nota van Wijziging. De Nota van Wijziging en het concept Uitwerkingsplan (UP) vormen samen het Uitwerkingsplan Stadshart. Deze is op 2 september 2008 door het college van B&W vastgesteld.

Leeswijzer

In deze Nota van Beantwoording is de lijst met ingezonden reacties opgenomen. Vervolgens worden de reacties per onderwerp behandeld. Per onderwerp worden de briefnummers genoemd die van toepassing zijn op het onderwerp, wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van de reacties en een antwoord geven op deze reacties.

Lijst met inzenders

	Inboeknummer	Inzender
1.	AI 08.05646	Vereniging van Eigenaren “de Molen”
2.	AI.08.05945	P. de Wolf
	AI 08.06582	
	AI.08.07668	
3.	AI08.06023	C. van der Wel
4.	AI 08.06111	Kwaliteitsteam Stadshart Den Helder
5.	AI 08.06194	T.K. Hoekstra
6.	AI 08.06704	Bewoners Molengracht, contactpersoon E.C. van den Heuvel
7.	AI 08.06737	Reddingmuseum Dorus Rijkers
8.	AI 08.06738	D.J. Posthuma
9.	AI 08.06825	Gemeente Zijpe
10.	AI 08.06886	Vereniging van Eigenaren Regenboogappartementen Pr. Hendriklaan
11.	AI 08.06927	Algemene Kerkenraad Protestante Gemeente te Den Helder
12.	AI 08.06957	Stichting Nautische Monumenten Den Helder
13.	AI.08.07102	Vereniging van Eigenaren Julianaplein 11-41
	AI 08.07104	
14.	AI 08.07153	Protestantse gemeente Den Helder, Wijkgemeente Bethelkerk
15.	AI08.07197	Platform Kritische Vrienden
16.	AI 08.07293	Stichting Werkgroep Centrum
17.	AI 08.07302	W. Kalkman
18.	AI 08.07324	Stichting Herstelling Den Helder
19.	AI 08.07332	Flamingo Casino
20.	AI.08.07374	Gemeentelijke monumentencommissie Den Helder
21.	AI 08.07378	Verwey Vastgoed BV, namens eigenaar Beatrixstraat 1
22.	AI 08.07395	E.N. Brouwer
23.	AI 08.07398	P.C. Cruijff
24.	AI 08.07400	S.I. Meijer
25.	AI 08.07401	F.V.M.M. de Kinder
26.	AI.08.07402	P.R. Reenders
27.	AI 08.07403	P.R. Reenders
28.	AI 08.07405	P.R. Reenders namens Winkeliers Spoorstraat
29.	AI 08.07410	Knuwer & Creutzberg namens W.W. Bos
30.	AI 08.07414	Hoorne BV mede namens Vomar Voordeelmarkt BV
31.	AI08.07416	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
32.	AI 08.07357	Vereniging van Eigenaren Beatrixstraat-Julianaplein
	AI 08.07433	
33.	AI.08.07453	Herman Nijpels Mannenmode BV
34.	AI.08.07455	Vogelwerkgroep Den Helder e.o.
35.	AI.08.07457	Knuwer & Creutzberg namens HSV Den Helder
36.	AI.08.07463	Koninklijk Horeca Nederland, afdeling Den Helder
37.	AI08.07465	Helderse Ondernemersvereniging Binnenstad
38.	AI08.07478	Helderse Molenstichting “De Onderneming”
39.	AI.08.07547	Schouwburg De Kampanje
40.	AI.08.07565	M. van Huizen
41.	AI 08.07575	J.A. Vonk
42.	AI 08.07772	Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten

1. Willemsoord / havenbuurt

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op Willemsoord:

- AI08.06111
- AI08.06737
- AI08.06957
- AI08.07374
- AI08.07465
- AI08.07575
- AI08.07772

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

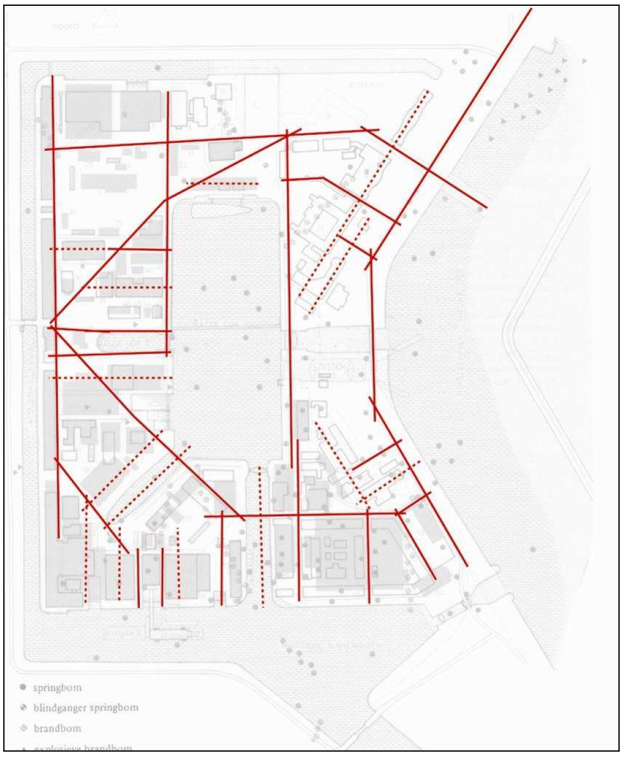
- In de voorstellen voor Willemsoord Noord is te veel uitgegaan van het aansluiten bij het stedelijk weefsel van de stad. De bebouwing is te kleinschalig, waardoor niet goed aangesloten wordt op de karakteristieke typologie van Willemsoord. De individuele uitstraling per wooneenheid/woning is hier niet gepast.
- Willemsoord moet ten opzichte van de stad zijn eigen karakter behouden. Nieuwe invullingen moeten aansluiten op de bestaande korrelgrootte, het verspreid liggen van de bebouwing en het besloten karakter van Willemsoord. Daarnaast is het noodzakelijk de bebouwingspercentages vast te leggen, met een goede balans tussen de bebouwingspercentage en de programmadichtheid van het gebied. Nader onderzoek naar de gewenste haventypologie, in samenhang met de schaal en de gewenste bebouwingsdichtheid op Willemsoord is gewenst.
- Er moet meer aandacht en duidelijkheid zijn voor het toepassen van de juiste bouwhoogten op Willemsoord. De bestaande monumentale gebouwen mogen niet gekleineerd worden door de nieuwbouw.
- Het bouwvolume midden op het Zuidplein op Willemsoord Zuid is niet wenselijk.
- De diagonaal op Willemsoord Noord is nog te veel als laan aanwezig, en vraagt om een meer informele invulling.
- De inpassing van de schouwburg in de Ketelmakerij en de Kathedraal vraagt om een goede uitwerking in verband met de monumentale waarde van de gebouwen. In de huidige voorstellen is het complex geheel gericht op de grachtzijde en de stad. De zijde aan het Zuidplein moet echter ook voldoende aandacht en uitstraling krijgen om de relatie met het Zuidplein te bewerkstellingen.
- De voorgeschreven beeldkwaliteit voor dit deelgebied sluit niet aan bij het stoere karakter wat voor heel Willemsoord zou moeten gelden.
- De rondvaarten met museumboten in de Binnenhaven worden beperkt door de aanleg van de brug bij het Ankerpark. De inpassing van de schouwburg in de Ketelmakerij en de Kathedraal heeft een aantal gevolgen voor de zichtbaarheid, de logistiek en interne ruimte van het Reddingsmuseum. Ter compensatie worden vier randvoorwaarden gesteld:
    - compensatie van het ruimteverlies binnen het ontwerp van de schouwburg;
    - compensatie van verlies aan zichtbaarheid en bereikbaarheid door deelname aan een duurzame energiewinning voor het gehele complex;
    - ondersteuning van de plannen voor een aanlegsteiger ten behoeve van het Reddingsmuseum in het Natte Dok;
    - gevolg te geven aan het advies van de LA-Group ten aanzien van de minimale subsidie.
- De Stichting Nautische Monumenten tekent bezwaar aan tegen woningbouw aan de zuidkant van Willemsoord, omdat er dan frictie zal ontstaan tussen de werkzaamheden van de Stichting en de woningbouw. De werkzaamheden van de Stichting Nautische Monumenten en de Museumhaven versterken het nautisch-historisch karakter van Willemsoord en zouden daarom moeten worden opgenomen in het plan.
- Willemsoord moet beter toegankelijk worden, door goede oversteekplaatsen over de Weststraat en betere brugverbindingen.
- De binnenstad en Willemsoord moeten complementair zijn aan elkaar, daarom dient de tijdelijke supermarkt op Willemsoord uit de plannen te worden geschrapt.
- Een goed alternatief voor woningbouw op Willemsoord is vakantiewoningen.
- De woningbouwplannen op Willemsoord zijn te massaal en hebben weinig respect voor vroegere plannen, zoals het slopen van de Pinas.

- Vanuit het cultuurhistorische perspectief is de herontwikkeling van Willemsoord gewenst. Het terrein en de gebouwen van Willemsoord worden in de huidige situatie niet goed benut, wat de beleving van het terrein niet ten goede komt. De keuze voor het toevoegen van nieuwe bebouwing, een verdere invulling op het noordelijke deel met hoofdzakelijk woonbebouwing en een invulling op het zuidelijk deel meer gericht op vrijtijdsbesteding en maatschappelijke functies, wordt ondersteund.
- Ten behoeve van het behoudt, de herkenbaarheid en de versterking van de cultuurhistorische waarde van Willemsoord is het van belang dat aangesloten wordt op de identiteit van het terrein. De identiteit wordt oa. bepaald door de hoofdstructuur, de verkavelingwijze, de dichtheid van bebouwing en open ruimtes, bouwhoogte, inrichting van de openbare ruimte, het water en de materialisering. Vanuit dit perspectief zijn de volgende opmerkingen op het plan gemaakt:
    - Aan de uitbreidingsplannen zou een grondige analyse met een historische onderlegger moeten liggen. Dit is van groot belang voor de schaal en verkaveling van de bebouwing.
    - De inpassing van de schouwburg in de Ketelmakerij en de Kathedraal betekent een forse wijziging van de rijksmonumenten. Dit zal bij de verdere uitwerking worden beoordeeld.
    - Verdichting is mogelijk, mits de identiteit van Willemsoord niet wordt aangetast. Het is van belang om rond de dokken en bij belangrijke doorzichten voldoende open ruimte te behouden. Ook de onderlinge afstand en zichtbaarheid van de gebouwen vraagt om voldoende ruimte.
    - De geslotenheid van Willemsoord richting de stad moet als kwaliteit behouden blijven, er moet daarom terughoudendheid zijn in het aantal bruggen. Nieuwe bruggen dienen ondergeschikt te zijn aan de hoofdtoegang. Het is echter voorstelbaar dat Willemsoord Zuid gebaat is bij een verbeterde bereikbaarheid.
    - Ten behoeve van het openbare karakter dient monofunctionaliteit van bebouwing te worden voorkomen. Dit geldt ook voor de privatisering van ruimte als gevolg van de gesloten bouwblokken. Willemsoord leent zich niet voor (privé) tuinen.
    - Het is ongewenst om te veel af te wijken van de hoofdstructuur. De richting, de plaats en de vorm van nieuwe bebouwing dient hierop aan te sluiten, incidentele afwijkingen zijn voorstelbaar. De verkaveling zou zich zo veel mogelijk moeten voegen binnen het bestaande orthogonale en radiale patroon.
    - Door de voorgestelde bebouwingstypologie (gesloten bouwblok en kleinere bebouwingseenheden), de bebouwingsdichtheid en bouwhoogte op geheel Willemsoord verdwijnt een belangrijk deel van het karakter van Willemsoord.
    - De langgerekte open ruimtes worden ervaren als straten, deze zijn atypisch voor Willemsoord.
    - Het schuine pad op Willemsoord Noord dient ondergeschikt te zijn aan de hoofdstructuur en moet een meer ingetogen uitstraling hebben. Het schuine pad op Willemsoord Zuid is vanuit de optiek van het gebouw en de monumentale waarde hiervan onaanvaardbaar.
    - Eigentijdse architectuur kan een impuls geven aan het werfterrein, daarbij moet gezocht worden naar aanknopingspunten die de bestaande bebouwing biedt op het gebied van vorm en materialisering.
- Op grond van de wetgeving voor geluid is het niet mogelijk om woningbouw op Willemsoord te realiseren. Diverse milieucontouren belemmeren woningbouw op Willemsoord. Het gaat hierbij, naast geluid, om luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid. De Zeehavennorm kan niet van toepassing worden verklaard.
- In het geluidsonderzoek van het UP is de cumulatie van geluid (industrielawaai en verkeerslawaai) niet meegenomen.
- Woningbouw op Willemsoord is een bedreiging voor de continuering van de bedrijvigheid in de haven.
- Vanuit het perspectief van de externe veiligheid wordt aangegeven dat door woningbouw op Willemsoord het toepassen van LNG in de toekomst wordt tegengehouden. Voor de op- en overslag van LNG geldt een richtafstand tot 3 kilometer.
- De maximale ontwikkeling van de haven, zoals omschreven in het geluidsonderzoek van het UP, kan zorgen voor een overschrijding van de normen (zoals in de Wet luchtkwaliteit).
- Er wordt een ad-hoc planologie gevoerd ten aanzien van de walactiviteiten van de jachthaven in het Natte Dok.

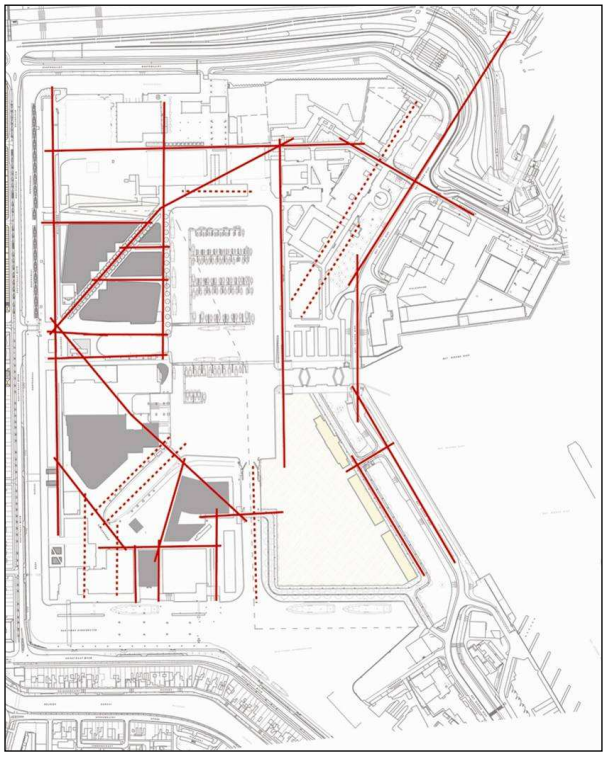
Hieronder is antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Ontwerpproces en uitgangspunten
In het ontwerpproces voor Willemsoord zijn diverse partijen betrokken geweest. Niet alleen de opdrachtgevers van het UP (Willemsoord bv, Zeestad CV/BV en Maritieme Stad CV/BV), maar onder andere ook het Kwaliteitsteam Stadshart en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) hebben door middel van een aantal bijeenkomsten, waaronder maquettesessies, hun inbreng kunnen geven aan het ontwerp.
De voorwaarden van de RACM voor de ontwikkeling van Willemsoord kwamen voort uit het document "Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht **Stelling Den Helder** gemeente Den Helder (Noord-Holland) ex artikel 35 Monumentenwet 1988". De Rijkswerf wordt daarin met de volgende sleutelwoorden getypeerd (p5): grootschalig, besloten, zelfstandig, orthogonaal, pragmatisch, functioneel, maritiem, industrieel, dokken.
Er is bij de bovenstaande partijen overeenstemming over het uitgangspunt dat Willemsoord een volwaardig, levendig stadsdeel met een maritiem karakter moet worden. Dit betekent dat alle functies die in een levendig stadsdeel thuis horen, zoals wonen, werken, cultuur, leisure en uitgaan hier een plek moeten kunnen krijgen. De vertaling hiervan naar de programmatische invulling op Noord en Zuid, de toevoeging van nieuwe bebouwing en de verkleining van de grote, open ruimtes wordt door alle partijen ondersteund. De verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan (zoals het bepalen van de schaal van de panden en de beeldkwaliteit) zal in een verder proces in overleg worden opgepakt. De aanvullende uitgangspunten uit de brief van de RACM (2 juli 2008) worden in dit proces meegenomen. Daarnaast wordt hieronder een nadere toelichting gegeven op de gemaakte keuzes in het UP. Uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan in het UP is dat het karakter van Willemsoord wordt bepaald door een samensmelting van de historie en het hedendaagse.

Historische waarde en stedenbouwkunde
- historische onderlegger: Het UP respecteert de (historische) betekenis van verschillende structuren. In de tekening (zie afbeelding 1.1) is te zien welke lijnen en richtingen bepalend waren voor de historische structuur, dat bestond uit een orthogonaal stelsel met diagonalen vanaf de centrale entree en radialen vanuit het Natte Dok. Deze structuur is ook bepalend geweest voor de positionering van de nieuwe bebouwing in het plan (zie afbeelding 1.2). De kritiek op het UP lijkt vooralsnog een verschil van interpretatie van de historische onderlegger. Dit zal bij de uitwerking in goed overleg met de RACM worden afgestemd.



Afbeelding 1.1 ruimtelijke structuur 1940


Afbeelding 1.2 ruimtelijke structuur UP

- structuur en verkaveling: In het ontwerpproces is aan de hand van meerdere maquettestudies geconcludeerd dat incidentele afwijkingen van de structuur nodig zijn om het eigen karakter van Willemsoord te versterken. Door deze afwijkingen:

- wordt de benodigde ruimte en afstand tot de monumenten gecreëerd;
- ontstaat er een afwijkende structuur ten opzichte van het weefsel van de stad;
- wordt ingespeeld op doorzichten en zichtlijnen (richting het water);
- vloeien ruimtes in elkaar over, waardoor het terrein bestaat uit een aaneenschakeling van zelfstandige ruimtes.

- open ruimte en bebouwingsdichtheid: Het UP stelt weliswaar meer bebouwing voor, maar respecteert een zekere ruimte rondom de monumenten. De kades rondom het Natte Dok en de twee dokken worden vrijhouden van bebouwing. Uitgangspunt van het UP is de belevingswaarde van die ruimte. Aangezien de RACM in haar reactie aangeeft het eens te zijn met de toevoeging van (woon)bebouwing op Willemsoord, is het verstandig in overleg met de RACM daarvoor de mogelijkheden te zoeken. De stedenbouwkundige hoofdstructuur en de programmatische invulling voor Willemsoord zullen in het UP worden vastgelegd, daarmee worden het bebouwingspercentage en de programmadichtheid bepaald. Binnen deze stedenbouwkundige hoofdstructuur kunnen bij de verdere uitwerking onder andere de bebouwingstypologie en pandgrootte bepaald worden.
- korrelgrootte: De bebouwing op Willemsoord kent verschillende korrelgrootten, waarbij de vraag gesteld kan worden welke korrelgrootte de maat bepaald. Vanuit historisch perspectief wordt de grotere korrel benadrukt. Deze is echter niet geheel toepasbaar op het gewenste programma, het wonen is een onmisbaar onderdeel voor Willemsoord als volwaardig en compleet stadsdeel. Het doel van de korrelgrootte is het onderscheid met de stad en het behouden van het eigen karakter van Willemsoord. De in het UP geïntroduceerde korrel onderscheid zich van die van het stadshart: er is duidelijk sprake van schaalvergroting. Het is zeker niet de intentie van het UP om op Willemsoord de schaal van de pandjes en sfeer van de binnenstad en de grachtengordel te introduceren. Willemsoord zal haar onderscheidende karakter blijven behouden. Ter verduidelijking zijn hieronder extra referentiebeelden toegevoegd (afbeelding 1.3 en 1.4). In overleg met de RACM zullen de uitgangspunten over de te hanteren korrelgrootte bepaald worden.

Afbeelding 1.3 referentiebeeld korrelgrootte

Afbeelding 1.4 referentiebeeld korrelgrootte

- bebouwingshoogte: De hoogte accenten op Willemsoord zijn tien lagen hoog. Dit zal, samen met de stedenbouwkundige visie over de bouwhoogte, duidelijker worden opgenomen in het UP. Deze hoogte accenten geven het silhouette van Willemsoord vorm en maken Willemsoord zichtbaar vanaf zee en vanuit de stad. De toppen van deze hoogte accenten zijn familie van elkaar, onder andere doordat ze op bijzondere wijze verlicht zijn. Daarnaast biedt deze hogere bebouwing ruimte voor woningen in een bijzonder segment. Deze bijzondere woningtypologie met zicht op de haven, de zee en de stad is onderscheidend in de regio. De hoogte accenten hebben op de volgende locaties hun plek gekregen:

- Het hoogte accent op Willemsoord Noord heeft een plek aan de kade, en staat in het verlengde van de hoofdentree van Willemsoord. Komende vanuit de Spoorstraat ervaart men hierdoor dat de stad doorgaat tot aan het Natte Dok.
- Het hoogte accent bij gebouw 72 staat in het verlengde van de zichtlijn langs de kade van het Natte Dok en introduceert vanaf deze route de pleinruimte rondom het schuine dok.
- Het hoogte accent achter de Pinas maakt Willemsoord zichtbaar vanuit de stad, en staat uit de zichtlijn vanaf het Zuidplein richting de Nieuwe Kerk.
- De toneeltoren van de schouwburg is een toevoeging aan het monument, ook dit hoogte accent is familie van de andere hoogte accenten.

- schuine pad: Het schuine pad, op Willemsoord Noord en - Zuid, is gebaseerd op de vroegere verbindingslijn over het terrein. In het plan zijn deze routes belangrijk als stedenbouwkundige verbinding. Het schuine pad op Willemsoord Noord zal niet worden vormgegeven als een bomenlaan met parallel daaraan bebouwingswanden, in de bebouwing aan het schuine pad zijn daarom verspringingen opgenomen. De bomenrij langs het schuine pad verwijst ten eerste naar de historische situatie, ten tweede levert het een beter verblijfs- en woonklimaat op. Het schuine pad op Willemsoord Zuid vereist een verdere uitwerking, op gebouwniveau zal onderzocht moeten worden hoe de gebouwen een toegang kunnen krijgen aan het schuine pad. De exacte uitwerking daarvan zal onder andere door de RACM beoordeeld worden.
- groen: Het toevoegen van groen op Willemsoord is belangrijk voor de verbetering van het verblijfsklimaat. De vormgeving van het groen zal aansluiten op het beeld van het groen in de historische situatie, waar grote grasvlakken, solitaire bomen en de bomenlaan langs het schuine pad het verblijfsklimaat verbeterden. Het standpunt van de RACM, dat de inrichting van het terrein mag niet leiden tot een vertrutting, zoals tuintjes en plantsoenen, wordt door het UP onderschreven. In overleg met de RACM kan worden gezocht naar een groenaanleg die acceptabel is vanuit historisch oogpunt.
- geslotenheid en bruggen: Het aantal bruggen dat wordt toegevoegd is beperkt. Deze bruggen zijn bestemd voor langzaam verkeer en hebben daarom altijd een kleinere dimensionering dan de brug bij de hoofdentree. Daarmee zijn ze ondergeschikt aan de brug bij de hoofdentree. Het besloten karakter van Willemsoord wordt dus nauwelijks aangetast door de aanleg van nieuwe bruggen.
- inpassing schouwburg: De inpassing van de schouwburg moet zorgvuldig gebeuren vanwege de monumentale waarde van de bebouwing. Om deze reden zullen de verdere plannen voor de inpassing worden voorgelegd aan de RACM.
- paviljoen Zuidplein: In het UP zal worden opgenomen dat de mogelijkheden van een kleinschalig gebouw op het Zuidplein in de verdere uitwerking worden onderzocht.
- Pinas: In het UP zal worden opgenomen dat de Pinas blijft staan. Voor de omgeving van deze plek worden de volgende doelstellingen geformuleerd, die onderzocht worden in de verdere uitwerking:
    - Willemsoord moet hier beter zichtbaar worden vanuit de stad;
    - Willemsoord zal zich minder moeten presenteren als museum, en meer als integraal onderdeel van de stad.

Reddingsmuseum
De brug bij het Ankerpark zal een doorvaarbare brug voor langzaam verkeer (voetgangers/fietsers) worden. De brug zal daardoor geen grote belemmering opleveren voor de rondvaarten met museumboten en ander scheepvaartverkeer. Voor de inpassing van het Reddingsmuseum in het plan van de schouwburg wordt verwezen naar “12. Schouwburg”.

Stichting Nautische Monumenten
Bij de positionering van woningbouw op Willemsoord Zuid is rekening gehouden met de activiteiten van de Stichting Nautische Monumenten. De woningen naast de Ketelmakerij zijn atelierwoningen, de oriëntatie van deze woningen is afhankelijk van (het geluidsniveau in) de omgeving. Woningbouw op Willemsoord zal de kleinschalige werfactiviteiten van de Stichting Nautische Monumenten niet belemmeren. De scheepshelling zal een andere milieuvergunning krijgen. Daarmee kunnen de museale werfactiviteiten hier nog steeds plaatsvinden, net zoals in gebouw 73. Het belang van de activiteiten van de Stichting Nautische Monumenten voor het maritieme karakter van Willemsoord wordt onderschreven, deze zullen dan ook worden opgenomen in het programma van Willemsoord Zuid. Dit geldt ook voor de functie van de Museumhaven (Boerenverdriet, Maritieme Binnenhaven, Werfkanaal).

Beeldkwaliteit en materialisering
De paragrafen over beeldkwaliteit in het concept UP (hoofdstuk 3.4 Havenbuurt) zullen worden samengevoegd. De beeldkwaliteit in hoofdlijnen die in deze paragrafen wordt beschreven is afwijkend van de rest van de stad, en is gebaseerd op de reeds aanwezige elementen op Willemsoord. Deze paragrafen zullen samen met de algemene richtlijnen uit het hoofdstuk Beeldkwaliteitkader verder worden uitgewerkt in een beeldkwaliteitplan voor Willemsoord.

Woningbouw en milieuzonering
De woningbouw op Willemsoord is geen bedreiging voor de continuering van de havenactiviteiten. Hieronder wordt op de bepalende aspecten ingegaan.

- Geluid: Ten aanzien van de milieuzonering en de havenactiviteiten in Den Helder is het geluid de meest bepalende component. In de VNG richtlijn die gehanteerd wordt in de ruimtelijke ordening zijn minimale afstanden tot woningbouw opgenomen, voor onder andere geluid, lucht, geur en gevaar. Het geluid vereist de grootste afstand tot woningbouw en is daarmee het meest bepalende onderdeel. Voor de situatie van de haven in Den Helder is deze afstand echter niet van toepassing, omdat hier sprake is van een gezoneerd industrieterrein. Daarmee gelden er andere afstanden tot woningbouw. De onderbouwing van de reacties die op het aspect geluid zijn ontvangen worden beantwoord in de notitie van DGMR. Deze notitie is opgenomen in de bijlage van deze nota.
- Lucht: De toetsing van de woningbouw aan de Wet Luchtkwaliteit en de daaraan verbonden algemene maatregel van bestuur (AMvB) “Niet in betekenende mate” geeft als resultaat dat de luchtverontreiniging geen beperking oplevert voor woningbouw op Willemsoord. Het aantal woningen dat gerealiseerd wordt is lager dan 500 en de hoeveelheid kantoorruimte is ruim lager dan 33.333 m². Deze aantallen zijn de grenswaarden die gelden, vanaf deze grenzen dient getoetst te worden. Ook het toepassen van de cumulatie van woningen en kantoren levert geen overschrijding van de grens op.
- Externe veiligheid: In de toekomst is het voorstelbaar dat schepen op LNG (Liquified Natural Gas) gaan varen. Voor de opslag van LNG gelden grote veiligheidsafstanden (tot 3 kilometer) tot woningbouw. Deze afstand kan in de huidige situatie in Den Helder al niet nageleefd worden, gezien de afstand van de bestaande woningen tot de haven. De woningbouw op Willemsoord is dan ook niet de beperkende factor.
Bij de milieuvergunningaanvraag voor de Paleiskade (Peterson Supply Link) is een rapport met een risico-inventarisatie gevoegd, omdat er gevaarlijke stoffen aanwezig zijn en worden overgeslagen. Uit dit rapport blijkt dat er buiten de grens van het bedrijf geen gevaar of hinder optreedt ten gevolge van deze werkzaamheden.
Op grond van de milieuzonering kan geconcludeerd worden dat de woningbouw op Willemsoord de havenactiviteiten nu en in de toekomst niet zal beperken.

Uitwerking programma
Het bepalende milieuaspect voor de realisatie van woningbouw op Willemsoord is het geluid. De Zeehavennorm is van toepassing op woningbouw op Willemsoord. Dit betekent dat de maximale geluidbelasting op de gevel van een woning niet meer mag bedragen dan 60 dB(A). In het akoestisch onderzoek is de maximale capaciteit van de haven doorgerekend, daarmee is dus rekening gehouden met de uitbreidingen in de toekomst. Uit dit onderzoek volgt dat woningbouw, met toepassing van de Zeehavennorm, op Willemsoord mogelijk is. Het UP houdt rekening met een geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige ruimten van woningen, die lager is dan 60 dB(A). Hierdoor is er nog een veilige marge boven op de doorgerekende maximale capaciteit en gebruik van de haven. Uitgangspunt is dat de woonkwaliteit in de woningen optimaal is, dit betekent dat de geluidswaarde in de verblijfsvertrekken van een woning nooit hoger mag en zal zijn dan 35 dB(A).

Het hoogte accent bij gebouw 72 wordt ingevuld met woningbouw en short stay appartementen. Er is in Den Helder veel vraag naar short stay appartementen ten behoeve van de huisvesting van werknemers. Gebouw 72 zelf zal niet worden ontwikkeld tot woningen, maar is prima geschikt voor het vestigen van diverse bedrijven.
In het entertainmentcluster zijn een bioscoop, bowlingbaan, speelautomatenhal en (binnenkort) een grandcafé-restaurant gevestigd. Doordat de schouwburg naar de voormalige Ketelmakerij verhuist, moet Ballorig een andere plek krijgen. De activiteiten van Ballorig, die vooral overdag plaatsvinden, zijn een goede aanvulling op het huidige programma van het entertainmentcluster. In de voorgestelde nieuwbouw naast gebouw 51 is ruimte beschikbaar voor Ballorig. De plint van de nieuwbouw aan de noordzijde van het schuine dok is een goede locatie voor horeca. Er is hier voldoende ruimte voor terrassen met een goede bezonning tot ver in de avond. De horecazaken op deze plek zijn dag-, avond- en nachthoreca, gesloten puien overdag zijn niet toegestaan (zie 10. Horeca).
Het hoogte accent bij het entertainmentcluster zal worden ingevuld met woningen. Ook is hier een hotelfunctie voorstelbaar, gekoppeld aan het entertainment cluster.

Op Willemsoord Noord is woningbouw het belangrijkste programma. In de plint aan het bassin zijn commerciële ruimten opgenomen, deze functies zijn gekoppeld aan de jachthaven. Het hoogte accent op de hoek van de kade zal worden bestemd als woningbouw.

De toeristische sector (overnachtingen) op Willemsoord zal worden bediend door een hotel en shortstay appartementen. Willemsoord biedt juist kansen om een bijzonder, onderscheidend

woonmilieu in de regio aan te bieden, het is om die reden niet verstandig de woningen in te wisselen voor vakantiewoningen. Daarnaast hebben vakantiewoningen als nadeel dat ze een gedeelte van het jaar leeg staan, wat niet bevorderlijk is voor de levendigheid van het gebied.

Op Willemsoord is op korte termijn een *traffic generator* nodig, om meer mensen naar het gebied te trekken. Het is daarom voorstelbaar dat een supermarkt tijdelijk een plek krijgt op Willemsoord Zuid. Het gaat hierbij om een verplaatsing van een supermarkt uit de binnenstad, zodat er geen vloeroppervlakte van winkels wordt toegevoegd in het stadshart. Na de realisatie van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat/ Keizerstraat kan deze supermarkt weer terug verhuizen naar het centrumgebied (zie 9. Winkelstructuur).

Jachthaven
De huidige activiteiten rondom de jachthaven (stalling en klein onderhoud op de kant) kunnen blijven plaatsvinden totdat de nieuwe woningen op Willemsoord Noord worden gerealiseerd. Naar verwachting zal in 2018 worden gestart met de woningbouw. Tot die tijd moeten de activiteiten van de jachthaven voldoen aan de regelgeving van de ruimtelijke ordening en milieu. Deze activiteiten worden getoetst aan de hand van de verleende vergunningen. Van ad hoc planologie is geen sprake, omdat de activiteiten rondom de jachthaven voor een langere periode kunnen plaatsvinden.

2. Grachtengordel

<u>De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de grachtengordel:</u>

- AI08.05646
- AI08.06111
- AI08.07302
- AI08.07374
- AI08.07400
- AI08.07478
- AI08.07772

<u>Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.</u>

- De hoeveelheid hoogte accenten op de kop van de Beatrixstraat is erg veel in relatie tot de hoogte accenten in de Beatrixstraat, hierdoor ontstaat een concurrentie. De doorgaande lijn van de grachtengordel, en daarmee met name de kleinschaligheid, is hier van groot belang. Hogere bebouwing moet niet op de kop van de Beatrixstraat plaatsvinden, maar in de Beatrixstraat zelf.
- De afwijkingen van de plannen (kaprichtingen) ten opzichte van het vastgestelde parapluplan zijn goed te verklaren, maar moeten juridisch goed onderbouwd worden.
- Het plaatje van de bebouwing ter plaatse van de Melkfabriek roept vragen op wat betreft de aansluiting op de omgeving.
- School 7 en de bebouwing tot aan de Bakkerstreeg belemmert het uitzicht op Willemsoord, deze bebouwing zou daarom gesloopt moeten worden.
- Volgens het UP zou de Nieuwe Kerk tegenover de hoofdingang van Willemsoord gesloopt moeten worden, hier is bezwaar tegen.
- In het UP is de molen op het Molenplein niet opgenomen, er zijn bezwaren tegen het niet (terug)bouwen van de molen. Argumenten vóór de bouw van de molen zijn:
    - Historie en belevenis
    - Molenwereld
    - Representatief voor windenergie
- Er moet worden vastgehouden aan de eerdere plannen voor het Molenplein, waarin de woonbebouwing in een rechte lijn wordt doorgezet, met een beperkte hoogbouw aan de zijde van de dijk. Het onttrekken van het zicht op de dijk en het Marsdiep vanuit de woningen aan de Molengracht is niet acceptabel.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Bouwhoogten kop Beatrixstraat
Het doel is om de Beatrixstraat (en daarmee de binnenstad) door te zetten tot aan de Zuidstraat, om zo de koppeling tussen het centrumgebied en Willemsoord te kunnen maken. Het moet duidelijk zijn dat men hier, komende vanaf de Zuidstraat, meteen het stadshart binnenkomt. De Beatrixstraat wordt verlengd tot en met de brug over de grachtengordel. Deze koppeling komt tot uitdrukking door een gelijke inrichting van de openbare ruimte. De koppen van de bebouwing rondom de brug vormen een ensemble, dat de entree van de stad benadrukt. Voor de bebouwing op de koppen rondom de brug is de kleinschaligheid van de grachtengordel een belangrijk uitgangspunt. De pandsgewijze opzet van de grachtengordel is de leidraad voor de architectonische uitwerking van deze koppen. In het UP zal met meer duidelijkheid worden aangegeven dat de maximale bebouwingshoogte voor de koppen vijf bouwlagen is. Daarmee blijft de bouwhoogte onder de maximale bouwhoogte (16,7m) die in het paraplu bestemmingsplan voor de grachtengordel is aangegeven. Daarnaast wordt er in het parapluplan aangegeven, dat hier sprake is van een knooppunt van verschillende stedenbouwkundige structuren, waardoor het voorstelbaar is iets af te wijken van de richtlijnen van de grachtengordel. In het bebouwingsvoorstel uit deze afwijking zich met name in de gevelbeëindigingen van de panden, waardoor de maximale goothoogte van de grachtengordel niet bij alle panden wordt toegepast. De maximale bouwhoogte wordt wel aangehouden.

Afwijkingen van bestemmingsplan
Juridische onderbouwingen ten opzichte van afwijkingen van bestemmingsplannen horen niet thuis in het UP. In het UP wordt op het detailniveau van kaprichtingen geen uitspraak gedaan. Dit komt in de verdere uitwerking ter sprake in de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitplan.

Nieuwe bebouwing
De afbeeldingen in het concept UP van de kleinschalige nieuwbouwprojecten in de grachtengordel (oa. Melkfabriek) zijn niet actueel. Naar aanleiding van de ingediende bouwaanvragen zullen de meest actuele afbeeldingen in het UP worden ingevoegd.

Sloop van panden
School 7 is een gemeentelijk monument en de grachtengordel heeft als Beschermd Stadsgezicht ook een beschermde monumentale status. Dit zijn zeer belangrijke redenen om de bebouwing tot aan de Bakkersteeg niet te slopen. Daarnaast is de visie van het UP het aanhelen van het stedelijk weefsel, onnodige sloop zal hier dus niet van toepassing zijn. Wel hebben een aantal panden een opknapbeurt nodig. Zo zal School 7 worden gerenoveerd in het kader van de herbestemming tot hoofdvestiging van de regionale bibliotheek. Voor de overige panden, dit geldt voor meerdere panden in het stadshart, zijn we afhankelijk van de pandeigenaren. Het opknappen van panden zal worden gestimuleerd door duidelijke richtlijnen en begeleiding door een bouwbureau.
Het UP stelt niet voor om de Nieuwe Kerk aan de Weststraat te slopen. Het project Molenplein omvat het gebied tussen de Bierstraat en de Kanaalweg, de nieuwbouw vindt dus plaats tegenover de Nieuwe Kerk.

Houtzaagmolen 'de Onderneming'
Er is een beoordeling gemaakt van de houtzaagmolen 'de Onderneming' op het Molenplein, deze zal in de bijlage van het UP worden opgenomen. Samengevat wordt in de beoordeling aangegeven dat de molen op deze plek geen optimale toegevoegde waarde heeft voor de stad. Ten eerste is er door bestaande en nieuwe bebouwing geen ruimte voor de molenbiotoop, met als gevolg dat er beperkingen zijn voor de draaiuren van de molen. Daarnaast is de verwijzing naar de historische situatie zwak, aangezien de molen maar voor een korte periode op deze plek heeft gestaan. In de historie heeft op deze plek voor een lange tijd woningbouw gestaan. Daarnaast is de omgeving ten opzichte van de historische situatie van de molen aanzienlijk veranderd door de bebouwing aan de Kanaalweg en de verhoging van de zeewering. Ook is de molen op deze plek hierdoor niet goed herkenbaar als landmark. De toeristische koppeling met de nautische historie van Willemsoord en andere toeristische voorzieningen is moeilijk te maken vanwege de afgelegen plek ten opzichte van Willemsoord. Tot slot zal het woningbouwproject Molenplein financieel onhaalbaar worden als de molen op deze plek gebouwd wordt.

Bebouwing in de bocht van de gracht
Het hoogte accent aan de dijkzijde, zoals voorgesteld in Structuurplan Stadshart, is niet mogelijk vanwege de wettelijke regelgeving ten behoeve van de waterkering en de beschikbare ruimte naast het verkeerskruispunt. Omdat op dit punt wel een hoogte accent gewenst is, zowel ruimtelijk als programmatisch, is deze aan de zijde van de Kanaalweg ingepast in het meest noordelijke bouwblok van het project Molenplein.
Door de bebouwing langs de bocht van de gracht door te zetten, wordt verwezen naar de historische situatie. Daarnaast wordt hierdoor de intimiteit en de beslotenheid, wat kenmerkend is voor de grachtengordel, versterkt. Het creëren van intimiteit in de stad, in contrast met de weidsheid van de haven en de zee, is één van de uitgangspunten van het UP.
Deze plek in de bocht van de grachtengordel leent zich voor bijzondere woningen met een hoge woonkwaliteit. Door deze woningen te realiseren wordt ingespeeld op de behoefte van de woningmarkt. Daarnaast wordt het project Molenplein door de realisatie van deze woningen financieel beter haalbaar.
Ten opzichte van de bestaande situatie zal het zicht op de dijk en het Marsdiep iets veranderen. De rooilijn van de nieuwe bebouwing zal een paar meter opschuiven ten opzichte van de bestaande rooilijn van de meest westelijke gevel van het schoolgebouw. De bestaande bomenrij langs de gracht wordt doorgezet in de bocht, ter vervanging van het huidige groen op deze plek. De nieuwe bebouwing aan de gracht is twee lagen plus kap, het huidige schoolgebouw is twee tot drie bouwlagen. Wat wel afwijkt van de bestaande situatie is de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing op de westelijke kop van het bouwblok (maximaal vier bouwlagen, deze bebouwing komt niet boven de dijk uit) en de bouwhoogte van het hoogte accent aan de Kanaalweg (maximaal negen bouwlagen).

3. Stationslocatie - postkantoor

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de stationslocatie:

- AI08.06111
- AI08.07302
- AI08.07357/AI08.07443
- AI08.07374
- AI08.07395
- AI08.07398
- AI08.07465
- AI08.07575
- AI08.07668
- AI08.07772

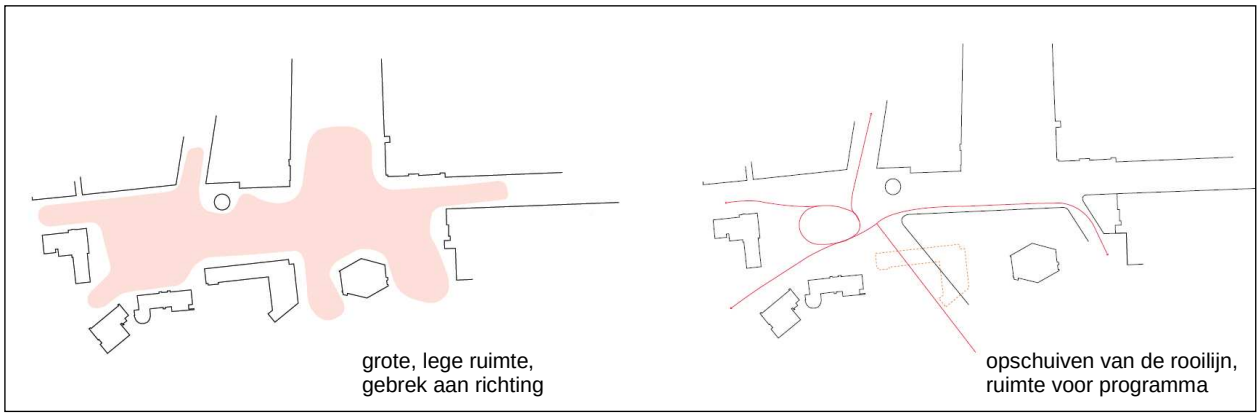
Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- De onderbouwing van de noodzaak van sloop van het postkantoor en het stationsgebouw is niet overtuigend. Er zal een studie gedaan moeten worden naar het (gedeeltelijk) behoud van deze twee waardevolle panden. De sloop van deze bebouwing is kapitaalsvernietiging.
- De voorgestelde accentbebouwing bij het stadhuis concurreert te veel met de watertoren, het hoogte accent zou ondergeschikt moeten blijven aan de watertoren.
- Het stadhuis en het station zijn aparte typologieën en zouden elk hun eigen identiteit moeten krijgen.
- Het gebied achter het stadhuis vereist een nadere studie, onder andere om te voorkomen dat hier een *no-go area* ontstaat.
- Een stads- en stationshal van zekere allure is gewenst.
- De hoge bebouwing van het stadhuis beperkt het uitzicht van de appartementen aan het Julianaplein en de Beatrixstraat.
- Zou het postkantoor kunnen worden herbestemd als stadsmuseum?
- Een mogelijke locatie voor het nieuwe stadhuis is de locatie van de Albert Heijn aan de Parallelweg. Hier is ruimte beschikbaar (na verplaatsing en sloop van de Albert Heijn) en kan het parkeren beter opgelost worden.
- De nieuwbouw op en de inrichting van de stationslocatie vraagt om een nadere beschouwing, onder meer in relatie tot de bestaande bebouwing in de Beatrixstraat.

- Het huidige verkeersplein “de Vijfsprong” functioneert nu goed, een nieuwe doorbraak naar de Boerhavestraat dient geen enkel doel. Voor de verkeersknoop bij het station geeft het concept UP geen duidelijke oplossing.
- De nieuwbouw van het stadhuis kan beter aan het einde van de Spoorstraat, onder andere vanwege de koppeling met Willemsoord.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Stedenbouwkundige studie en onderbouwing
De huidige situatie rondom het station, het postkantoor en het Julianaplein kent een onduidelijke menging van richtingen en functies. Er is in de loop der jaren een onaangename ruimte ontstaan, door gebrek aan oriëntatie, de willekeur van richtingen, grootschalige ingrepen en de dominantie van wind en verkeersruimte. De voorruimte voor het station zou zich moeten presenteren als entree van de stad. Het stadhuis moet een adres krijgen aan een aantrekkelijke verblijfsruimte. Om dat te bereiken is op deze plek behoefte aan verdichting van de ruimte en het programma. Door de verdichting van de ruimte en een aansluiting op de rooilijn van de Beatrixstraat wordt de open, lege ruimte teruggebracht tot een menselijke maat en zal de verblijfskwaliteit en de oriëntatie verbeteren. Door de verschuiving van de rooilijn komen het station en het stadhuis aan het stadspark te staan. Daarnaast wordt deze plek door de toevoeging van programma levendiger en worden de potenties (onder andere goede bereikbaarheid) benut (zie afbeelding 3.1).



Afbeelding 3.1

Tijdens het ontwerpproces van het UP is door middel van vele varianten onderzocht hoe deze doelstelling bereikt kan worden. De varianten zijn stedenbouwkundig, verkeerskundig, programmatisch en financieel beoordeeld. Dit heeft geleid tot een aantal conclusies:
- station: De mogelijkheid bestaat om de nieuwbouw vóór het bestaande stationsgebouw te plaatsen. In het UP zal opgenomen worden dat de mogelijkheden onderzocht worden om het stationsgebouw te behouden en in te passen in de nieuwbouwplannen voor het station.
- postkantoor: Het is van belang dat het stadhuis een eigen gezicht krijgt, apart van het station. Het nieuwe stadhuis krijgt daarom een plek náást het station. Op deze locatie staat nu het postkantoor. Het is noodzakelijk dat de rooilijn opschuift richting de watertoren, handhaven van de bestaande situatie zou inhouden dat het huidige profiel (leegte) in stand gehouden wordt. De rooilijn kan worden opgeschoven door bebouwing vóór het postkantoor te plaatsen, het postkantoor verdwijnt hierdoor volledig uit het zicht. De consequenties voor het huidige postkantoor worden nog in beeld gebracht.
- verkeer en verblijfskwaliteit: Door een extern ingenieursbureau is een aantal varianten verkeerskundig doorgerekend. Hieruit is gebleken dat het verkeerstechnisch niet mogelijk is om het autoverkeer voor het station weg te halen of te verplaatsen. De weg blijft zal dus voor het station blijven liggen en behoudt de aansluiting op de Vijfsprong, maar zal wel kleiner worden gedimensioneerd. Hierdoor wordt de snelheid van de auto teruggedrongen en zal het verkeer minder de verblijfskwaliteit overheersen. Daarnaast zal de verblijfskwaliteit verbeteren doordat de bomenlaan uit de Beatrixstraat tot aan de watertoren wordt doorgetrokken, maar ook doordat het stadspark begint op het Julianaplein.
- In het UP zal worden opgenomen dat voor de verdere uitwerking van deze locatie de volgende randvoorwaarden bepalend zijn:

- Door de verdichting van de ruimte en een aansluiting op de rooilijn van de Beatrixstraat wordt de open, lege ruimte teruggebracht tot een menselijke maat en zal de verblijfskwaliteit en de oriëntatie verbeteren.
- Het station en het stadhuis moeten aan het stadspark komen te liggen.
- Door de toevoeging van programma (intensiever grondgebruik) wordt deze plek levendiger en worden de potenties (onder andere goede bereikbaarheid) benut.
- Er moet ruimte zijn voor de inpassing van het stadhuis (circa 10.000m²). Daarbij komen nog de bijbehorende voorzieningen, zoals parkeergelegenheid.
- Het stadhuis krijgt een eigen gezicht. Het heeft een eigen identiteit en typologie, ten opzichte van het station. Het stadhuis staat naast het station. Het stadhuis heeft een stedenbouwkundig accent van maximaal 7 bouwlagen.
- De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd door een kleinere dimensionering van de weg, het doortrekken van de bomenlaan in de Beatrixstraat tot aan de watertoren en de aanleg van het stadspark op het Julianaplein.
- De weg blijft voor het station liggen. De weg wordt wel verlegd en kleiner gedimensioneerd (onder andere zonder middenberm).
- Het stadhuis moet in oktober 2012 worden opgeleverd.
- Bij behoudt van het postkantoor mogen de kosten voor het behoud en herbestemming van dit gebouw niet hoger zijn dan nieuwbouw voor het stadhuis.

Bebouwingshoogte en uitzichtbeperking
In het UP zal worden aangegeven dat het hoogte accent bij stadhuis maximaal zeven bouwlagen hoog wordt. Daarmee komt de bebouwing ongeveer tot aan de helft van de hoogte van de watertoren, de nieuwbouw concurreert daarom niet met de watertoren. Een hoger accent is op deze plek wel wenselijk om het stadhuis een herkenbaar gebouw te laten zijn, als centraal punt in de stad.
Het hoogte accent van het stadhuis staat op een redelijke afstand van de appartementen aan het Julianaplein en de Beatrixstraat. De uitzichtbeperking zal nihil zijn.

Typologie bebouwing en verdere uitwerking
Dat het stadhuis en het station elk hun eigen typologie en identiteit moeten krijgen, wordt onderschreven. Dit zal duidelijker worden beschreven in het UP. Hoe het gebied achter het stadhuis en het station moet worden vormgegeven, is verdere uitwerking. Dit geldt ook voor de architectuur en uitstraling van het stadhuis en station. Een belangrijk uitgangspunt van het UP is kwaliteit, *no-go areas* moeten absoluut worden voorkomen. De benodigde randvoorwaarden die nodig zijn om dit te bereiken zullen tijdens de verdere uitwerking worden opgesteld, zoals bijvoorbeeld de stedenbouwkundige randvoorwaarden, een beeldkwaliteitplan en verkeerskundige randvoorwaarden.

Stadsmuseum
Het stadsmuseum, of ook wel het Cultureel Erfgoed Huis, is opgenomen in het sociaal cultureel programma van het UP. Deze heeft echter nog geen exacte locatie toegewezen gekregen, dit zal nog verder worden onderzocht. De uitgangspunten om het Cultureel Erfgoed Huis onder te brengen in een karakteristiek pand en de samenwerking op te zoeken met andere historische verenigingen en (sociaal) culturele functies pleit voor een locatie op of rond Willemsoord.

Andere locaties stadhuis
De locatie naast het station is zeer geschikt voor het stadhuis, onder andere vanwege de mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeervoorzieningen (winkelend publiek), de bereikbaarheid en het knooppunt van openbaar vervoer, de zichtbare en representatieve locatie in het stadshart en de beschikbaarheid van de locatie. De locaties aan de Parallelweg (Albert Heijn) en de Spoorstraat zijn op al deze punten minder geschikt voor het stadhuis.

Aansluiting op Beatrixstraat
Er wordt op diverse manieren aansluiting gezocht op de Beatrixstraat. Ten eerste wordt de bomenlaan uit de Beatrixstraat doorgezet tot aan de watertoren. Daarnaast wordt de rooilijn van het station naar voren geplaatst, waardoor het profiel van de Beatrixstraat doorgezet wordt tot voor het station. Ook wordt met de bouwhoogte aangesloten op de bouwhoogte in de Beatrixstraat (drie tot vijf bouwlagen). Er zijn twee stedenbouwkundige accenten in deze omgeving voorgesteld: op de hoek met de Parallelweg (vijf bouwlagen) en bij het stadhuis (zeven bouwlagen). Deze hogere accenten zullen zich moeten voegen in de schaal van de omgeving, bijvoorbeeld door middel van een pandsgewijze opzet.

Verkeerskundige uitwerking
De oplossing voor de verkeersafwikkeling is opgenomen in het concept UP op blz. 90. Dit voorstel is het resultaat van de verkeerskundige beoordeling van de variantenstudie. In het UP zal aangegeven worden dat de aansluiting van de Boerhavestraat op de rotonde onderzocht wordt in de verdere uitwerking.

4. Wienerhof

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op Wienerhof:

- AI08.07357/AI08.07443
- AI08.07395
- AI08.07410

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Er is bezwaar tegen het opnemen van het plan van de hoteleigenaar van Wienerhof, op de hoek van de Beatrixstraat. De voorgestelde bouwhoogte in het concept UP (vijf bouwlagen) is te hoog in verband met de beperking van het uitzicht, de privacy en de bezonning van de appartementen boven de HEMA.
- De voorgestelde bouwmogelijkheden komen niet overeen met wat afgesproken is (middels een intentieverklaring) met de eigenaar van hotel Wienerhof.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Plan Hotel Wienerhof
Het plan van Wienerhof, dat nog uitgaat van een uitbreiding bovenop het bestaande hotel, is niet opgenomen in het UP omdat de schaal van het plan (bouwhoogte 30m) te groot is. Dit plan past niet in de visie van het UP voor het centrumgebied, namelijk die van het aanhelen van het stedelijk weefsel door middel van kleinschalige, pandsgewijze plannen. In het UP is echter wel rekening gehouden met de wens om het hotel uit te breiden, naast het bestaande hotel is ruimte voor een uitbreiding. De uitbreiding zal zich moeten voegen in de bebouwingcontouren van de omgeving, deze worden hieronder toegelicht in de stedenbouwkundige visie. De verdere uitwerking gebeurt op basis van deze bebouwingscontouren en het nog op te stellen beeldkwaliteitplan. De uitwerking zal op initiatief van derden en in overleg met belanghebbenden gebeuren.

Stedenbouwkundige visie
Het is de visie van het UP om het stedelijke weefsel aan te helen en aan te sluiten op de schaal van de bebouwing in de omgeving. Op de hoek Beatrixstraat – Parallelweg wordt aansluiting gezocht op de bebouwing in de Beatrixstraat, deze varieert tussen de drie en vijf bouwlagen. De bebouwing aan de zuidzijde van de Beatrixstraat kan in de toekomst verhoogd worden tot vier bouwlagen, de hoek aan de Parallelweg is daarmee één laag hoger dan de aangrenzende panden. Het is stedenbouwkundig wenselijk om deze hoek een klein accent te geven, door middel van de bouwhoogte en de architectuur. Deze bebouwing zal zich moeten voegen in de schaal van de omgeving, een kleinschalige pandsgewijze opzet is hier gewenst. De voorgestelde nieuwbouw is naast de bestaande bebouwing geprojecteerd, om zo de rooilijn van de Beatrixstraat richting het station door te kunnen trekken. De grote ruimte voor het station wordt daarmee teruggebracht tot een kleinere, menselijke maat. De verblijfskwaliteit en levendigheid zal hierdoor verbeteren. Doordat er naast het huidige hotel ruimte is ontstaan voor nieuwbouw, kan hier bijvoorbeeld de uitbreiding van het hotel geprojecteerd worden.
Het uitzicht van de appartementen boven de HEMA zal door de toevoeging van bebouwing op de hoek (met een hoogte van circa 15,5m) veranderen. De Beatrixstraat heeft echter een dergelijke breedte dat er naar verwachting geen verandering zal optreden in de bezonning.

5. Julianaplein

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op het Julianaplein:

- AI08.06194
- AI08.06582/AI08.05945
- AI08.07102
- AI08.07104
- AI08.07357/AI08.07443
- AI08.07378
- AI08.07395
- AI08.07398
- AI08.07463
- AI08.07465
- AI08.07668

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Nachthoreca op het Julianaplein gaat gepaard met allerlei vormen van overlast voor de bovenliggende appartementen, zoals slechte uitstraling overdag (dichte puien), hangjongeren, vervuiling, geweldsdelicten en geluidsoverlast. De aangrenzende commerciële functies komen op een vandalisme gevoelige locatie te liggen. Dag- en avondhoreca met een beperkt aantal terrassen is wel voorstelbaar.
- Het Julianaplein is sinds enkele jaren goed op orde, het opnieuw inrichten hiervan is kapitaalsvernietiging.
- Er is verontrusting over de aanleg van het stadspark op het Julianaplein, in verband met het ontstaan van hangplekken en overlast van dak- en thuislozen, drugdealers en alcoholgebruikers.
- De nieuwe bebouwing bij Wienerhof en het station beperkt het uitzicht vanuit de bestaande woningen aan het Julianaplein en de Beatrixstraat.
- Men spreekt met afschuw over de huidige inrichting van het Julianaplein, onder andere door de aangrenzende bebouwing. Door de bebouwing naast de watertoren te slopen, wordt de watertoren weer vrijstaand en ontstaat er hier ruimte voor terrassen, gekoppeld aan het Julianaplein.
- De ondernemersverenigingen zijn tegen de gehele verplaatsing van de (nacht)horeca naar het Julianaplein. Wel ziet men ruimte voor een klein aantal terrassen op het Julianaplein.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Horeca aan het Julianaplein
Uit de reacties blijkt dat er veel weerstand is tegen nachthoreca aan het Julianaplein. Een heroverweging van de horeca heeft geleidt tot een aanpassing van het horecaprogramma aan het Julianaplein. De horeca blijft gehandhaafd aan de oostkant van het Julianaplein, het zal echter geen nachthoreca meer zijn, maar dag- en avondhoreca. Het UP zal hierop worden aangepast (zie 10. Horeca).
Dag- en avondhoreca op het Julianaplein is om een aantal redenen wenselijk. Ten eerste grenst de horeca hier aan het winkelgebied, de horeca zal daardoor een toegevoegde waarde hebben voor het winkelgebied. Het winkelend publiek kan hier tijdens of na het shoppen wat eten of drinken. Andersom profiteert de horeca hier van de natuurlijke stroom van centrumbezoekers langs de terrassen. Door deze wisselwerking wordt de toeristische functie van het centrum versterkt. Daarnaast zullen de horeca en de bijbehorende terrassen het Julianaplein en het stadspark verlevendigen en een identiteit en adres geven. De goede bezonning in de middag- en avonduren aan de oostzijde van het Julianaplein biedt kansen voor aantrekkelijke terrassen. De horeca op deze plek zal ook profiteren van de kantoorlocatie bij het station. De werknemers kunnen dichtbij in de stad een terrasje pakken, gaan lunchen of na het werk wat gaan eten of drinken. Tot slot is het Julianaplein is goed bereikbaar door de directe nabijheid van het station, het busstation en de nabijheid van doorgaande wegen in de stad. Bij de winkelconcentratie op de kop van de Keizerstraat/Spoorstraat is een grote openbare parkeergarage gepland. Er is dan ook ruim voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving.

Inrichting Julianaplein
De huidige inrichting van het Julianaplein heeft weinig verblijfskwaliteit. Het is, door de inrichting, moeilijk bruikbaar voor verschillende activiteiten waardoor het vrijwel het gehele jaar leeg is en als waaigat wordt ervaren. Ook hebben de bebouwingswanden van het plein geen goede uitstraling. Door het plein met bomen in te richten, wordt het zicht op de bebouwingswanden verminderd. De groene inrichting en de koppeling met onder andere de horecafuncties zorgen ervoor dat deze ruimte een aantrekkelijk, sfeervol plein wordt. Deze herinrichting brengt kosten met zich mee. Echter, de verblijfskwaliteit van deze plek neemt toe wat financieel aantrekkelijk is voor de ondernemers in de directe omgeving. Als onderdeel van de herinrichting van de gehele openbare ruimte in het centrum, zal een heringericht Julianaplein een bijdrage leveren aan de toeristische functie van de stad. Van kapitaalsvernietiging is op langere termijn dan ook geen sprake.

Overlast dak- en thuislozen
In het sociale programma van het UP is een project opgenomen dat de problematiek van de dak- en thuislozen gaat aanpakken. De komende drie jaren moet dit project gaan draaien. Daarnaast moet door de handhaving van de openbare orde en een zorgvuldige inrichting van het stadspark de overlast en het ontstaan van hangplekken tegengegaan worden.

Bebouwing stationsomgeving
De huidige situatie rondom het station, het postkantoor en het Julianaplein kent een onduidelijke menging van richtingen en functies. Er is in de loop der jaren een onaangename ruimte ontstaan, door gebrek aan oriëntatie, de willekeur van richtingen, grootschalige ingrepen en de dominantie van wind en verkeersruimte. De voorruimte voor het station zou zich moeten presenteren als entree van de stad. Om dat te bereiken is op dit punt behoefte aan verdichting van de ruimte en het programma. Door de verdichting van de ruimte en een aansluiting op de rooilijn van de Beatrixstraat wordt de open ruimte voor het station teruggebracht tot een menselijke maat en zal de verblijfskwaliteit en de oriëntatie verbeteren. Daarnaast wordt deze plek door de toevoeging van programma levendiger en worden de potenties (goede bereikbaarheid) benut.
De sloop van de bebouwing naast de watertoren levert een nog grotere open ruimte op, dat het tegenovergestelde oplevert als de doelstelling voor deze plek: intieme, levendige ruimte met een menselijke maat. Daarnaast is de aankoop en sloop van deze bebouwing financieel niet haalbaar.
De bebouwing aan de Beatrixstraat naast hotel Wienerhof wordt ingepast in de bebouwingscontouren van de omgeving. De hoogte van de hoek zal één laag hoger zijn dan de naastgelegen bebouwing om deze hoek te accentueren (zie ‘4. Wienerhof’).
De bebouwing bij het stadhuis zal niet hoger zijn dan de halve hoogte van de watertoren. Deze bebouwing staat echter op een dergelijke afstand dat van uitzichtbelemmering nauwelijks sprake zal zijn.

6. Stadspark

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op het Stadspark:

- AI08.06111
- AI08.06704
- AI08.07398
- AI08.07575
- AI08.07668

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Een aandachtspunt is het verdwijnen van het huidige parkeren in dit gebied. De gemeente zal een plan moeten opstellen voor de oplossing voor het parkeren in de overgangsfase naar het stadspark.
- Elke tussenfase in het ontwikkelingsproces van het park, dient op zich een afgerond geheel te zijn.
- De Koningsdriehoek zou intensiever bebouwd kunnen worden, waardoor de openbare functies van speeltuin ed. kunnen worden opgenomen in het park.

- De reacties over de sloop van een aantal gebouwen ten behoeve van het park lopen uiteen. Een aantal personen spreekt van kapitaalsvernietiging, anderen vinden de sloop noodzakelijk voor de aanleg van het stadspark.
- Let bij het ontwerp van het park op het verblijfsklimaat, het is een windgat.
- De uitwerking van het stadspark kan anders. De kwaliteit wordt niet bepaald door de oppervlakte, maar door de invulling en de randen. Het ontworpen park is te groot en te rechtlijnig. Een alternatief is een park met wisselende breedtes, waardoor alleen de McDonald's en de stadshal aan de schouwburg worden gesloopt. Voordeel is dat dit plan sneller kan worden gerealiseerd.
- Het stadspark is onzin, omdat het een strookje is van gemiddeld nog geen 30m breed.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Parkeerplaatsen
De parkeerplaatsen die worden opgeheven ten behoeve van het stadspark zullen worden gecompenseerd in de nieuw te bouwen parkeergarage onder de winkelconcentratie aan de Spoorstraat/ kop Keizerstaat. De parkeerplaatsen naast de voormalige brandweerkazerne (Polderplein) worden niet gecompenseerd, aangezien deze als tijdelijke parkeerplaatsen zijn aangelegd. In de uitwerking zal onderzocht worden of aan de randen van het stadpark parkeerplaatsen voor omwonenden gerealiseerd moeten worden.
Voor het parkeren tijdens de bouwactiviteiten in het stadshart wordt een plan opgesteld, zodat er voldoende (tijdelijke) parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Fasering
Het uitgangspunt dat elke fase van het stadspark een afgerond geheel moet zijn wordt onderschreven en meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp voor het stadspark.

Koningsdriehoek
De bebouwingstypologie in de Koningsdriehoek bestaat uit (grondgebonden) stadswoningen in een gesloten bouwblok, met bijbehorende bebouwingsdichtheid. In de plint aan de parkzijde zijn (sociale) functies voorstelbaar. Een verdere verdichting is van het programma en de gesloten bebouwingswand is nauwelijks mogelijk. De uiteindelijke vormgeving van de woningen en bebouwingswand is een verdere uitwerking. De uitgangspunten hiervoor zullen worden vastgelegd in stedenbouwkundige randvoorwaarden en een beeldkwaliteitplan.

Sloop bebouwing
De sloop van de bebouwing is noodzakelijk om het stadspark aan te leggen. Wanneer de bebouwing zou blijven staan, is er geen sprake van één stadspark maar van meerdere versnipperde groene ruimtes. De maat van zo'n groene ruimte is zodanig dat er geen sprake meer is van een park, maar eerder van een plantsoen. Deze plantsoenen hebben weinig kwaliteit doordat de bebouwing ook met de achterzijde aan het groen staat. Aan de randen van deze plantsoenen zijn wegen en parkeerplaatsen nodig om deze bebouwing bereikbaar te houden, dit gaat ten koste van het groen.
De sloop van de schouwburg is niet alleen belangrijk voor de aanleg van het park, maar ook voor Willemsoord en de winkelstructuur. De belangrijkste reden van de verplaatsing van de schouwburg is de impuls die de nieuwe schouwburg moet gaan geven aan de ontwikkeling van Willemsoord Zuid. Doordat de locatie van de huidige schouwburg vrijkomt, kan deze gesloopt worden ten behoeve van de aanleg van het stadspark en de bouw van de winkelconcentratie met parkeergarage en woningen aan het stadpark. Hierdoor wordt de winkelstructuur versterkt.
De sloop van de kerk is noodzakelijk om van het stadspark één geheel te maken (zie '7. Bethelkerk'). Wanneer de kerk zou blijven staan, wordt het park in tweeën geknipt en kan de wandelpromenade niet worden doorgezet. De Koploper wordt op langere termijn gesloopt, wanneer de financiële middelen beschikbaar zijn en de mogelijkheden er zijn om de Koploper aan te kopen.

Klimaat
Bij de uitwerking van het onderwerp voor het park en de keuze van de boomsoorten zal rekening gehouden worden met het plaatselijke klimaat.

Vorm en afmeting stadspark
Het stadspark zal geen traditioneel park worden, zoals het Vondelpark in Amsterdam. De maat en vorm van het park wordt bepaald door de beschikbare ruimte, waardoor het stadspark opgespannen

wordt tussen het station en de dijk. De ligging van het stadspark komt redelijk overeen met de vroegere situatie, toen het station nog op de kop van de Stationstraat stond (zie afbeelding 6.1).
Het park ligt tussen de woonbuurten in en is daardoor voor de bewoners van het stadshart goed bereikbaar. Als referentie dient het park in Lille, dit is een langgerekt park met wandelpromenade tussen de bomen (zie afbeelding 6.2). Langs deze wandelpromenade zijn diverse objecten geplaatst, zoals kiosken, zitplekken en een fontein.
Door de grote lengtemaat van het stadspark is het mogelijk om een parkprogramma zoals speelplekken, een muziektent en zitplekken in te passen. Daarnaast biedt het stadspark intimiteit en beschutting tegen het klimaat, voor de bezoekers en bewoners van het stadshart. De breedte van het park varieert, het breedste punt is circa 80 meter. De lengte van het park is circa 500 meter.

Afbeelding 6.1 Vroegere situatie station

Afbeelding 6.2 Referentiebeeld stadspark: Lille

7. Bethelkerk

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de Bethelkerk:

- AI08.06927
- AI08.06704
- AI08.07153

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Moet de Bethelkerk in de nieuwe plannen van het stadshart verdwijnen, of is hier sprake van een tekortkoming in het plan?
- Er is bezwaar tegen de sloop van de kerk. De kerk kan op uitstekende wijze aan de rand van het nieuwe stadspark blijven bestaan. Daarmee kan het zelfs meer nog een rol gaan vervullen als centrale plek voor ontmoeting en bezinning.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

De functie van de kerk als plek voor ontmoeting past wel in het stadhart, maar het gebouw staat in de weg om een aaneengesloten park te maken. Wanneer de kerk zou blijven staan, wordt het park in tweeën geknipt en kan de wandelpromenade niet worden doorgezet. Ook is de sloop nodig om een park van voldoende maat te realiseren, waardoor onder andere speelplekken kunnen worden ingepast (zie ook 6. Stadspark).
De sloop van de kerk is daarom noodzakelijk en opgenomen in het UP. De sloop van de kerk staat opgenomen in de planning na 2014, ruim voor die tijd zal contact opgenomen worden met de gebruiker en eigenaar over de aankoop en voorwaarden voor aankoop van het gebouw.

8. Spoorstraat Oost en Koningstraat Zuid

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de Spoorstraat Oost en Koningstraat Zuid:

- AI08.07293
- AI08.07332
- AI08.07402
- AI08.07403
- AI08.07405
- AI08.07453
- AI08.07465

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Autoverkeer in de Spoorstraat Oost en Koningstraat heeft sluipverkeer als gevolg, dit is niet gewenst. Hoe zal dit worden voorkomen?
- Flamingo Casino heeft bezwaar tegen de transformatie van de Spoorstraat Oost waardoor het geen onderdeel meer zal zijn van het kernwinkelgebied. Dit heeft gevolgen voor de continuïteit en de waarde van de onderneming. De locatie wordt financieel minder aantrekkelijk door de functiewijziging naar aanloopgebied, het toestaan van autoverkeer in de Spoorstraat en het voorstel van het hofje met bomen op het perceel. Een alternatieve locatie elders in het kernwinkelgebied is bespreekbaar, mits dit met zekerheid is toe te zeggen.
- Meerdere ondernemers uit de Spoorstraat en de Koningstraat hebben bezwaar tegen het verwijderen van de droogloop.
- Er is bezwaar tegen de wijziging van de bestemming van bestaande winkelpanden, van woon/winkel tot woonbestemming.
- Meerdere ondernemers uit de Spoorstraat en de Koningstraat hebben bezwaar tegen de wijziging van de verkeerssituatie, deze straten dienen voetgangersgebied te blijven.
- De ondernemersvereniging is van mening dat de Spoorstraat en Koningstraat gelijktijdig met de prioritaire gebieden aangepakt dienen te worden. Het UP is onvoldoende duidelijk over de bestemming van Spoorstraat Oost en Koningstraat Zuid. De bestemming van leegstaande of leegkomende panden zou moeten zijn: wonen, danwel ondernemingen/voorzieningen op het terrein van dienstverlening, cultuur en wellness, maar geen detailhandel. De bestaande winkels in deze straten moeten kunnen blijven zitten. Vanwege de nieuwe bestemming is het weer toegankelijk maken van de straatdelen voor autoverkeer een logische stap. Uitgangspunten daarbij zijn: eenrichtingsverkeer, brede trottoirs, een aantal parkeerplaatsen voor kort parkeren en een aantrekkelijke inrichting van deze route naar Willemsoord. De luifels passen niet meer in het hedendaagse straatbeeld. Het verwijderen van de overkapping wordt onderschreven, met als uitgangspunten dat de straat een aantrekkelijke inrichting krijgt, de uit de luifels voortvloeiende kosten worden vergoed en dat rekening wordt gehouden met de mening van de ondernemers in deze straatdelen.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Verkeer
De Spoorstraat Oost en Koningstraat zullen in één richting toegankelijk worden voor de auto. Door middel van snelheidsremmende maatregelen en goede inrichting van de openbare ruimte zal het voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk worden om deze route te rijden en zal sluipverkeer ontmoedigd worden. Het doel is om uitsluitend bestemmingsverkeer in de Spoorstraat en Koningstraat te krijgen. Daarnaast biedt het eenrichtingsverkeer in de Spoorstraat en Koningstraat kansen om het bevoorradingsverkeer in de woonstraten te weren.
Beperkt autoverkeer in de straat heeft een levendig straatbeeld als gevolg en de voorzieningen in deze straatdelen worden beter bereikbaar en zichtbaar, ook door een aantal (langs)parkeerplaatsen voor kort parkeren. Door brede trottoirs zal de voetgangersstroom van en naar Willemsoord voldoende ruimte hebben. De exacte inrichting en maatvoering van het straatprofiel en daarmee ook de plaatsing van bomen is een verdere uitwerking dat na de vaststelling van het UP zal gaan plaatsvinden.
Door het toepassen van gereguleerd parkeren (vergunningen voor bewoners) in de woonbuurten wordt het bezoekersverkeer voor het centrum hier zoveel mogelijk geweerd. De bezoekers aan het stadshart zullen door middel van een dynamisch parkeerverwijssysteem gedirigeerd worden naar de

parkeergarages, gekoppeld aan het winkelgebied. Als gevolg van deze twee maatregelen zullen de verkeers- en parkeerdruk in de woonbuurten afnemen.

Flamingo
De plankaart van het UP zal worden aangepast. Er zal aaneengesloten bebouwing worden opgenomen op de percelen naast Flamingo aan de Spoorstraat. Het hofje met de tuin en bomen zal worden vervangen door bebouwing. In het UP zal geen alternatieve locatie worden opgenomen voor het casino.

Bestemming bebouwing en transformatie
De Koningstraat Zuid en de Spoorstaat Oost (tussen Koningstraat en Molenstraat) krijgen de bestemming gemengd, dit zal ook zo worden opgenomen in het bestemmingsplan. Deze bestemming houdt in dat winkels, dienstverlening of andere commerciële functies op begane grond zijn toegestaan. De verdiepingen hebben de bestemming wonen. Voor de winkelfunctie geldt echter wel dat hier uitsluitend winkels gevestigd kunnen worden die niet in het kernwinkelgebied thuis horen. Daarnaast is hier, in tegenstelling tot het kernwinkelgebied, wonen op de begane grond toegestaan. Als er geen vraag is naar commerciële ruimte heeft de eigenaar de mogelijkheid om het pand om te zetten tot een woning. De bestaande restaurants in de Koningstraat Zuid kunnen blijven zitten (zie 10. Horeca), deze zullen worden opgenomen in het bestemmingsplan. Dit zal duidelijker in het UP worden opgenomen.

De Spoorstraat is een belangrijke looproute richting Willemsoord, doordat het de kortste route is tussen station en de hoofdentree van Willemsoord. Willemsoord wordt ontwikkeld tot een integraal stadsdeel, met een mix van functies zoals wonen, werken en uitgaan. Daarmee zal de voetgangersstroom tussen Willemsoord en het centrum toenemen. Uitgangspunt is dat de Spoorstraat een aantrekkelijke route wordt tussen Willemsoord en het centrum, zowel voor de bewoners als de bezoekers. Door de panden in dit deel van de Spoorstraat meer flexibiliteit voor de functionele invulling te geven, zal onder andere leegstand en verpaupering worden tegengegaan.
Het aantal mensen dat door de Spoorstraat zal lopen zal om bovenstaande redenen niet afnemen, maar zal eerder toenemen. Hierdoor wordt deze locatie commercieel niet minder aantrekkelijk voor de huidige functies. Het verplaatsen van deze bedrijven is dan ook niet noodzakelijk. Indien bedrijven willen verplaatsen zal dit een initiatief van de ondernemer zelf zijn. De overheid zal binnen haar takenpakket en bevoegdheden zoveel mogelijk een verplaatsing ondersteunen. Op dit moment dient vooral de bebouwing tegenover de Dekamarkt en rond het Jutterplein aangepakt te worden.

Droogloop
Door de droogloop te verwijderen en de Spoorstraat en Koningstraat te voorzien van nieuwe bestrating, verlichting, meubilair en bomen wordt de verblijfskwaliteit en uitstraling van deze straten verbeterd. De winkels komen meer in het zicht (nu zijn ze verscholen achter de palen van de overkapping) en er komt weer zonlicht in de straat wat prettiger vertoeven is. Ook krijgen de woningen boven de droogloop weer zicht op de straat en komen de vaak mooie gevels van de panden weer in zicht. Doordat er weer zicht op straat is neemt ook de sociale controle toe. Enkele gevels verdienen echter nog wel een onderhoudsbeurt. Hierdoor wordt het ook weer aantrekkelijk om de leegstaande verdiepingen van panden weer te gebruiken als woonruimte. De Spoorstraat wordt weer een aantrekkelijke route richting Willemsoord, dit heeft een toegevoegde waarde voor de huidige ondernemers in deze straten.

Planning en verdere uitwerking
Zodra het UP is vastgesteld zullen de voorbereidingen voor de aanpak van de Spoorstraat Oost starten. De voorbereiding zal ongeveer 2 jaar duren voordat de uitvoering kan starten.
De verdere uitwerking van Spoorstraat Oost zal in overleg plaatsvinden met de belanghebbenden en omwonenden.

9. Winkelstructuur

<u>De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de winkelstructuur:</u>

- AI08.05945/AI08.06582
- AI08.06023/AI08.06087

- AI08.06111
- AI08.06886
- AI08.07332
- AI08.07378
- AI08.07398
- AI08.07400
- AI08.07401
- AI08.07414
- AI08.07453
- AI08.07463
- AI08.07465
- AI08.07575
- AI08.07668

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Waarom moeten er nog twee supermarkten bij in de binnenstad, er zijn er toch al genoeg?
- De Beatrixstraat is nu goed op orde, waarom moet het weer worden heringericht? Dit is kapitaalsvernietiging.
- Geef de Koningstraat weer een impuls door op de kop hotels te bouwen. Hierdoor zal de Koningstraat weer opbloeien tot aantrekkelijke straat met winkels en restaurants.
- De Kroonpassage als ontwerpopgave ontbreekt in het concept UP, de winkelpassage zal een kwaliteitsslag moeten maken.
- De logistiek ten tijden van de markt in de Beatrixstraat moet nog nader worden onderzocht.
- Er wordt verzocht om bij de uitwerking van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat/Kop Keizerstraat rekening te houden met de ontsluiting en uitzicht van de bestaande (woon)bebouwing.
- Er is bezwaar tegen de transformatie van de Spoorstraat Noord tot aanloopgebied, dit heeft als gevolg dat het vastgoed commercieel minder aantrekkelijk wordt.
- Er is bezwaar tegen de transformatie van de Beatrixstraat West tot aanloopgebied, vanwege de waardevermindering van het vastgoed.
- Willemsoord moet niet als het nieuwe eerste centrum van Den Helder beschouwd worden, wel als tweede centrum (complementair aan de binnenstad).
- De Vomar aan de Koningdwarsstraat moet worden opgenomen in het UP. Een verhuizing van de supermarkt naar de winkelconcentratie aan de Spoorstraat/kop Keizerstraat is bespreekbaar. Er is geen markt voor een extra supermarkt in de binnenstad.
- Er is bezwaar tegen de verschuiving van het winkelgebied richting de Beatrixstraat, ten opzichte van de Spoorstraat.
- Ten behoeve van het stimuleren van het opknappen van winkelpanden wordt er gepleit voor een bouwbureau en een stimuleringsfonds.
- Zowel de Beatrixstraat als de Spoorstraat dienen te fungeren als aanlooproutes voor Willemsoord.
- Het concept UP is sterk gericht op de realisatie van de nieuwe winkelconcentraties. Het bestaande winkelgebied verdient meer aandacht. De relatie tussen het bestaande winkelgebied en de nieuwe winkelconcentraties ontbreekt.
- De onderbouwing van aantal m² detailhandel ontbreekt in het concept UP.
- Voor de beide winkelconcentraties geldt dat zij minimaal voor de helft ingevuld moeten worden met winkels uit de binnenstad zelf, bij voorbaat uit de gebieden waar de bestemming van detailhandel komt te vervallen.
- De aanpak voor de Spuistraat en omgeving ontbreekt.
- Er dient beperkte ruimte in de Beatrixstraat te worden gecreëerd voor kort parkeren.
- Het beoogde stadshart is veel te groot. Door het havenfront bij de binnenstad te betrekken is het plan te groot uitgevallen. Hiervoor is het haltermodel bedacht. Het gevaar bestaat dat de ene halter (Willemsoord als uitgaanscentrum) wordt versterkt ten koste van de andere (de binnenstad) en dat winkels als andere centrumvoorzieningen over een te groot gebied verspreid worden. Het is juist de bedoeling dat Willemsoord en de binnenstad elkaar versterken, elk met een eigen functie en karakter.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Kernwinkelgebied
Den Helder heeft een compact en goed bereikbaar winkelcentrum nodig. De huidige Keizerstraat -en parallel daaraan de Kroonpassage- zijn redelijk tot goed functionerende winkelstraten. Aan de beide uiteinden van de Keizerstraat bevinden zich winkels in de Spoorstraat en Beatrixstraat. Er is daarmee nu echter geen sprake van een sterk en voor de consument duidelijk herkenbaar winkelrondje of achtje. De marktpositie en het verzorgingsgebied van Den Helder is echter niet zodanig dat dit een substantiële uitbreiding van het winkelareaal rechtvaardigt om daarmee dit winkelrondje te kunnen maken. Dit terwijl overigens het centrum van Den Helder met ca. 34.000 m² verdeeld over 185 winkels ver achterblijft bij het gemiddelde winkeloppervlak van vergelijkbare centrale winkelgebieden (48.500 m² verdeeld over 260 winkels). Het huidige kernwinkelgebied is zelfs te uitgestrekt, waardoor de Spoorstraat Oost en de Koningstraat Zuid te maken hebben met meerdere leegstaande panden. Het is om bovenstaande redenen belangrijk dat de winkelstructuur versterkt wordt. Daarom is gekozen voor een goed functionerend concept, gebaseerd op de huidige winkelstructuur, bestaande uit twee sterke polen aan weerszijden van de Keizerstraat (het zogenaamde Haltermodel). Om deze beide polen goed te kunnen laten functioneren en het bezoek aan het gehele kernwinkelapparaat te versterken, moeten deze winkelconcentraties een zekere kritische massa hebben met een goede parkeervoorziening. De minimale kritische massa, in combinatie met de beperkte marktmogelijkheden, heeft de omvang van de beide winkelconcentraties bepaald. Het kernwinkelgebied wordt hiermee compacter en meer compleet. In de straten die geen onderdeel meer zullen zijn van het kernwinkelgebied (Spoorstraat Oost en Koningstraat Zuid) wordt de bestemming verruimd en zal hierdoor de leegstand kunnen worden tegengegaan. Deze straten worden hierdoor weer aantrekkelijk, ook voor commerciele (niet winkel) functies. Hierdoor krijgt dit gebied een betere verblijfskwaliteit en zal de natuurlijke loop van en naar Willemsoord aantrekken.
Tegelijkertijd bieden deze beide winkelconcentraties de kans om tegemoet te komen aan de behoefte bij retailformules aan grotere winkelunits in het centrum. Dit als antwoord op de (landelijke) trend naar schaalvergroting in steeds meer branches zoals supermarkten, mode, schoenen, sport etc.

De vulling van de beide koppen wordt gedaan aan de hand van het 2-sporenprincipe van verplaatsen en toevoegen:

- verplaatsing al dan niet gepaard gaande met een uitbreiding van bestaande winkels in het centrum
- toevoegen van nieuwe, in Den Helder nog ontbrekende winkelformules

Een aantal ondernemers heeft, tijdens individuele gesprekken in februari met Synchroon (Johan Matser), aangegeven hun bedrijf verder te willen ontwikkelen en zien mogelijkheden in de winkelconcentratie aan de Beatrixstraat. De 5.000 m² die hier is genoemd betreft de totale capaciteit van de commerciële ruimte. Dit is inclusief horeca en de vervanging van de gesloopte winkels (w.o. fietsenzaak, modewinkel en kapsalon). De winkelconcentratie aan de Spoorstraat zal voornamelijk een *food* programma krijgen. Voorlopig is hier uitgegaan van 5.000 m² voor twee supermarkten en enkele aanverwante bedrijven zoals bijvoorbeeld een slijter. Deze invulling zal voornamelijk door verplaatsing van bestaande supermarkten in het centrum gebeuren. De exacte grootte van deze winkels zal bij de contractvorming en uitwerking naar een bouwplan worden bepaald. Daarnaast is de fysieke capaciteit van de locatie uitgangspunt voor de grootte van het programma. De waarschijnlijk vrijkomende locatie aan het Julianaplein zal een horecabestemming krijgen. De andere beoogde vrijkomende supermarktlocatie zal niet door actieve aankoop van Zeestad worden aangekocht.

Concluderend komt het er op neer dat de beide winkelconcentraties van elk circa 4-5.000 m², deels of wellicht zelfs voor de helft, gevuld zullen worden met bestaande te verplaatsen winkels in het centrum. Per saldo betekent dit dat de toevoeging met nieuwe winkelmeters relatief bescheiden zal zijn. Bovendien zal gezamenlijk met de gemeente, de eigenaren en ondernemersverenigingen onderzocht worden wat er (na de verplaatsing van de winkels) met de achter te laten winkelruimtes gebeurt c.q. kan gebeuren. Dit kunnen winkelruimtes blijven, maar kan buiten het kernwinkelgebied bestemmingstechnisch ook worden omgezet in niet-winkelruimte. Dit hangt helemaal af van de locatie (de functie hiervan ten opzichte van het winkelgebied) en het overleg met de eigenaren.

Opknappen bestaand winkelgebied
Het winkelgebied wordt versterkt door de realisatie van de winkelconcencentraties met parkeergarages. De bestaande winkels zullen hiervan profiteren, doordat de stad aantrekkelijker wordt voor winkelend publiek. Net zo belangrijk is de verbetering van de uitstraling van het bestaande

winkelgebied, door een herinrichting van de openbare ruimte, het opknappen van winkelpanden en het realiseren van woningen boven winkels. Daarvoor wordt voor het stadshart een beeldkwaliteitplan opgesteld. Hierin wordt ook de Kroonpassage opgenomen. In het UP zal worden opgenomen dat de Kroonpassage een modernisering nodig heeft.

Aanloopstraten en transformatie
Als gevolg van het haltermodel voor het compacte winkelgebied, zijn de Koningstraat Zuid en de Spoorstraat geen onderdeel meer van het kernwinkelgebied. In de huidige situatie functioneren deze straatdelen ook niet meer als onderdeel van het kernwinkelgebied, dit uit zich onder andere in de matige uitstraling en de leegstand van een aantal panden. De transformatie tot aanloopgebied heeft afgelopen jaren eigenlijk al plaatsgevonden. Het is dan ook niet nodig dat de bestaande winkels in deze straatdelen verplaatst worden naar het kernwinkelgebied, tenzij de ondernemers zelf aangeven te willen verplaatsen. Het is wel noodzakelijk dat de uitstraling van de Koningstraat Zuid en de Spoorstraat Oost wordt verbeterd. Dit wordt ten eerste aangepakt door de herinrichting van de openbare ruimte. Ten tweede zal een meer flexibele bestemming voor de panden de leegstand tegengaan en de uitstraling ervan verbeteren (zie ook 8. Spoorstraat Oost en Koningstraat Zuid). Dit houdt in dat winkels (niet passende in het kernwinkelgebied), dienstverlening of andere commerciële functies, maar ook wonen op begane grond zijn toegestaan. In het UP zal dit duidelijker worden benoemd. Wonen op de verdieping blijft uitgangspunt ten behoeve van de levendigheid van het centrumgebied.

De marktontwikkeling bepaalt de omvang van het kernwinkelgebied. Bij een goede ontwikkeling van de stad kan het kernwinkelgebied groter worden. Daarom zal de marktwerking op langere termijn de invulling van Spoorstraat Oost en de Koningstraat Zuid gaan bepalen. Door middel van onder andere hoge verdiepingshoogten van de begane grond zullen (commerciële) ontwikkelingen in de toekomst niet worden uitgesloten.

De Koningstraat zal geen onderdeel meer zijn van het kernwinkelgebied, de Koningstraat Noord zal zelfs een woonstraat worden. De inpassing van hotels op de kop van de Koningstraat is vanuit deze visie dan ook geen goede oplossing.
De Vomar aan de Koningdwarsstraat kan op de huidige plek blijven zitten. Als de Aldi uit de Spuistraat mocht vertrekken, dan bestaat de mogelijkheid dat er in het pand wederom een winkel gevestigd wordt. Deze locatie wordt niet actief aangekocht door Zeestad. Het sturen van type winkels (branchering) in de binnenstad dient op basis van gemeentelijk beleid plaats te vinden. Belangrijk hierbij is het besef dat in elke binnenstad er altijd plek moet zijn voor A1, B en C-locaties. Dit biedt afwisseling en kansen, met name voor kleinere zelfstandige ondernemers die zich niet op A1-locaties willen en kunnen vestigen.

Spuistraat en omgeving
In het UP zal een voorstel opgenomen worden voor de Spuistraat en omgeving. Deze plek zal zich meer moeten presenteren als een voorzijde. Dit wordt bereikt door onder andere de bebouwingsmogelijkheden (van de achterzijde van de panden aan de Koningstraat) te verruimen tot twee lagen. Hierdoor kunnen woningen op eerste verdieping gerealiseerd worden, wat de kwaliteit van dit gebied verbeterd. Ook zal een herinrichting van het parkeerterrein (parkeren tussen de bomen), de aanleg geveltuintjes en kleine terrasjes bij de (bestaande) restaurants een bijdrage leveren aan een betere uitstraling.

Beatrixstraat
De huidige inrichting van de Beatrixstraat is onduidelijk. Voetgangers, fietsers en autoverkeer gaan door elkaar heen, zonder een duidelijke voorrangssituatie. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en een onprettige omgeving om te verblijven. De winkels en andere bedrijven aan de zuidzijde van de Beatrixstraat worden hierdoor min of meer afgesneden van het winkelgebied. Deze bedrijven missen omzet en kunnen niet investeren. De kwaliteit van deze winkels en de panden staan dan ook onder druk. Door een andere inrichting, met onder andere een dubbele bomenrij, duidelijke gescheiden rijbanen en brede trottoirs, wordt de verblijfskwaliteit voor de bezoeker aan het winkelcentrum aanmerkelijk verbeterd. De auto krijgt een ondergeschikte rol. Tijdens winkeltijden zal de Beatrixstraat niet toegankelijk zijn voor auto’s, alleen in het westelijk gedeelte van de Beatrixstraat worden parkeerplaatsen opgenomen (kort parkeren).
De herinrichting van de Beatrixstraat is niet alleen van belang voor het beter functioneren van het winkelgebied. Deze straat is, samen met de Spoorstraat, een belangrijke wandelroute richting

Willemsoord. Om Willemsoord aan de stad te kunnen koppelen is een goede uitstraling van de verbindende routes een belangrijke opgave.
De herinrichting brengt kosten met zich mee. Echter, de kwaliteit van de stad neemt toe waardoor er meer bezoekers naar de stad komen die hun inkopen in het centrum doen. De ondernemers zullen meer omzetten en dan ook investeren in hun bedrijf waardoor de kwaliteit en uitstraling van de binnenstad op niveau blijft. Van kapitaalsvernietiging is op langere termijn dan ook geen sprake.

De noordzijde van Beatrixstraat West, en daarmee ook de Kroonpassage, zal in het UP worden aangegeven als kernwinkelgebied.
De Beatrixstraat blijft de locatie voor de wekelijkse markt. De exacte opstelling en logistiek van de markt zullen in de verdere uitwerking worden bepaald.

Aansluiting nieuwbouw op bestaande bebouwing
Bij de uitwerking en vormgeving van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat / kop Keizerstraat zal gekeken worden naar de ontsluiting van en de aansluiting op bestaande woningen. De omwonenden van deze winkelconcentratie zullen bij de uitwerking van dit project worden betrokken.
Financiële hulpmiddelen opknappen van panden
Voor het opknappen van winkelpanden zijn geen financiële middelen beschikbaar. Ondernemers en pandeigenaren kunnen wel gebruik maken van advies en begeleiding bij het opstellen van hun opknapplannen.

Relatie functies Willemsoord en binnenstad
Op Willemsoord komen geen winkels die in het winkelcentrum thuis horen. De winkelstructuur moet compact en overzichtelijk zijn. Dat wordt niet bereikt door het zelfde segment winkels op Willemsoord toe te staan. De functies op Willemsoord en in de binnenstad moeten elkaar aanvullen en niet beconcurreren.

10. Horeca

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de horeca:

- AI08.06194
- AI08.07463
- AI08.07465

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- De spreiding van de horeca in vier horeca clusters levert overlast op als gevolg van het rondzwervend publiek, dit heeft zwerfvuil, lawaai en vernielingen als gevolg.
- De ondernemersverenigingen zijn tegen de gehele verplaatsing van de (nacht)horeca naar het Julianaplein. Door het behouden van één (nacht)horecacluster in de Koningstraat kan het huidige veiligheidsbeleid en cameratoezicht worden voortgezet. Men wil in de huidige bedrijven aan de Koningstraat investeren in meer kwaliteit, en het omzetten van de puur cafébedrijven naar een dag/avond zaak. Wel ziet men ruimte voor een klein aantal terrassen op het Julianaplein.
- Er is bezorgdheid over het (te grote) aantal m2 horeca in de binnenstad en op Willemsoord. De horecaondernemers in de Spoorstraat blijven graag zitten op de huidige plek als er geen redelijk alternatief wordt geboden.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Het UP en de horeca visie in de bijlage van het UP zullen worden aangepast, op basis van onderstaande uitgangspunten.

Locaties nachthoreca
Het Breewaterplein en Willemsoord worden in het UP aangewezen als locaties voor uitgaansgelegenheden die ’s nachts open zijn. Deze toekomstige horecaclusters hebben elk een eigen doelgroep en horecaprogramma.
Doordat de uitgaansgelegenheden op Willemsoord worden ingepast in de nieuwe bebouwing, kunnen maatregelen genomen worden die de overlast voor de omgeving beperken. Daarnaast is de afstand

tot onder andere woningbouw af te stemmen, zodat er geen conflict op zal treden tussen woningbouw en horeca. De doelgroep van deze horeca bestaat uit zowel de bezoeker van het overige programma op Willemsoord als de gerichte (nacht)horeca bezoeker.
Het Breewaterplein behoudt de huidige horeca zaken, er is hier geen sprake van uitbreiding. Kwaliteitsverbetering is wel gewenst.

Koningstraat
Om de volgende redenen moeten de huidige (nacht)horecazaken uit de Koningstraat Noord worden verplaatst:

- De horeca in de Koningstraat bevindt zich in een woongebied, wat overlast veroorzaakt voor de bestaande woningen in de omgeving.
- De Koningstraat Noord biedt kansen voor het creëren van een kwalitatief woonmilieu aan het park, wat een bijdrage levert aan de diversiteit van de woningmarkt. Dit kan niet in combinatie met (nacht)horeca.
- De horeca op de huidige plek in de Koningstraat kan geen gebruik maken van de bezoekersstroom in het winkelgebied en op Willemsoord, door de afgelegen locatie.
- Het huidige imago van de Koningstraat is niet positief. Het aanbod is eenzijdig en de kwaliteit en uitstraling van een aantal bedrijven is van een te laag niveau. Op de huidige plek is door de afgelegen positie weinig markt voor een kwaliteitsverbetering en verbreding van het aanbod.

Profielen en aantal m^2 van de horeca clusters
In het totale gebied zijn de volgende horeca clusters opgenomen:

- Willemsoord: ondersteunende horeca aan het leisure-programma (bioscoop, jachthaven, schouwburg) plus 1500 tot 2000 m^2 dag-/avond- en nachthoreca met terrassen, waarvan maximaal 1200 m^2 's nachts open is. Gesloten puien zijn niet toegestaan.
- Julianaplein: koppeling met winkelgebied, circa 500 m^2 dag- en avondhoreca met terrassen, aan de oostzijde van het Julianaplein.
- Kop Beatrixstraat: koppeling met winkelgebied, circa 500 m^2 dag- en avondhoreca met terrassen.
- Breewaterplein: eigen doelgroep, huidig aanbod behouden, geen uitbreiding, kwaliteitsverbetering.
- Koningstraat Zuid: koppeling met winkelgebied, maaltijdverstrekkers/restaurants, huidig aanbod behouden, geen uitbreiding. Inkrimping is voorstelbaar.
- De twee horecazaken in de Spoorstraat Oost nabij de Hoogstraat kunnen blijven gehandhaafd. Het is wenselijk dat deze zaken op termijn weggaan. Daarom wordt meer flexibiliteit geboden om het pand een andere bestemming te geven.
- In het kernwinkelgebied is winkelondersteunende horeca (lunchroom, ijssalon ed.) mogelijk.

In het bestemmingsplan dat volgt op het UP worden onder andere de horecabestemmingen van de panden vastgelegd. Het omvormen van een winkel naar een horecagelegenheid is op grond van dit bestemmingsplan niet toegestaan. Hierdoor zal het aantal m² horeca niet toenemen. Ook wordt in het bestemmingsplan het type horeca vastgelegd. Er zijn 4 types horeca die uiteenlopen van een lunchroom tot een discotheek. Een verzwaring van de categorie is niet toegestaan, een verlichting wel: een discotheek mag wel een restaurant worden, andersom mag niet.

Overlast als gevolg van spreiding
Overlast op straat is een opgave voor de openbare orde. Door handhaving van de wetten en regels en door goede afspraken te maken tussen overheid en ondernemers moet de overlast op straat en de terrassen worden ondervangen.

11. Hendrikshof

De volgende ingekomen brief, met briefnummer, is van toepassing op Hendrikshof:

- AI08.07565

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reactie.

- Door de onzekerheid rondom dit project heeft de doelgroep, jongeren met een beperking, geen mogelijkheid tot het vinden van een wooneenheid in het Stadshart. Is er op korte termijn een oplossing te vinden voor de huisvesting van deze doelgroep.
- Kan het plan overgenomen worden door een van de projectontwikkelaars Proper Stok, Synchroon (Johan Matser) of de Woningstichting?

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reactie.

Projectontwikkeling
Het project Hendrikshof is een initiatief van een ontwikkelaar. De ontwikkelaar heeft het plan om een nieuwbouwproject rond het gebouw van de Helderse Courant te realiseren. Het plan van de ontwikkelaar heeft het niveau van een haalbaarheidsstudie. Op basis van deze studie zal de ontwikkelaar bepalen of het project daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Op dit moment is niet bekend of de ontwikkelaar verder gaat met het project.
In dit project was het plan opgenomen om woningen te realiseren voor mensen met een beperking. Mocht het project niet doorgaan dan zal Zeestad of de gemeente het project niet zelf gaan ontwikkelen. Zeestad heeft als rol de stedelijke vernieuwing uit te voeren en zal daartoe voor de verschillende projecten contracten sluiten met ontwikkelaars. Zeestad zal geen risico dragen in dergelijke projecten.

Huisvesting bijzondere doelgroepen
In het UP is in het sociaal- en cultureel programma het project `Thuis in het stadshart` opgenomen. Dit project richt zich op kwetsbare groepen waaronder mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking. In de komende drie jaar gaat dit project vorm krijgen.

12. Schouwburg

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de schouwburg:

- AI08.05945/AI08.06582
- AI08.06737
- AI08.07398
- AI08.07547
- AI08.07575

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- De schouwburg, met bijbehorende parkeerplaatsen, zit goed op de huidige plek.
- De inpassing van de schouwburg in de Ketelmakerij en de Kathedraal heeft een aantal nadelige gevolgen voor de zichtbaarheid, de logistiek en interne ruimte van het Reddingmuseum.
- Voor het geval de verplaatsing van de schouwburg niet doorgaat, wordt aandacht gevraagd voor de gevaarlijke verkeerssituatie bij de entree van het Bernhardplein aan de Polderweg.
- Het besluit over verplaatsing van de schouwburg is afhankelijk van:
    - De functies van de schouwburg op Willemsoord, er wordt uitgegaan van geen functieverlies ten opzichte van de huidige schouwburg.
    - De garantie van de continuïteit van het culturele aanbod, in relatie tot de bouwplanning en periode van verhuizing.
    - De garantie dat andere plannen op Willemsoord daadwerkelijk van de grond komen.
    - Overeenstemming met de gemeente over de financiële lasten.
    - Beschikbare parkeervoorziening op de nieuwe locatie.

- De verplaatsing van de schouwburg is kapitaalsvernietiging. De monumenten op Willemsoord worden aangetast door de toneeltoren en het interieur van de schouwburg. Daarom is onderzoek naar behoudt en renovatie van de huidige schouwburg aan te bevelen.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Renovatie huidige Schouwburg De Kampanje
Behoud en renovatie van de huidige schouwburg is geen goede optie, aangezien de verplaatsing van de schouwburg naar Willemsoord zeer belangrijk is als impuls en drager voor het culturele programma op Willemsoord. Behoudt van de huidige schouwburg houdt in dat het moeilijk is om Willemsoord een kritische massa te geven en daarmee een levendig stadsdeel wordt. Door de schouwburg in een monumentaal gebouw in te passen, krijgt de schouwburg een goede uitstraling naar de stad en Willemsoord. De schouwburg wordt door het monumentale karakter onderscheidend in Nederland, het culturele programma in Den Helder zal daardoor meer mensen van buiten de stad aantrekken. De inpassing in het monument zal zorgvuldig gebeuren zodat de monumentale waarde niet aangetast wordt.
De plek en de uitstraling van de nieuwe schouwburg trekken andere functies aan (kunst, cultuur en horeca). Hierdoor is het voor de toeristische sector aantrekkelijk om arrangementen te gaan aanbieden, zoals een bezoek aan de schouwburg, gecombineerd met een overnachting in een hotel en een diner op Willemsoord. Er ontstaat een programma dat uitnodigt om langer in Den Helder te verblijven.
Door de ligging aan de Maritieme Binnenhaven is de schouwburg een eyecatcher, ook voor het verkeer richting Texel. De toerist wordt daarmee verleidt om eens een bezoek aan Willemsoord en de schouwburg te brengen. Daarnaast is de huidige locatie van de schouwburg de uitgelezen plek om de winkelstructuur te versterken, met de realisatie van een winkelconcentratie en goed bereikbare parkeervoorziening aan de Spoorstraat / kop Keizerstraat. Door de verplaatsing van de schouwburg ontstaat er ook ruimte voor de aanleg van het stadspark, met een toegevoegde waarde voor het nieuwe woonmilieu en de bestaande aangrenzende woonbuurten. Ten slotte wordt een ongewenste achterkant situatie achter de huidige schouwburg opgelost door de bouw van de winkelconcentratie en de woningen.

In de nieuwe schouwburg is het mogelijk om in te spelen op de ruimtevraag van landelijke voorstellingen, doordat er onder andere een groter podium kan worden ingepast dan in de huidige schouwburg. Het aanbod van de voorstellingen zal daardoor meer divers en uitgebreid worden.

Samen met de hoofdvestiging van de regionale bibliotheek in School 7 en galerie Windkracht 13 vormt de schouwburg een culturele schakel tussen Willemsoord via de kop van de Beatrixstraat met de binnenstad.

Ontwikkeling Schouwburg
De ontwikkeling en realisatie van de schouwburg zal in overleg met De Kampanje gebeuren. Hierover worden na vaststelling van het UP nadere afspraken gemaakt.

Reddingsmuseum (zie ook Willemsoord)
In het ontwerpproces van het UP is een studie gedaan naar de mogelijkheid om het programma van de schouwburg in de voormalige Ketelmakerij (gebouw 63, naast het Reddingmuseum) en in de Kathedraal (gebouw 60f) in te passen. Uit deze studie blijkt dat het mogelijk is om de schouwburg daar in te huisvesten. De studie dient verder uitgewerkt te worden voordat van een definitief ontwerp gesproken kan worden. Bij de uitwerking zal de inpassing van het Reddingmuseum en de voorwaarden die daaraan gesteld worden een belangrijk onderdeel zijn. Het Reddingmuseum zal dan ook bij de verdere uitwerking worden betrokken.

Knelpunt Polderweg
Door de verplaatsing van de schouwburg en het opheffen van de parkeerplaatsen op het Bernardplein (zie 6. Stadpark) zal er minder afslaand verkeer zijn vanaf de Polderweg.

13. Planning en financiën

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de financiële onderbouwing:

- AI08.07401
- AI08.07465
- AI08.07575

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- De financiële onderbouwing en een kosten-baten analyse ontbreken. Het plan is niet gebaseerd op een deugdelijke en recente probleemanalyse. De doorlooptijd is te lang om het project te kunnen overzien.
- Er is geen financieel paragraaf opgenomen in het UP. Het is voorstelbaar dat de financiële uitsplitsing niet openbaar is. In grote lijnen zou hierin inzicht moeten kunnen worden verschaft.
- Woningbouw in de binnenstad dient voor te gaan op woningbouw op Willemsoord.
- Er wordt de indruk verkregen dat er wel geld is voor de verplaatsing van gebouwen in de sociaal-culturele sector, maar geen geld is uitgetrokken voor de verplaatsing van ondernemingen in de horeca en detailhandel. Dit leidt tot verpaupering.
- Het terugbrengen van het financiële tekort zou kunnen leiden tot verschraling van de plannen. Dit moet worden voorkomen.
- De prijs/kwaliteitverhouding is negatief. Er worden verkeerde locatie keuzes gemaakt, er wordt teveel waardevols gesloopt en sommige kansrijke gebieden worden niet of te laat aangepakt.
- Een onafhankelijk haalbaarheidsonderzoek lijkt zeer gewenst.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

De aanpak van het UP is een integrale gebiedsontwikkeling, bestaande uit een verzameling plannen en deelprojecten. Dat houdt onder andere in dat alle deelprojecten niet alleen functioneel maar ook financieel aan elkaar worden gekoppeld. Niet of minder winstgevende deelprojecten worden door meer winstgevende projecten financieel beter haalbaar gemaakt. Daarmee zijn de deelprojecten in tijd en geld op elkaar afgestemd en daarmee in meer of mindere mate van elkaar afhankelijk.

Er zijn voor het gehele plangebied van het UP een exploitatieberekening en een risico analyse gemaakt. Deze zijn vertrouwelijk, omdat er nog openbare aanbestedingen gedaan moeten worden ten behoeve van de ontwikkeling van de diverse projecten. Onder andere vanuit dit perspectief is het niet mogelijk inzicht te geven in de kosten en opbrengsten. Wel is aan te geven dat uit deze vertrouwelijke exploitatieberekening een tekort van circa € 60 miljoen komt. Het financiële tekort op het totale project zal gedragen worden door de samenwerkende overheidspartners: gemeente, provincie en rijk. De exploitatieberekening is gemaakt voor het gehele plangebied van het UP, over een looptijd van 15 jaar. Het tekort zal naar verwachting voor circa de helft door de provincie en het rijk worden bijgedragen. De gemeente draagt zelf € 2,5 miljoen per jaar bij, over een periode van 15 jaar.
De looptijd van 15 jaar is overzichtelijk en ook realistisch voor een dergelijke gebiedsontwikkeling. De looptijd verkorten is niet mogelijk omdat een groot aantal projecten aan elkaar gebonden zijn en opeenvolgend gerealiseerd moeten worden. Daarnaast heeft het verkorten van de looptijd ook financieel nadelige gevolgen. Het tekort per jaar zal toenemen door een kortere looptijd, dat zal ook een toename van de jaarlijkse rentelasten tot gevolg hebben. Per saldo zal het totale tekort, vooral door de toegenomen rentelasten, ook toenemen. Een looptijd van langer dan 15 jaar wordt onoverzichtelijk, omdat de onzekerheden en risico's over zo'n periode niet ingeschat kunnen worden. Het tempo van de ontwikkeling moet afgestemd worden op de mate waarin de markt het aanbod van nieuw programma kan opnemen.

De planning van de projecten is zodanig opgezet dat Willemsoord Zuid snel wordt ontwikkeld tot een volwaardig stadsdeel. Het is van belang dat Willemsoord spoedig gaat functioneren als integraal onderdeel van de stad. De huidige ondernemers op Willemsoord ervaren het tekort aan programma en activiteiten in de directe omgeving en kunnen daardoor moeilijk rendabel functioneren. Ook de gebouwen vragen om een goede gebruiker zodat deze in een goed staat kunnen worden gehouden.

De projectlocaties van het UP die niet gebonden zijn aan andere locaties in het stadshart zijn Tjempaka, het Zusterhuis, de Dijkzone en Willemsoord Noord.
De bebouwing achter de dijk staat gepland over circa 15 jaar omdat de huidige bebouwing tegen die tijd dan een lage boekwaarde heeft, waardoor het haalbaar is deze bebouwing te vervangen door nieuwbouw. De huidige kale plekken tussen de bestaande bebouwing kunnen nog niet worden aangepakt omdat de verkeerstructuur, het opsplitsen van de Kanaalweg in twee eenrichtingswegen, in één keer aangelegd moet worden. Daarnaast zijn diverse kabels en leidingen in de te bebouwen delen aanwezig die verlegd moeten worden. Het verleggen van de kabels en leidingen dient in één keer over het gehele tracé langs het te bebouwen deel van de kanaalweg te gebeuren. Dat dient gelijktijdig met het opsplitsen van de weg te gebeuren.
De mogelijkheid voor het bouwen direct achter de dijk dient nog verder uitgewerkt te worden met het Hoogheemraadschap, de provincie en Rijkswaterstaat.
Tevens is in de planning rekening gehouden met het aantal woningen in de verschillende segmenten dat jaarlijks op de markt wordt gezet. Hierin moet een goede balans zijn. Er dient een gezonde woningmarkt in Den Helder te ontstaan.

De gemeente heeft de vertrouwelijke exploitatieberekening laten toetsen door een onafhankelijk bureau.

14. Planschade

De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op de planschade:

- AI08.05646
- AI08.06194
- AI08.06704
- AI08.07104
- AI08.07332
- AI08.07357/AI08.07443
- AI08.07395

Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.

- Uitzicht van de woningen aan de Molengracht wordt beperkt door de bebouwing langs de bocht van de gracht.
- Het woongenot van de appartementen aan het Julianaplein wordt beperkt door overlast als gevolg van de nachthoreca.
- Het uitzicht, de privacy en de bezonning van de appartementen aan het Julianaplein/Beatrixstraat wordt beperkt door de nieuwbouw in de stationsomgeving en bij Wienerhof.
- Er wordt gewaarschuwd voor schade voor woningen in de omgeving als gevolg van de bouwwerkzaamheden op het Molenplein.
- De commerciële waarde van het vastgoed zal door de functiewijziging in de Spoorstraat verminderen.

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Per 1 juli 2008 bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming in schade als gevolg van inkomstenderving of een vermindering van waarde van een onroerend goed. Dit is geregeld in Hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in samenhang met afdeling 6.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De basis voor de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek om schadevergoeding, is de vaststelling van een bestemmings- of inpassingsplan, dan wel dat een projectbesluit of ontheffing wordt genomen.
Het vaststellen van een structuurvisie (of een UP zonder status) vormt geen basis voor verzoek om schadevergoeding. Het verzoek op deze gronden zal daarom ook niet ontvankelijk dan wel ongegrond zijn.

De ingekomen reacties op het UP zullen daarom niet worden meegenomen in de procedure voor het bestemmingsplan. Hiervoor dienen de belanghebbenden een aparte reactie in te dienen tijdens de inspraakperiode voor het ontwerp bestemmingsplan.

Bij het indienen van een verzoek om schadevergoeding dient de aanvraag een motivering, alsmede een onderbouwing van de hoogte van het schadebedrag te bevatten. Tevens dient voorafgaand aan het in behandeling nemen van de aanvraag een drempelbedrag van € 300,-- te worden overgemaakt aan de gemeente.

Het verzoek om planschade wordt, na het in behandeling te zijn genomen, voorgelegd aan een onafhankelijk extern adviseur. Deze zal het college van advies dienen omtrent het verzoek, aangaande de gegrondheid van de aanvraag en de eventuele hoogte van het schadebedrag.

Bij het bepalen van de eventuele hoogte van het bedrag aan schade gelden de volgende normen:

1. Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager;
2. Bij schade ten gevolgen van inkomstenderving blijft een gedeelte gelijk aan 2% van het inkomen voor rekening van de aanvrager;
3. Bij schade ten gevolge van vermindering van waarde van onroerend goed blijft 2% van de waarde van het onroerend goed voor rekening van de aanvrager, tenzij de vermindering het gevolg is van de bestemming van de tot de onroerende zaak behorende grond, of van op de onroerende zaak betrekking hebbende regels als bedoeld in artikel 3.1 Wro.
4. Was de schadeoorzaak voorzienbaar;
5. Waren er mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken.

De procedure is grotendeels geregeld in de Wro en de Bro en wordt aangevuld met de gemeentelijke verordening.

15. Overig

<u>De volgende ingekomen brieven, met briefnummers, zijn van toepassing op diverse onderwerpen:</u>

- AI08.05945/ AI08.06582
- AI08.06111
- AI08.06704
- AI08.06825
- AI08.07293
- AI08.07302
- AI08.07324
- AI08.07378
- AI08.07398
- AI08.07400
- AI08.07401
- AI08.07416
- AI08.07455
- AI08.07457
- AI08.07465
- AI08.07575
- AI08.07668

<u>Hieronder is een samenvatting weergegeven van de ingekomen reacties.</u>

- Er wordt door de toevoeging van zoveel woningen gebouwd voor de leegstand, ook gezien het krimpende bevolkingsaantal en de andere woningbouwplannen in de stad. De nieuwbouw gaat ten koste van de bestaande bewoners en huiseigenaren.
- Waarom moeten de appartementengebouwen aan de Kanaalweg worden gesloopt?
- In de plannen zijn veel appartementen opgenomen en wordt uitgegaan van het aantrekken van nieuwe type bewoners, met name in het hogere marktsegment. Is hier een markt voor? Om de

ontwikkelingen in het Stadhart te kunnen doen slagen mogen deze geen concurrentie ondervinden van andere planontwikkelingen binnen de gemeente.
- In het UP is het parkeren en de verkeerscirculatie onderbelicht. Zijn de parkeeroplossingen wel haalbaar gezien de gemeentelijke parkeernorm en de bestaande parkeerdruk? Kan het parkeren in voldoende mate tegen een redelijk tarief?
- De bouwhoogtes en de variëteit van de bouwhoogtes zijn niet structureel ingezet, er mist een integrale visie met integrale kaart over de bouwhoogtes in het plan.
- Voor de Dijkbuurt zou een nadere studie gedaan moeten worden naar het gevelaanzicht vanaf zee, de dwarsprofielen van de dijk in verband met de woonkwaliteit en de inrichting en verblijfskwaliteit van de promenade. Op de oostelijke kop is een duidelijk kopgebouw gewenst.
- Er moet een stedenbouwkundige studie gedaan worden naar de profielen van de woonstraten, in verband met de verruiming van de bebouwingsmogelijkheden, de plaatsing van ondergrondse containers ed. en het voorkomen van teveel zicht op geparkeerde auto's.
- Het is wenselijk om voor Willemsoord een eigen beeldkwaliteitplan op te stellen. Het beeldkwaliteitkader in het UP gaat te ver in voorschrijven van materialen. Het beeldkwaliteitkader zou zich meer moeten richten op de kwaliteit van de detaillering. Het 'kamerbreed' toepassen van de Hollandse klinker in de straat is niet specifiek voor Den Helder. Het contrast met de gevelwanden moet worden behouden. Het beeldkwaliteitkader vraagt om verdere uitwerking op gebied van verlichting en kleurgebruik. Asymmetrie moet met name gelden per bouwblok en niet zozeer per individueel pand.
- Zullen de twee parkeergarages gratis zijn en zal het gratis parkeren op Willemsoord in stand blijven, gezien de voorgestelde ontwikkelingen daar.
- Er is bezwaar tegen het opheffen van het parkeerterrein Nieuwe Kerkplein in verband met de te verwachten parkeeroverlast op de Molengracht. Er wordt om een verbod gevraagd tegen het heien tijdens bouwwerkzaamheden voor het Molenplein, in verband met schade aan woningen in de omgeving.
- Naast citymarketing gericht op de rest van Nederland, is het ook belangrijk dat dit richting de eigen bewoners gebeurd. Zodat ook zij gaan geloven in de potentie van de eigen stad.
- Ten behoeve van de particuliere woningverbetering is een goede begeleiding belangrijk, net als een substantiële subsidie regeling gekoppeld aan een helder, gedragen beeldkwaliteitplan.
- Met name de voetgangersbruggen over het Werfkanaal zouden doorvaarbaar moeten zijn, om doorvaart voor grotere boten mogelijk te maken.
- Er wordt verzocht om de (tijdelijke) opvulling van de lege plekken en de openbare ruimte zoveel mogelijk in overleg met de bewoners te doen. Bij de herinrichting van de woonstraten wordt gepleit voor autovrije straten.
- Het is vanuit historisch oogpunt wenselijk om een replica van het Marine Bondsgebouw terug te bouwen op de kop van het stadspark, aan de Kanaalweg.
- Stichting Herstelling wil graag participeren in de uitwerking van het sociale programma. Kosten voor de verplaatsing van de stichting zullen worden verhaald op de gemeente en Zeestad.
- Let op de bereikbaarheid voor winkelend publiek en bevoorradingsverkeer tijdens de bouwwerkzaamheden in het stationsgebied.
- Houdt rekening met een toekomstige verhoging van de zeewering in verband met de klimaatverandering.
- De tekeningen in het UP geven niet de werkelijkheid niet weer. De woningen aan de dijk zullen veel dichter op de flats aan de Kanaalweg staan.
- Men is vastbesloten elke millimeter grond vol te bouwen en geen enkel stukje groen meer vrij te laten.
- Het maatschappelijk draagvlak lijkt discutabel, het plan is vooral geïnspireerd door de marktpartijen en niet door de inwoners.
- Wordt het stadshart goed bereikbaar voor ouderen en fietsers?
- Woningbouw langs de dijk is niet mogelijk in verband met de in de legger vastgestelde zonering. Waterbergingscompensatie is verplicht, aanpassingen in sluizen en waterlopen moeten worden beoordeeld door het Hoogheemraadschap. Uitgangspunt voor het rioleringssysteem is een verbeterd gescheiden rioolstelsel (of gelijkwaardig).
- Ten behoeve van de natuur in de stad wordt aandacht gevraagd voor de volgende aspecten:
    - platte daken uitvoeren als groene daken
    - tijdens de bouw neststenen en dakpannen plaatsen voor oa. gierzwaluwen en huismussen
    - vleermuisonderkomens aan te brengen
    - balkons voorzien van brede plantenbakken

- In de visie van het UP zou meer nadruk moeten liggen op het economisch belang van de ontwikkeling van de toeristische sector. Dit zou ertoe moeten leiden dat Den Helder haar positie als centrumgemeente in de Kop van Noord Holland waar maakt.
- Kan verzekerd worden dat het aantal (centrum)parkeerplaatsen tijdens en na de bouw hetzelfde is als in de huidige situatie?

Hieronder wordt antwoord gegeven op de binnengekomen reacties.

Bouwen voor de leegstand?
Den Helder kent nu en de afgelopen jaren een teruglopend inwonersaantal. De belangrijkste oorzaak daarvan is dat veel mensen in Den Helder geen woning of woonomgeving kunnen vinden die zij wensen. Het woonklimaat wordt slecht beoordeeld, door de lage kwaliteit, te veel van hetzelfde en een eenzijdig woonmilieu in met name de goedkope sector. Hierdoor blijven woningen te koop staan en trekken mensen weg uit Den Helder. Daarnaast heeft Den Helder geen onderscheidend woonmilieu om nieuwe bewoners uit de regio aan te trekken.
Naast dat het inwonersaantal terugloopt, neemt het aantal huishoudens nog steeds toe als gevolg van de huishoudens verdunning. Voor deze toename van nieuwe huishoudens moeten ook woningen gebouwd worden.
Het is dus van belang om kwaliteit en diversiteit van woningen en woonmilieus aan te bieden. De nieuwe woningen zullen de wooncarrière binnen het stadshart bevorderen, hierdoor zullen meer bewoners in de stad blijven. Door de ontwikkeling van de onderscheidende woonmilieus op Willemsoord en langs de dijk worden nieuwe bewoners van buiten de stad aangetrokken. In de bestaande woonbuurten wordt ook een kwaliteitsslag gemaakt, niet alleen door het opknappen van het centrumgebied en de bijbehorende voorzieningen, maar ook door de herinrichting van de openbare ruimte in de woonbuurten en het stimuleren van particuliere woningverbetering. Het is daarom de verwachting dat de waarde van bestaande woningen zal stijgen als gevolg van de plannen die de komende jaren worden uitgevoerd.
Het aantal nieuw te bouwen woningen in de gehele stad moet in het perspectief geplaatst worden dat er komende jaren circa 500 woningen worden gesloopt. Deze sloop is nodig om de noodzakelijke kwaliteitsslag te kunnen maken.
Door de marktpartijen is een analyse gemaakt van de woningmarkt in Den Helder en de regio. Op basis van deze analyse is een woningbouwprogramma opgesteld voor het stadshart en is er vertrouwen in de woningbouwplannen van het UP. Daarnaast zal pas met bouwen worden gestart als een groot aantal van de woningen reeds verkocht is.
De gemeente zal prioriteiten stellen in de woningbouwplanning voor de hele stad, planning en woningtypes worden op elkaar afgestemd.
Om bovenstaande redenen zal er niet gebouwd worden voor de leegstand.

Dijkbuurt
Ten aanzien van bebouwing langs de dijk en veiligheid van de zeewering dient, zoals in het concept UP op blz. 57 is aangegeven, nader onderzoek gedaan te worden gezamenlijk met het Hoogheemraadschap en Rijkswaterstaat. Onderzocht moet worden of een win-win situatie haalbaar is, dat bestaat uit zowel de verbetering van de veiligheid van de zeewering, als de realisatie van het woonmilieu aan het Marsdiep.
Tijdens het ontwerpproces is op basis van de technische tekeningen van de dijk een studie gedaan naar het dijkprofiel en de beschikbare ruimte achter de dijk. Het UP bevat dan ook een realistische weergave van de beschikbare ruimte achter de dijk.
Het doel is hier om het historische, intieme grachtenprofiel op deze plek weer terug te brengen. Daarom is het noodzakelijk de bestaande appartementengebouwen aan de Kanaalweg op lange termijn (als deze vrijwel zijn afgeschreven) te slopen. De nieuwe bebouwing zal ten opzichte van de bestaande bebouwing dichter op de gracht komen te staan, de ruimte tussen de bebouwing en de gracht wordt kleiner en zal minder gedomineerd worden door het verkeer. De nieuwe bebouwing aan de Kanaalweg zal bestaan uit diverse grachtenpanden.
In de verdere uitwerking zullen onder andere de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld worden. Hierin zullen profielen en gevelaanzichten nader bestudeerd worden, om zo meer nauwkeuriger randvoorwaarden vast te stellen.

Parkeren
Voor alle nieuwbouwprojecten geldt de gemeentelijke parkeernorm, de projecten zullen hier dan ook op worden getoetst. Deze norm is per functie bepaald. Het parkeren voor woningen is opgebouwd uit

een bewonersdeel en een bezoekersdeel. Iedere nieuwe woning wordt voorzien van een eigen parkeervoorziening die hierin voorziet, gekoppeld aan de woning of in de directe omgeving. Wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven, zal dit worden gecompenseerd.
Voor de commerciële functies in het centrum worden parkeergarages met voldoende parkeerplekken gebouwd, deze zijn gekoppeld aan het winkelgebied. Ook worden bestaande parkeerplaatsen ten behoeve van het centrum die worden opgeheven hierin gecompenseerd. Uitgangspunt is dat de realisatie van deze parkeergarages financieel haalbaar is.
De bezoekers aan de binnenstad worden door een verwijzingsysteem naar de diverse parkeergarages of -plaatsen verwezen. De bestaande woonbuurten zullen door bijvoorbeeld een vergunningensysteem zo veel mogelijk vrijgehouden worden van auto's van bezoekers aan het stadshart.
Het programma op Willemsoord zal moeten voorzien in de eigen parkeerbehoefte, het bestaande parkeerterrein op Willemsoord Noord zal plaats maken voor woningbouw. Daar waar mogelijk kan uitwisseling met andere parkeervoorzieningen in het stadshart worden gezocht.
De gemeentelijke parkeervisie beschrijft de diverse mogelijkheden voor parkeren en de financiële consequenties daarvan. Ook zullen hierin onder andere de parkeertarieven en het parkeerbeheer aangegeven worden. Gratis parkeerplaatsen in de parkeergarages zijn financieel niet haalbaar. De gemeentelijke parkeervisie is een kader voor het UP.

Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie aan het gemeentelijk parkeerbeleid voldoet. Tijdens de bouwwerkzaamheden kan niet gegarandeerd worden dat het aantal parkeerplaatsen voor de centrumbezoekers gelijk blijft. Er zijn mogelijkheden om tijdelijke parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de binnenstad aan te leggen.

Verkeerscirculatie
In het UP zal een kaart worden opgenomen waar de hoofdwegen en routes voor bestemmingsverkeer worden aangegeven. Ten opzichte van de huidige verkeerstructuur verandert er op de hoofdwegen rond het stadshart niets. De capaciteit van de wegen zal in de toekomst gelijk blijven. Voor het verkeer dat langs het station rijdt zijn verschillende alternatieven onderzocht door een extern verkeerskundig bureau. Uit de studie blijkt dat het niet mogelijk of verstandig is om de rijrichtingen van het autoverkeer voor het station te veranderen. De verkeerscirculatie-onderzoeken die voor het structuurplan Stadshart 2020 zijn uitgevoerd, zijn ook van toepassing op het UP.

Bouwhoogten
In het UP zal per deelgebied worden aangegeven en onderbouwd wat de maximale bouwhoogten zijn. De visie voor de bebouwingshoogte houdt in dat alleen de dijkzone en Willemsoord hoogte accenten krijgen die een toevoeging zijn in de skyline van Den Helder. Hiermee worden de plekken waar de stad en de zee elkaar ontmoeten zichtbaar vanuit de stad en de zee. Ook zijn dit de meest interessante plekken om een bijzonder woonmilieu met uitzicht te realiseren, en daarmee de kansen van Den Helder te benutten. In de rest van de stad blijven de bestaande hoogte accenten (kerk, watertoren) de belangrijkste oriëntatiepunten.

Opknappen en vergroten van woningen
Om de mogelijkheden voor woningverbetering te vergroten wordt de algemene bouwhoogte voor de woningen maximaal 2 lagen + kap. De breedte van de straten variëren van 7 tot 11 meter, en zijn daarmee breed genoeg voor de voorgestelde verruiming van de bebouwingsmogelijkheden. Uitzondering op de gestelde maximale bouwhoogte zijn bestaande panden en stedenbouwkundige ensembles met een bijzondere waarde en bebouwing met een huidige grotere hoogte. Dit wordt in het bestemmingsplan vertaald naar bouwvoorschriften. Door middel van een beeldkwaliteitplan worden voorwaarden aan de uitbreiding gesteld, bijvoorbeeld dat het optrekken van de gevel in metselwerk moet worden uitgevoerd, in plaats van een opbouw van plaatmateriaal te plaatsen.
Voor de particuliere woningverbetering zijn geen financiële middelen beschikbaar. Wel zal de particuliere woningverbetering gestimuleerd worden door middel van duidelijke richtlijnen, zoals een nog op te stellen beeldkwaliteitplan en begeleiding.

Beeldkwaliteitkader
Het beeldkwaliteitkader in het UP is een algemene basis voor de beeldkwaliteit. Bij de verdere uitwerking van deelgebieden en projecten zullen meer specifieke beeldkwaliteitplannen worden opgesteld en vastgesteld. Het is zeker wenselijk dat Willemsoord een eigen beeldkwaliteitplan krijgt.

Ook voor de openbare ruimte zal een beeldkwaliteitplan opgesteld worden. In dit handboek zal de basis die in het Beeldkwaliteitkader is opgenomen, verder worden uitgewerkt. Hierin zal onder andere uitspraak gedaan worden over: detaillering, straatprofielen, materiaalkeuze, kleurgebruik, plaatsing van containers, parkeeroplossingen en keuze van type meubilair en verlichting.
Ten behoeve van asymmetrie is in het concept UP niet opgenomen dat asymmetrie ook per pand moet worden toegepast. Asymmetrie is van toepassing per bouwblok of reeks (zie blz. 99).

Doorvaarbare bruggen grachtengordel
Het Helders kanaal is voornamelijk geschikt voor kleine bootjes zoals sloepen of vergelijkbare binnenwater boten. Grote schepen zoals zeilboten en zeewaardige schepen kunnen een plek vinden in het Werfkanaal of in de jachthaven op Willemsoord. De bruggen zullen hier doorvaarbare voetgangersbruggen zijn. Het is financieel niet haalbaar om de niet beweegbare bruggen in de grachtengordel te vervangen door beweegbare bruggen.

Molenplein
De te verwachten parkeeroverlast voor de omgeving als gevolg van het opheffen van het parkeerterrein bij de Nieuwe Kerk wordt op een aantal manieren opgelost. Ten eerste gaat de gemeente gereguleerd parkeren invoeren in de binnenstad. Dit betekent dat alle bewoners een vergunning kunnen verkrijgen zodat zij in de directe omgeving van hun woning een parkeerplaats kunnen vinden. Het wordt onaantrekkelijk gemaakt voor de bezoekers van de binnenstad om in de woonbuurt te parkeren, hierdoor ontstaat er hier meer ruimte voor de bewoners om hun auto te parkeren. Ten tweede zullen de bezoekers van de binnenstad door middel van een parkeerverwijssysteem worden gedirigeerd naar de parkeergarages en parkeerplaatsen. De parkeergarages liggen in het kernwinkelgebied, de overige parkeerplaatsen liggen in de directe omgeving van het centrum. Ten derde zullen de opgeheven parkeerplaatsen op het Nieuwe Kerkplein in deze garages en op de overige parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Tot slot zal dit project voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen, waardoor het nieuwbouwproject geen toename van de parkeerdruk in de omgeving tot gevolg zal hebben.
Het bezwaar tegen het heien dient in het kader van de bouwaanvraag te worden afgehandeld. Het is echter wel zo dat er technische oplossingen zijn om schade ten gevolge van het heien te voorkomen.

Toerisme en city marketing
De gemeenteraad heeft in 2008 een nieuw beleid ten aanzien van het toerisme in Den Helder vastgesteld. Op grond van deze nota zal ook het stadshart worden behandeld. Daarnaast geeft de strategische visie het toerisme als speerpunt voor Den Helder aan. In de tekst van het UP zal meer nadruk gelegd worden op toerisme als economische sector.
Er wordt onderschreven dat de city marketing ook gericht moet zijn op de inwoners van de stad. Dit zal onder andere in de communicatie rondom het UP worden opgepakt.

Waterkering en waterhuishouding
De mogelijkheden voor bebouwing achter de dijk en versterking van de dijk in de toekomst zullen verder worden onderzocht in samenwerking met het Hoogheemraadschap en andere overheidsinstellingen. In het UP wordt dit in de tekst ook beschreven.
In het UP zijn geen te dempen waterlopen opgenomen. De gedetailleerde plannen, zoals bestemmingsplannen en aanpassingen van bruggen en sluizen, worden voor advies en toetsing aan het Hoogheemraadschap aangeboden. De aanleg van het stadspark zal de geplande bebouwing en verharding in andere delen van het stadshart compenseren.
Het advies van het Hoogheemraadschap ten aanzien van de riolering wordt bij de verdere uitwerking van de diverse projecten overgenomen.

Maatschappelijk draagvlak
Het UP is tot stand gekomen door een intensief traject met diverse partijen. Inhoudelijke gesprekken tussen raadsleden, wethouders, ambtenaren, lokale ondernemers, projectontwikkelaars en professionals hebben de gezamenlijke ambities voor het Stadshart en Willemsoord bepaald. Daarnaast zijn gemeentelijke beleidsvisies, ondernemingsplannen en resultaten uit marktanalyses verwerkt in het UP, net als de aandachtspunten die naar voren zijn gekomen tijdens een aantal bewonersavonden en de input van de ambassadeursgroep waaraan ondernemers en actieve bewoners deelnamen.

Groen ten koste van bebouwing
De open ruimtes die worden bebouwd zijn in de huidige situatie over het algemeen verhard en in gebruik als “plein” of parkeerterrein. Er zal op deze plekken dus nauwelijks groen verloren gaan als gevolg van de nieuwbouwplannen. Een essentieel onderdeel van het UP is het stadspark. Aan deze zijde van het stadshart is gekozen voor een verdunning van programma en toevoeging van kwaliteit door de aanleg van het stadspark. Daarnaast wordt de komende jaren flink geïnvesteerd in de openbare ruimte. Niet alleen nieuw materiaal, maar ook het toevoegen van groen, zoals bomen en geveltuintjes, zal de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren.

Stichting Herstelling
Bij de opzet van de projecten van het sociale programma zal het aanbod voor het meewerken aan de projecten worden meegenomen.
Voor de aankoop en de voorwaarden waaronder van de panden, waar de stichting Herstelling gebruikt van maakt, zal contact worden opgenomen met de eigenaar Willemsoord B.V. Via de eigenaar zal dan contact met de gebruiker worden gelegd.

Verdere uitwerking
Een aantal zienswijzen zullen in de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen worden opgepakt, zoals:

- De herinrichting van de openbare ruimte, zowel permanent als tijdelijk, in de woonbuurten zal in overleg met de bewoners gebeuren. Het wel of niet toelaten van de auto in de woonstraat wordt dan ook besproken. Een voorwaarde is wel dat de verkeercirculatie in de woonbuurt niet in de knel komt.
- Opnemen van oa. nestkasten en schuilplaatsen voor vogels en andere dieren in het stadshart.
- Bereikbaarheid van de omgeving tijdens bouwwerkzaamheden.
- Goede bereikbaarheid voor fietsers, ouderen en minder validen.
- Uitwerking van het algemene beeldkwaliteitkader naar beeldkwaliteitplannen, per deelgebied en voor de openbare ruimte.
- In de beeldkwaliteitplannen zullen onder andere voorschriften voor architectuur en bouwstijlen worden vastgelegd. Hierin wordt ook aangegeven of het wenselijk is om historische, gesloopte gebouwen terug te bouwen. De oude gebouwen die gesloopt zijn zullen zeer waarschijnlijk niet teruggebouwd worden maar kunnen wel als inspiratie fungeren voor de nieuwbouw.

De uitwerking van de verschillende projecten zal zoveel mogelijk in overleg met belanghebbenden plaatsvinden.

Voor kennisgeving aangenomen
De brieven met nummers AI08.05945, AI08.06582, AI08.06704, AI08.06738, AI08.06825, AI08.07400, AI08.07457 en AI08.07668 worden geheel of gedeeltelijk voor kennisgeving aangenomen.
Verschillende onderdelen van deze brieven hebben bijvoorbeeld betrekking op projecten en beleidsstukken buiten het plangebied, zoals bestemmingsplannen, de Teso, het zwembad en het ziekenhuis of zijn inhoudelijk niet van toepassing op het UP.

Begrippenlijst

Stedenbouwkundige randvoorwaarden
De stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn randvoorwaarden voor de bouwmassa, zoals de bouwhoogte, de voetprint en de rooilijnen. Er worden hiermee ook voorschriften gegeven voor de uitstraling van de bebouwing, zoals de bebouwingstypologie, de architectuur, de gevelbeiindigingen en kapvormen, de verdiepingshoogten, entrees en erfafscheidingen. Daarnaast worden randvoorwaarden aangegeven om de bebouwing in te passen in de omgeving, zoals zichtlijnen, de plek van bijzondere bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte.

Beeldkwaliteitplan
In een beeldkwaliteitplan worden voorschriften gegeven voor het materiaal- en kleurgebruik voor de gevels en de openbare ruimte. Ook wordt uitspraak gedaan over de architectuur en de detaillering van elementen en aansluitingen.

Bijlage – Beoordeling rapportage CensusLegal

NOTITIE

Nr. : I.2007.5366.01.N003
Versie : 003
Project : Industrieterrein Oude Rijkswerf/Willemsoord e.o., Den Helder
Betreft : Beoordeling rapportage CensusLegal
Datum : 19 augustus 2008

1. Inleiding

CensusLegal heeft in opdracht van havenbedrijven en de Haven- en Scheepvaartvereniging De Helder (HSV) een ruimtelijk juridische analyse gemaakt van de plannen die de gemeente Den Helder heeft (uitgewerkt) voor het havengebied en de directe omgeving daarvan. Deze analyse vindt zijn weerslag in de rapportage getiteld Rechtspositie haven Den Helder in relatie tot woningbouw op Willemsoord, een ruimtelijk juridische analyse. Deze rapportage draagt als kenmerk CL10048_028_R_04 en is gedateerd op 13 juni 2008.

Op 19 juni 2008 heeft overleg hierover plaatsgevonden op het stadhuis van Den Helder. Bij dit overleg waren havenondernemers, vertegenwoordigers van CensusLegal, burgemeester Hulman, wethouder Fritzsche en vertegenwoordigers van Zeestad C.V./B.V. aanwezig. Tijdens dit overleg zijn de standpunten over en visies op de realisatie van woningbouw op Willemsoord besproken en is met name ingegaan op de vraag in hoeverre de beoogde (woningbouw)plannen een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkeling van de haven en de bedrijven die daar zijn gevestigd.
Daarbij is afgesproken dat DGMR een reactie geeft op de inhoud van de rapportage van CensusLegal.

Niet duidelijk of de bovengenoemde rapportage van CensusLegal zich richt op het Bestemmingsplan Haven Den Helder 2007 (dat op 18 februari jongstleden door de Raad is vastgesteld en momenteel ter goedkeuring voorligt bij de provincie Noord-Holland), op het voor-ontwerp Bestemmingsplan Stadshart Centrum 2009 (dat vanaf 26 mei 2008 ter inzage heeft gelegen) of op de beoogde woningbouw op het terrein Willemsoord. Uit de rapportage volgt dat de attentie van CensusLegal zich richt op alle drie (bestemmings)plannen.

Tijdens het overleg is een drietal specifieke punten benoemd, waarover discussie en verschil van inzicht bestaat. Deze punten hebben overigens een directe relatie met de plannen voor Willemsoord en zijn niet gerelateerd aan de opmerkingen gericht op de (voorontwerp)bestemmingsplannen Haven Den Helder 2007 en Stadshart Centrum 2009:

1. het wettelijke toepassingsbereik voor de zeehavenontheffing;
2. het gemotiveerd toepassen van milieuzoneringsafstanden;
3. het ontbreken van specifiek onderzoek naar cumulatie van geluid.

In het kort worden deze punten hieronder nader beschouwd.

2. Beoordelingskaders voor geluid bij ontwikkeling Willemsoord

Een bestemmingsplan is het belangrijkste instrument om het ruimtelijke ordeningsbeleid vast te leggen. In het bestemmingsplan zijn twee zaken opgenomen: de bestemming van de gronden en bouwwerken en de voorschriften met betrekking tot bebouwing en gebruik. De bestemming van de gronden geeft een visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen doordat bij het opstellen van een nieuw plan (dat voor een periode van tien jaar gebeurt) wordt beoordeeld welke bestemmingen wel of niet (meer) wenselijk zijn.
Bij bestemmingsplanontwikkeling moet rekening gehouden worden met het milieuaspect geluid. Rondom het industrieterrein *Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag* (besluit Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 27 februari 1990, met kenmerk 90.150594) is een geluidszone in de zin van de Wet geluidhinder vastgesteld.

Indien op een bedrijventerrein zich bedrijven bevinden of mogen bevinden zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer[1] wordt in het kader van de Wet geluidhinder[2] gesproken van een "industrieterrein". Industrieterreinen hebben een geluidszone. Een geluidszone is een gebied rond een industrieterrein waarbuiten de gecumuleerde geluidsbelasting van alle daarop gevestigde bedrijven niet hoger is dan 50 dB(A). Woningen (evenals overigens andere geluidsgevoelige bestemmingen) die binnen de zone liggen kunnen een geluidsbelasting hebben die hoger is dan 50 dB(A).

Met zonering wordt beoogd rechtszekerheid te bieden aan zowel de bedrijven als aan de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Lawaaimakers kunnen aan de ene kant hun geluidproducerende activiteiten niet onbeperkt uitbreiden ter bescherming van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen en buiten de zone. Aan de andere kant wordt, ter bescherming van hun akoestische ruimte, voorkomen dat woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen onbeperkt opschuiven naar de bedrijven. Bestaande woningen die een geluidsbelasting hebben hoger dan 55 dB(A) moeten voorzien zijn van extra geluidswerende voorzieningen zodat het geluid binnen de geluidsgevoelige ruimten van een woning niet hoger is dan 40 dB(A). Voor woningen die op het industrieterrein zelf liggen gelden de regels van de Wet geluidhinder niet.

De hogere waardeprocedure is de procedure die gevolgd moet worden voor het vaststellen van een geluidsbelasting waar deze, in een specifieke situatie, hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB(A). In de gewijzigde Wet geluidhinder (Staatsblad 350, 2006) hebben gemeenten een grotere beleidsvrijheid dan voorheen gekregen, die zij kunnen gebruiken om een afweging te maken die is toegespitst op de plaatselijke omstandigheden. Met andere woorden: de bevoegdheid om geluidsnormen te stellen is verschoven van het rijk naar de gemeenten. Met de wijziging van de Wet geluidhinder wordt het vaststellen van hogere grenswaarden (op enkele uitzonderingen na) gedecentraliseerd.

[1] Grote lawaaimakers, voorheen ook wel A-inrichtingen genoemd.

[2] Definitie artikel 1 Wgh: een *industrieterrein* is een terrein waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, insluit.

Nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen worden bij voorkeur niet binnen deze geluidszone geprojecteerd. Wil men toch bouwen binnen deze zone, dan moet de initiatiefnemer onderzoek doen naar de geluidsbelasting. Blijkt hieruit dat het geluid hoger is dan 50 dB(A), dan moeten extra maatregelen ervoor zorgen dat het geluid binnen niet meer bedraagt dan 35 dB(A). Voor zulke woningen moeten hogere waarden worden vastgesteld. Blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein hoger is dan 55 dB(A) dan mag in principe niet gebouwd worden.

De gewijzigde Wet geluidhinder legt nadrukkelijker dan voorheen een onderzoeksplicht op. Het gemeentebestuur moet motiveren waarom ze hogere waarden willen vaststellen en waarom niet voldaan kan worden aan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB(A).
Maatregelen die bij het vaststellen van een hogere grenswaarde getroffen kunnen worden zijn bijvoorbeeld bron- of overdrachtmaatregelen bij bedrijven, een andere indeling van het bouwplan, het toepassen van een dove gevel en dergelijke. De centrale vraag bij de financiële overwegingen is hoe wordt bepaald of de kosten en baten van de maatregelen tegen elkaar opwegen. Om de meest kosteneffectieve maatregelen te kunnen bepalen, moeten de mogelijke maatregelen worden doorgerekend. Daarbij worden eerst de bron- en overdrachtsmaatregelen bekeken en pas daarna de gevelmaatregelen. Op basis van de doorrekening wordt bepaald welke maatregelen doelmatig zijn (hoe wordt met de minste kosten het gekozen ambitieniveau gehaald?). Op deze wijze is sprake van een financieel-akoestische afweging. Bij de besluitvorming over een pakket van maatregelen spelen ook andere factoren een rol (bijvoorbeeld stedenbouwkundige inpassing, veiligheid). Het kan dan ook zijn dat de uiteindelijke keuze valt op een andere maatregel dan de meest doelmatige maatregel.

Toepassing zeehavennorm
Een uitzondering op het voorgaande vormt de zeehavennorm. De zeehavennorm heeft betrekking op de nieuwbouw van woningen binnen een bestaande zone rond een industrieterrein met activiteiten die zeehavengebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden. Op grond van de zeehavennorm kan voor die nieuwbouw een hogere waarde worden vastgesteld tot en met 60 dB(A), in afwijking van de regel die hogere waarden tot en met 55 dB(A) toelaat. De norm mag alleen worden toegepast als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. De zeehaven-norm is bijvoorbeeld toepasbaar bij een herstructurering of een planmatige verdichting van een bestaand woongebied binnen de zone. De verruiming waarin de gewijzigde Wet geluidhinder (artikelen 50 en 60) voorziet, heeft op die voorwaarden betrekking. In de Memorie van Toelichting staat aangegeven dat door deze verruiming toepassing van de zeehavennorm ook mogelijk is, als het gaat om nieuwbouw van woningen binnen de zone, aansluitend aan een bestaand woongebied, mits sprake is van een beperkte uitbreiding van het bestaande woongebied.

In een gebied dat binnen een zone van een industrieterrein ligt, met activiteiten die zeehavengebonden zijn, kan voor nieuw te bouwen woningen de zeehavennorm gelden. Dit geldt zowel voor nieuwe situaties (artikel 50 Wgh) als bestaande situaties (artikel 60 Wgh).

De ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwe woningen bedraagt dan 60 dB(A). De toepassingsmogelijkheden zijn met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet geluidhinder verruimd. Zo kan de zeehavennorm nu ook worden toegepast als de woningen aansluitend op een bestaand woongebied worden gebouwd en dat bestaande woongebied beperkt wordt uitgebreid.

Met het verruimen van het toepassingsgebied van de zeehavennorm is niet voor een generieke verruiming van de normen gekozen. Bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is uitdrukkelijk gesproken over de interpretatie en de reikwijdte van het begrip beperkte uitbreiding. Toenmalig staatssecretaris Van Geel gaf daarbij omomwonden aan dat het verruimen van het toepassingsbereik van de zeehavennorm niet kan worden beschouwd als een generieke normverhoging (bron: Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 879, nr. 7). Voor ieder woningbouwplan waarbij toepassing van de zeehavennorm wordt overwogen, dient het bevoegd gezag (College van Burgemeester en Wethouders) een specifieke, projectgebonden afweging te maken. Deze afweging resulteert vervolgens in het vaststellen van een hogere waardenbesluit. Het kent een openbare voorbereidingsprocedure en staat open voor bezwaar en beroep. Het gaat hierbij om specifieke gevallen, waarvoor een maatwerkafweging moet worden gemaakt.

De reden voor het verruimen van het toepassingsbereik is gelegen in de argumentatie bij de oorspronkelijke afbakening van de zeehavennorm. Bij de wetswijziging van 1993, waarbij de zeehavennorm werd geïntroduceerd, is gepoogd het toepassingsbereik zo beperkt mogelijk te houden. In 1993 is ervoor gekozen de beperking onder meer vorm te geven in een stedenbouwkundig criterium. Woningen die gebouwd worden in een bestaande woonwijk (verdichting) werden wel toegestaan, terwijl woningen die direct aansluitend aan een bestaande woonwijk (uitbreiding) worden beoogd niet. Het gaat hier in beide gevallen om een beperkt aantal woningen in dezelfde geluidsbelastingklasse: 56–60 dB(A).
Na de uitspraak over het Gusto-terrein (zaaknummer 200201838/1, van 29 april 2003) ontstond een discussie over de vraag of voor het onderscheid verdichting/uitbreiding wel voldoende milieuhygiënische grondslag aanwezig is. Staatssecretaris Van Geel concludeerde tijdens de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet geluidhinder dat de milieuhygiënische grondslag voor het genoemde onderscheid niet (meer) aanwezig is. In de gewijzigde Wet geluidhinder is het stedenbouwkundig criterium dus geschrapt.

De randvoorwaarde dat het moet gaan om een beperkte uitbreiding blijft ongewijzigd. De schaal van de nieuwbouw moet qua ordegrootte overeenkomen met het bouwvolume dat bij een verdichtingslokatie in een qua omvang vergelijkbare woonwijk mogelijk is. Om hoeveel woningen dat in een concrete situatie gaat is van veel locale factoren afhankelijk. Het is daarom moeilijk in de wet een scherpere formulering hiervoor te geven. De invulling van het begrip beperkte uitbreiding is daarom overgelaten aan het oordeel van Burgemeester en Wethouders.
Wel biedt de Gusto-zaak daarvoor een handvat; immers de vernietiging van het besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan "gusto 1999" vormde de directe aanleiding om het toepassingsbereik van de zeehavennorm te wijzigen. Navraag bij betrokkenen in de Gusto-zaak leerde dat met het bestemmingsplan werd beoogd, in aansluiting op een bestaand woongebied, een woongebied te realiseren waarvoor voor 195 woningen een hogere grenswaarde werd verleend. Dit betrof alle nieuwe woningen die met de vaststelling van het plan werden beoogd.

Voor circa 2/3 deel van de nieuwe woningen ging het om een "reguliere" hogere grenswaarde, met geluidsbelastingen vanwege industrielawaai variërend van 51 tot en met 55 dB(A). Voor 1/3 deel van de woningen (in totaal 65) verleende GS van Zuid-Holland een hogere grenswaarde met gebruikmaking van de zeehavennorm. Voor deze 65 woningen was sprake van geluidsbelastingen vanwege industrielawaai variërend van 56 tot en met 58 dB(A).

Voorkomen moet worden dat een situatie ontstaat waarin bedrijven negatieve gevolgen kunnen ondervinden van uitbreiding van woningbouw nabij industriële locaties of bedrijfslocaties, zoals in het geval van de toepassing van de zeehavennorm. Zo is in de gewijzigde Wet geluidhinder de mogelijkheid om woningbouw uit te breiden in havengebieden verruimd tot 60 dB(A).
Om te voorkomen dat bedrijven het slachtoffer worden van oprukkende woningbouw is het belangrijk te benadrukken dat de beoogde woningbouw alleen wordt toegestaan als is voldaan aan een aantal randvoorwaarden. Dat houdt in dat in het geval van ontwikkeling van woningbouw op (delen van) Oude Rijkswerf/Willemsoord:

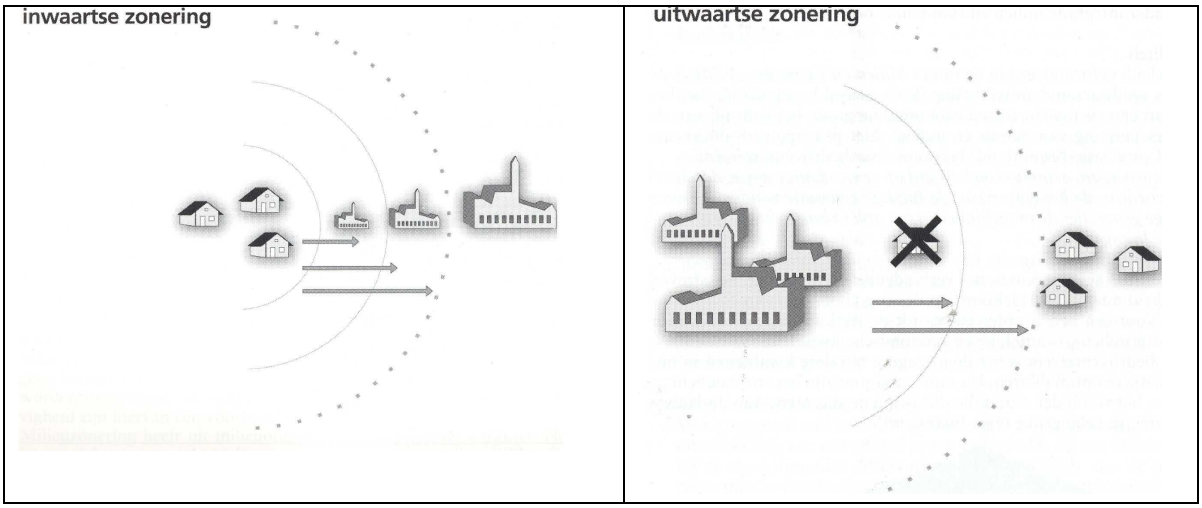
1. de beschikbare geluidsruimte voor bedrijven niet wordt aangetast;
2. hinder voor toekomstige bewoners zoveel mogelijk wordt beperkt;
3. financiële middelen ten gevolge van extra voorzieningen niet ten laste komen van bedrijven;
4. toekomstige bewoners worden geïnformeerd over de te verwachten geluidhinder en;
5. het bevoegd gezag en de bedrijven elkaar tijdig informeren over hun toekomstige plannen.

3. Milieuzonering

In bestemmingsplannen hoort rekening gehouden te worden met diverse beleidskaders. Tevens moet een plan passen binnen de kaders van hogere ruimtelijke planniveaus. In hoofdstuk 5 van de rapportage van CensusLegal plan zijn deze kaders uiteengezet.

In hoofdstuk 3 geeft CensusLegal een beschouwing op de methodiek van de milieuzonering en de resultaten van de toepassing ervan voor de ontwikkelplannen voor Willemsoord.

De systematiek voor het toekennen van een milieucategorie (met richtafstanden) aan bedrijven en bedrijfsactiviteiten is opgenomen in de VNG-publicatie 'bedrijven en milieuzonering'. Daarnaast kan vanuit de omgeving geredeneerd worden, waardoor een maximaal toelaatbare milieucategorie wordt toegekend aan een kavel. De ruimtelijke invulling kent dus twee zoneringsvarianten, te weten inwaarts en uitwaarts zoneren. In figuur 1 is het verschil schematisch verduidelijkt.



Figuur 1: Verschil tussen inwaarts en uitwaarts zoneren.

Bij milieuzonering op of rond bestaande industriegebieden wordt in de praktijk een combinatie van uitwaarts en inwaarts zoneren toegepast. Bij het ontwerp van nieuwe ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met bestaande bedrijven en hun toekomstplannen; uitwaartse zonering is daarbij een geschikt eerste hulpmiddel. En met name daar waar reeds bestaande beschermingsniveaus zijn vastgesteld (denk aan geluidszone en MTG-punten) bepalen deze kaders de milieugebruiksruimte van bedrijven en bedrijventerreinen. Dikwijls wordt hiervoor de systematiek van het inwaarts zoneren toegepast.
De te hanteren richtafstanden volgen uit de milieucategorieën zoals toegekend in de bedrijvenlijsten die behoren bij deze VNG-publicatie. Aan elke van deze categorieën is in de VNG-publicatie op basis van ervaringscijfers een afstand toegekend (van 10 tot 1500 m).

Deze richtafstanden dienen gemotiveerd te worden toegepast. De richtafstanden zijn onder andere afhankelijk van het reeds aanwezige of het beoogde karakter van de omgeving. Voor het gebiedstype "rustige woonwijk" gelden de grootste richtafstanden, omdat woningen en andere gevoelige functies in dit gebiedstype een hoge mate van bescherming tegen externe milieu-invloeden wensen. Voor "gemengde" gebieden en gebieden waar andere verstoringsbronnen, zoals bedrijven en/of drukke wegen, aanwezig zijn mogen andere (lees: kleinere) richtafstanden worden aangehouden.

Beperkingen zijn in de huidige situatie opgelegd krachtens het op 27 februari 1990 vastgestelde zonebesluit. Hiermee is de geluidszone rondom het industrieterrein vastgelegd en is daarmee de milieuruimte voor wat betreft het aspect geluid ingekaderd. Door slechts uit te gaan van en in te zoomen op de uitwaartse zonering op basis van de bestaande rechten ontstaat het beeld zoals is geschetst door CensusLegal. In de rapportage staat letterlijk aangegeven dat in het geval de VNG-richtafstanden worden toegepast, het terrein van Willemsoord bedekt wordt door de invloedszones van de verschillende bedrijven.

Het milieuhinderaspect geluid blijkt in de VNG-publicatie bij de meeste van de op het industrie-terrein gevestigde bedrijven de grootst aan te houden richtafstand te zijn. Op deze grootste afstand is de milieucategorie gebaseerd.

Ten aanzien van het milieuaspect geluid zijn gedetailleerdere gegevens beschikbaar dan de richtafstanden. Door geluid buiten beschouwing te laten bij het hanteren van de hierin opgenomen richtafstanden houdt dit een vermindering in van de aan te houden afstand tussen bedrijven en (nieuwe) gevoelige bestemmingen. De geluidszone voorziet in voldoende bescherming van bestaande woningen tegen geluidhinder. Daarom kan volstaan worden met het hanteren van de standaardafstanden voor stof, gevaar en geur. Dit resulteert in de in tabel 1 opgenomen richtafstanden. In deze tabel is een aantal maatgevende bedrijven opgenomen. De richtafstanden die worden gebruikt bij de beoordeling naar mogelijke andere milieuhygiënische belemmeringen, zijn hiermee aanzienlijk kleiner dan hetgeen CensusLegal in tabel 3.1 aangeeft.

In onderstaande tabel zijn de richtafstanden exclusief geluid weergegeven.

Tabel 1
Richtafstanden maatgevende bedrijven zonder het milieuhinderaspect geluid

bedrijf	**Sbi-code**	**grootste afstand**	**maatgevend**
Teso Rijksveerhaven	6311.1	100 m	gevaar
Peterson Supply Link.	6311.1	100 m	gevaar
Scheepswerf Visser	351	100 m	geur/stof
Coöperatieve visafslag	7484.3	50 m	gevaar/geur
Defensieterrein	7522	100 m	gevaar

4. Cumulatie van geluid

In de Wet geluidhinder is in artikel 110f opgenomen dat indien een nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemming waarvoor tot een hogere waarde wordt besloten is gesitueerd in twee of meerdere zones, de geluidbelasting als gevolg van de verschillende geluidbronnen gecumuleerd moet worden. Het eerste lid van dit artikel verplicht tot het doen van onderzoek de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Aangegeven dient te worden op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Uit de Memorie van Toelichting valt op te maken dat art. 110f betrekking heeft op de cumulatie van geluid die optreedt als een geprojecteerde woning is gelegen in meer dan één zone. Er wordt daarbij rechtstreeks een taak gelegd bij degene die het akoestisch onderzoek uitvoert. Hij moet tevens onderzoek doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen, en moet aangeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

In de Wet geluidhinder is echter niet vastgelegd welke cumulatiemethode moet worden gehanteerd (de methode Miedema wordt veel gehanteerd, tevens is annex bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 een cumulatiemethodiek beschreven). Daarnaast kent de wet geen maximale toelaatbare gecumuleerde geluidbelasting; bij de vast te stellen hogere grenswaarde kunnen de aangevraagde hogere geluidbelastingen immers niet gecumuleerd worden.

Wanneer op een locatie sprake is van een cumulatief effect zal in de meeste situaties de gecumuleerde geluidbelasting één of een enkele dB hoger zijn dan de geluidbelasting als gevolg van de afzonderlijke geluidsbronnen.

Een cumulatief effect van verschillende geluidsbronnen kan slechts optreden indien eenzelfde gevel van een geprojecteerd gebouw relevant blootgesteld wordt door twee of meer geluidsbronnen. Van een relevante blootstelling is slechts sprake indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden geluidsbronnen wordt overschreden. Cumulatieve effecten treden niet op ter plaatse van gevels of geveldelen die voor de betreffende geluidsbronnen worden afgeschermd doordat deze aan de geluidsluwe zijde van het gebouw zijn gesitueerd.

De vanwege industrielawaai hoogstbelaste gevels van de beoogde ontwikkeling op Willemsoord zijn alle gericht op de havengebonden industriële bedrijfsactiviteiten. Zoals in de akoestische rapportage van 28 maart 2008 met kenmerk I.2007.5366.00.R001 is weergegeven, worden de lagere bouwlagen en de gevels die niet naar het industrieterrein zijn gericht voor een (groot) deel minder belast dan de wettelijke voorkeurswaarde. Op basis van ervaringsgegevens geldt dit evenzeer voor de gevels en geveldelen die niet zijn gericht op en/of worden afgeschermd van de provinciale weg N250.

De geprojecteerde woningen op Willemsoord liggen tussen de haven en de N250. Hierdoor komen geen gevels op Willemsoord voor die zowel door de N250 als de haven op één gevel worden belast. Daarnaast zorgt de bestaande bebouwing langs het werfkanaal en de Maritieme Binnenhaven voor afscherming van het geluid afkomstig van de N250. Van significante cumulatie-effecten is dan ook geen sprake.

Bij de definitieve uitwerking van de plannen (en het onderbouwen van de noodzakelijkerwijs vast te stellen hogere grenswaarden) zullen de eventueel optredende cumulatieve effecten vanwege wegverkeers- en industrielawaai gedetailleerd in beeld worden gebracht en moet worden belicht op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Cumulatie van geluid vanwege wegverkeer en industriële activiteiten zullen niet leiden tot een andere conclusie.

Het plangebied Willemsoord ligt overigens buiten de zone van vliegveld De Kooy en de zone van de spoorlijn Alkmaar-Den Helder. Cumulatieve effecten van deze beide geluidsbronnen kan daarom als niet-relevant worden beschouwd.

5. Conclusies

De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om het (onder strikte voorwaarden) toepassen van de zeehavennorm. Anders dan beschreven staat in de CensusLegal-rapportage en is toegelicht tijdens het overleg op 19 juni jl., staat voor de planontwikkeling op Willemsoord de mogelijkheid om deze ontheffingsmogelijkheid toe te passen open.
Zoals hierboven is omschreven is het belangrijk te benadrukken dat de beoogde woningbouw alleen wordt toegestaan als is voldaan aan een aantal randvoorwaarden. Dit om te voorkomen dat bedrijven het slachtoffer worden van oprukkende woningbouw.

Concreet betekent dit dat bij de ontwikkeling van woningbouw op Willemsoord:
1. de beschikbare geluidsruimte voor bedrijven niet wordt aangetast;
2. hinder voor toekomstige bewoners zoveel mogelijk wordt beperkt;
3. financiële middelen ten gevolge van extra voorzieningen niet ten laste komen van bedrijven;
4. toekomstige bewoners worden geïnformeerd over de te verwachten geluidhinder en;
5. het bevoegd gezag en de bedrijven elkaar tijdig informeren over hun toekomstige plannen.

Naar onze overtuiging kan aan bovengenoemde randvoorwaarden worden voldaan.

Cumulatie vanwege verschillende geluidsbronnen kan slechts optreden indien eenzelfde gevel van een geprojecteerd gebouw relevant blootgesteld wordt door twee of meer geluidsbronnen. Van een relevante blootstelling is slechts sprake indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die geluidsbronnen wordt overschreden. Aangezien de vanwege industrielawaai hoogstbelaste gevels zijn gericht op de havengebonden bedrijfsmatige activiteiten en deze gevels niet zijn gericht op de provinciale weg N250, valt niet te verwachten dat sprake zal zijn van een relevant cumulatief effect.
Bij de definitieve uitwerking van de plannen (en het onderbouwen van de noodzakelijkerwijs vast te stellen hogere grenswaarden) zullen de eventueel optredende cumulatieve effecten vanwege wegverkeers- en industrielawaai gedetailleerd in beeld worden gebracht en moet worden belicht op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Het uitgevoerde onderzoek naar de geluidsbelasting vanwege bedrijven en bedrijfsmatige activiteiten in de haven is niet de enige milieuhygiënische onderbouwing van de planvorming voor Willemsoord. Het rapport is daarvoor ook nooit bedoeld. Aangezien het aspect geluid van bedrijven bepalend is voor de vraag of de beoogde ontwikkeling van Willemsoord mogelijk is, is allereerst dit aspect belicht. Als het aspect geluid separaat wordt gehouden van de milieuzoneringssystematiek (voor geluid geldt immers een nader gespecificeerd en helder beoordelingskader), luidt de conclusie dat richtafstanden vanwege bedrijven en bedrijfsmatige activiteiten niet reiken tot aan het plangebied Willemsoord.

De algemene conclusie over de rapportage van CensusLegal is dat het een onjuist beeld van de ruimtelijke en milieuhygiënische belemmeringen geeft.

Arnhem, 19 augustus 2008
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren

Nota van wijziging
Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder

Inleiding

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties zijn in de Nota van Beantwoording inhoudelijke aanpassingen voor het concept Uitwerkingsplan (UP) voorgesteld. Hoe en waar deze aanpassingen worden doorgevoerd in het UP is hieronder per hoofdstuk en pagina (zoals genoemd in het concept Uitwerkingsplan van april 2008) aangegeven. Kleine correcties en tekstuele verbeteringen, niet direct gebaseerd op de ingekomen zienswijzen, zijn hieronder achterwege gelaten.

Wijzigingen

Hieronder wordt per hoofdstuk en per pagina van het UP aangegeven welke wijzigingen en toevoegingen worden doorgevoerd.

2. Gebiedsvisie

Paginanr.	Wijziging
11	De doelstellingen van het UP worden toegevoegd in de tekst: - Het versterken van de geborgenheid van de stad, in contrast met de weidsheid van de haven en de zee. De identiteit van de havenstad wordt versterkt door de ontwikkeling van een maritiem programma en woonmilieus aan de haven en de zee. - Het aanhelen van het fijnmazige, stedelijk weefsel in de stad door kleinschalige, pandsgewijze nieuwbouw. - Willemsoord ontwikkelen tot volwaardig en compleet stadsdeel met een menging van functies, zoals wonen, werken en vrije tijd functies. - De ontwikkeling van een cultureel programma op Willemsoord Zuid, met een koppeling naar de culturele voorzieningen in de omgeving. - Het concentreren en versterken van het kernwinkelgebied, door de toevoeging van winkelconcentraties met gebouwde parkeervoorzieningen. De uitstraling van bestaande winkelstraten wordt verbeterd. - Het versterken van de regionale functie van Den Helder. De synergie tussen de verschillende centrumfuncties versterken, door de herpositionering van de horeca en de nieuwe publieke functies. Het stadhuis krijgt een plek in het stadshart, de bibliotheek en schouwburg krijgen een regionale of zelfs landelijke uitstraling. - Verbetering van de bestaande woonomgeving, door het opknappen van openbare ruimte, het toevoegen van groen en de aanleg van het stadspark. - Het gefaseerd aanbieden van diverse woonmilieus. Door de toevoeging van nieuwe woningtypes worden bewoners vastgehouden en de wooncarrière in het stadshart gestimuleerd. Nieuwe bewoners worden aangetrokken door de ontwikkeling van onderscheidende woonmilieus in het stadshart. - Het toevoegen van eigentijdse sociale- en maatschappelijke voorzieningen. - Ontwikkelen van de toeristische sector, verbetering van het ondernemersklimaat en het imago van de stad als impuls voor de werkgelegenheid.
15	- In de tekst zal meer nadruk gelegd worden op het belang van de toeristische sector als belangrijke economische pijler.
26 / 27	Plankaart wordt aangepast op de volgende onderdelen: - Kroonpassage en Beatrixstraat west (noordzijde van de straat) opnemen in kernwinkelgebied. - de bebouwingsmogelijkheden naast Flamingo in de Spoorstraat wordt aaneengesloten bebouwing, ipv het hofje met bomen - Aansluiting op bestaande bebouwing bij winkelconcentratie Spoorstraat / Keizerstraat. - Bomen op de parkeerplaats Spuistraat opnemen. - Roze arcering wordt doorgezet tot en met de Kroonpassage en Beatrixstraat West (noordzijde van de straat). In de Spoorstraat loopt het kernwinkelgebied tot en met de hoek Koningstraat.. In de legenda wordt dit: kernwinkelgebied. - Donkerblauwe arcering wordt in legenda: gemengd gebied - De Pinas wordt opgenomen op Willemsoord. Voor deze plek wordt als doelstelling opgenomen dat Willemsoord hier beter zichtbaar moet worden vanuit de stad en dat Willemsoord zich minder moet presenteren als museum, en meer als integraal onderdeel van de stad. - Contouren postkantoor opnemen

	Deze aanpassingen zijn ook van invloed op de overige tekeningen in het UP.
28 / 29	Illustratie aanpassen op de volgende onderdelen: - Bebouwing naast Flamingo (Spoorstraat) opnemen, ipv hofje met bomen. - Aansluiting op bestaande bebouwing bij winkelconcentratie Spoorstraat / Keizerstraat aanpassen. - Bomen op de parkeerplaats Spuistraat opnemen.

3.1 Winkelhart

Paginanr.	Wijziging
34	Aanpassen in tekening: - de aansluiting van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat / Keizerstraat op de bestaande woningen.
35	Toevoegen in de tekst: - dat de Beatrixstraat en de Spoorstraat beide belangrijke wandelroutes zijn naar Willemsoord. - dat een modernisering van de Kroonpassage wenselijk is.
36	In tekening over winkelaanbod aanpassen: - Kroonpassage en Beatrixstraat west (noordzijde van de straat) opnemen in het kernwinkelgebied, ipv aanloopgebied - Kernwinkelgebied loopt tot en met de hoek van de Koningstraat, ipv tot aan de hoek Koningstraat - In legenda wordt groen gemengd gebied, ipv aanloopgebied - Koningstraat Noord krijgt geen arcering, ipv mix van functies en wonen - Locatie en beschrijving van de horeca : Julianaplein, kop Beatrixstraat en Koningstraat worden dag- en avondhoreca, ipv horeca. Breewaterplein wordt dag-, avond en nachthoreca, ipv horeca.
37	In tekst over winkelaanbod aanpassen: - Locatie en beschrijving van de horecaclusters: • Julianaplein: dag- en avondhoreca, ipv dag-, avond- en nachthoreca • Willemsoord Zuid: dag, avond- en nachthoreca, ipv ondersteunende horeca op Willemsoord - Kroonpassage en Beatrixstraat west (noordzijde van de straat) is onderdeel van het kernwinkelgebied, ipv een aanloopgebied - Het gedeelte van de Spoorstaat tussen de Koningstraat en de Molenstraat wordt gemengd gebied. Dit houdt in: op begane grond winkels niet passende in het kernwinkelgebied, dienstverlening, kleinschalige bedrijfjes en wonen. Het gedeelte van de Spoorstraat tussen de Koningstraat en Hoogstraat wordt gemengd gebied met voornamelijk commercieel programma in de plint. Het gedeelte tussen de Hoogstraat en de Molenstraat wordt gemengd gebied met voornamelijk wonen in de plint. Ipv: het gedeelte tussen de Koningstraat en de Hoogstraat is aanloopgebied en tussen de Hoogstraat en Molenstraat transformatie naar woonmilieu. In de tekst toevoegen: - De beschrijving voor de Spuistraat en omgeving: Deze plek zal zich meer moeten presenteren als een voorzijde. Dit wordt bereikt door onder andere de

	bebouwingsmogelijkheden (van de achterzijde van de panden aan de Koningstraat) te verruimen tot twee lagen. Hierdoor kunnen woningen op eerste verdieping gerealiseerd worden, wat de kwaliteit van dit gebied verbeterd. Ook zal een herinrichting van het parkeerterrein (parkeren tussen de bomen), het opknappen van de gevels en de aanleg van geveltuintjes en kleine terrasjes bij de (bestaande) restaurants een bijdrage leveren aan een betere uitstraling. Dit wordt ook in de tekeningen in het UP opgenomen.
38	In overzichtstekening toevoegen (zie ook plankaart pag. 25/26) - Bij Spuistraat en omgeving: verbeteren openbare ruimte en verruiming bebouwingsmogelijkheden
39	In de tekst aanpassen: - Bebouwingshoogte van de bebouwing rondom de brug is maximaal vijf bouwlagen, ipv vijf tot zes bouwlagen
44	In de impressie aanpassen: - de aansluiting van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat / Keizerstraat op de bestaande woningen. - bomen opnemen bij Spuistraat en omgeving.
46	In de tekening aanpassen: - de bebouwingsmogelijkheden naast Flamingo in de Spoorstraat wordt aaneengesloten bebouwing ipv het hofje met bomen - bomen bij Spuistraat en omgeving opnemen. - de aansluiting van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat / Keizerstraat op de bestaande woningen. - in legenda: • 2) gemengd gebied met name woningen in de plint, ipv mix van wonen en winkels • 3) gemengd gebied met name commerciële plint, ipv aanloopgebied

Ter verduidelijking van het programma wordt in de beschrijving van dit deelgebied het stedenbouwkundig programma van eisen toegevoegd:

Nieuwbouw

Programma	**Hoeveelheid**
Woningen	47 stuks
Detailhandel/winkels	5000 m²

Bouwhoogte
De bouwhoogte van de winkelconcentratie is twee tot drie lagen plus een kap.

Locatie programma
Dag- en avondhoreca in bestaande bouw in de plint aan oostzijde Julianaplein: ca. 500 m²

3.2 Stadspark

Paginanr.	**Wijziging**
50	In tekening aanpassen: - de aansluiting van de winkelconcentratie aan de Spoorstraat / Keizerstraat op de bestaande woningen.

	- arcering kernwinkelgebied uitbreiden t/m de Kroonpassage en Beatrixstraat west (noordzijde van de straat).

Ter verduidelijking van het programma wordt in de beschrijving van dit deelgebied het stedenbouwkundig programma van eisen toegevoegd:

Nieuwbouw

Programma	**Hoeveelheid**
Woningen	32 stuks
Commercieel	2000 m²

Bouwhoogte
De bouwhoogte van de locatie Zusterhuis is 4 tot 6 lagen.
De bouwhoogte aan het park in de Koningsdriehoek is 2 tot 3 plus kap.

3.3 Dijkbuurt

Ter verduidelijking van het programma wordt in de beschrijving van dit deelgebied het stedenbouwkundig programma van eisen toegevoegd:

Nieuwbouw

Programma	**Hoeveelheid**
Woningen	303 stuks
Commercieel	3135 m²

Bouwhoogte
De grondgebonden woningen aan de gracht verschillen in breedte en zijn 2 tot 3 lagen plus een kap hoog.
De woningen aan de kant van de dijk zijn 3 tot 8 lagen hoog van het nieuwe maaiveld. De maximale pandbreedte is 25 meter.

3.4 Havenbuurt

Paginanr.	**Wijziging**
63	In de tekst en tekening toevoegen: - De Museumhaven wordt opgenomen in de tekst en de tekening. Dit betreft het Werfkanaal, de Maritieme Binnenhaven en de kade bij het Boerenverdriet.
66 71	Het programma op Willemsoord Zuid wordt in de tekening en tekst meer specifiek beschreven, zowel voor de bestaande als de nieuwe bebouwing: - Gebouw 72 – bedrijfsverzamelgebouw. - Nieuwbouw tussen gebouw 72 en Zuidplein – commerciële plint met daarboven appartementen. - Hoogte accent bij gebouw 72 – woningen en/of shortstay appartementen. - Nieuwbouw ten noorden van gebouw 66 – commercieel en cultuur - Gebouw 73 en scheepshelling – Stichting Nautische Monumenten. - Ketelmakerij (63) en Kathedraal (60) – schouwburg. - Tussen gebouw 66 en 63 – atelierwoningen. - Gebouw 66 – bedrijfsverzamelgebouw / nautische detailhandel / cultuur - Gebouw 62 – poppodium. - Gebouw 60e – evenementenhal. - Magazijnen langs Werfkanaal (o.a. gebouw 52) – kunst, cultuur en kleinschalige dienstverlening. - Gebouw 56 – onderdeel van entertainment- en horecacluster - In commerciële plint ten noorden van schuine dok en ten zuiden van het

	entertainmentcluster (gebouw 51) – dag-, avond- en nachthoreca en terrassen. - Boven de commerciële plint ten noorden van het schuine dok – appartementen. - Op de hoek van de nieuwbouw (achter de Pinas) – commerciële plint (geen horeca) met daarboven appartementen. - Hoogte accent achter de Pinas – woningen en/of hotel . - Entertainmentcluster – bioscoop, speelhal, bowlingbaan, restaurant, Ballorig, vismarkt. In de tekst op blz. 71 wordt toegevoegd: - Parkeren inpassen in de bebouwing. - De mogelijkheden voor het paviljoen op het Zuidplein worden in de verdere uitwerking onderzocht.
67	In de tekst toevoegen: - De werkzaamheden van de Stichting Nautische Monumenten levert een bijdrage aan het maritieme karakter van Willemsoord. Deze werkzaamheden vinden op en rond de scheepshelling plaats. - De uitgangspunten voor het gebied rondom de Pinas zijn; • Willemsoord moet hier beter zichtbaar worden vanuit de stad. • Willemsoord zal zich minder moeten presenteren als museum, en meer als integraal onderdeel van de stad.
70	Aanpassen in overzichtstekening: - De Pinas blijft gehandhaafd.
71	De tekst wordt aangepast: - Paragraaf over beeldkwaliteit Willemsoord Noord en Zuid worden samengevoegd tot één paragraaf. In de tekst toevoegen: - De bebouwingshoogte wordt duidelijk opgenomen, de hoogte accenten op Willemsoord zijn 10 bouwlagen. Deze hoogte accenten geven het silhouette van Willemsoord vorm en maken Willemsoord zichtbaar vanaf zee en vanuit de stad. De toppen van deze hoogte accenten zijn familie van elkaar, onder andere doordat ze op bijzondere wijze verlicht zijn. Daarnaast biedt deze hogere bebouwing onder andere ruimte voor woningen in een bijzonder segment. De bijzondere woningtypologie met zicht op de haven, de zee en de stad is onderscheidend in de regio.
73	In de tekst toevoegen: - een programma beschrijving voor Willemsoord Noord: • hoogte accent – woningen • parkeerplaatsen voor het nieuwe programma worden ingepast in de bebouwing.
74 75	- In de impressie alleen bebouwingscontouren aangeven, ipv een indeling met individuele panden. Verdere uitwerking van het ontwerp zal in overleg met o.a. de RACM plaatsvinden. - Bouwhoogten in de tekening en tekst afstemmen:. hoogte accent 10 lagen, bebouwing langs de kade vijf tot zeven lagen, overige bebouwing drie tot vijf lagen. - Paragraaf over beeldkwaliteit wordt samengevoegd met de paragraaf op blz. 71.

Ter verduidelijking van het programma wordt in de beschrijving van dit deelgebied het stedenbouwkundig programma van eisen toegevoegd:

Nieuwbouw Willemsoord Zuid

Programma	**Hoeveelheid**
Woningen	155 stuks
Horeca /hotel	4000 m²
Commercieel	6000 m²

Bouwhoogte Willemsoord Zuid
De bouwhoogte varieert van 3 tot 5 lagen met uitzondering van de accenten, deze zijn 10 lagen hoog.

Invulling bestaande bebouwing Willemsoord Zuid

Gebouw	**Programma**
Gebouw 73	Cultureel
Gebouw 72	Bedrijfsfuncties
Gebouw 66	commercieel, nautische detailhandel en cultureel
Gebouw 63/60f	Schouwburg
Gebouw 60g	Museum
Gebouw 60a-d	Horeca
Gebouw 60 e	Evenementenhal
Gebouw 62	Poppodium
Gebouw 56	horeca, onderdeel entertainment en horecacluster van gebouw 51
Gebouw 52	kunst, cultuur en kleinschalige dienstverlening
Gebouw 51	entertainmentcenter (bioscoop, bowling, café-restaurant, speelautomaten, vismarkt)
Gebouw 47	kantoor en commercieel

Nieuwbouw Willemsoord Noord

Programma	**Hoeveelheid**
Woningen	156 stuks
Commercieel	2300 m²

Bouwhoogte Willemsoord Noord
De bouwhoogte varieert van 3 tot 5 lagen met uitzondering van het hoogte accent, deze is 10 lagen hoog.

Invulling bestaande bebouwing Willemsoord Noord

Gebouw	**Programma**
Gebouw 30	commercieel (kantoor)
Gebouw 29	commercieel, kleinschalige dienstverlening
Gebouw 28	commercieel, kleinschalige dienstverlening

Maritiem programma

Locatie	**Programma**
Natte dok	jachthaven, getijdenhaven
Dok 1 en 2	historische schepen, opstapplaats charterschepen, museale werffunctie, sportvisserij
Werfkanaal	Museumhaven, aanlegplaats boten

Maritieme Binnenhaven	ligplaatsen bruine vloot en passanten
Scheepshelling	museale werffunctie

3.5 Grachtengordel

Paginanr.	Wijziging
81	Illustraties van de projecten worden geactualiseerd.

3.6 Stadshart Wonen

Paginanr.	Wijziging
83	In tekst aanpassen: - Nachthoreca zal een plek krijgen op Willemsoord, ipv nachthoreca naar het Julianaplein
85	In de tekening aanpassen: - de bebouwingsmogelijkheden naast Flamingo in de Spoorstraat wordt aaneengesloten bebouwing ipv het hofje met bomen In de tekst aanpassen: - programma Spoorstraat Oost (noord): winkels niet passende in het kernwinkelgebied, dienstverlening en kleinschalige bedrijfjes. Woningen ook op begane grond toegestaan.
86	Tekening en uitleg aanpassen: - De bebouwingsmogelijkheden naast Flamingo in de Spoorstraat, het wordt aaneengesloten bebouwing ipv het hofje met bomen.

Ter verduidelijking van het programma wordt in de beschrijving van dit deelgebied het stedenbouwkundig programma van eisen toegevoegd:

Nieuwbouw

Programma	Hoeveelheid
Woningen	103 stuks
Commercieel	1070 m²

Bouwhoogte

De bouwhoogte van de locaties Spoorstraat en Koningsdriehoek is maximaal 2 tot 3 lagen plus kap. In de overige woonstraten is de maximale bouwhoogte 2 lagen met kap.

3.7 Stationsgebied

Paginanr.	Wijziging
91	Toevoegen in de tekst: - De mogelijkheden worden onderzocht om het stationsgebouw te behouden en in te passen in de nieuwbouwplannen voor het station. - De aansluiting van de Boerhavestraat op de Vijfsprong wordt in de verdere uitwerking onderzocht. - Uitgangspunten voor verdere uitwerking van deze locatie: • Door de verdichting van de ruimte en een aansluiting op de rooilijn van de

	Beatrixstraat wordt de open, lege ruimte teruggebracht tot een menselijke maat en zal de verblijfskwaliteit en de oriëntatie verbeteren. • Het station en het stadhuis moeten aan het stadspark komen te liggen. • Door de toevoeging van programma (intensiever grondgebruik) wordt deze plek levendiger en worden de potenties (onder andere goede bereikbaarheid) benut. • Er moet ruimte zijn voor de inpassing van het stadhuis (circa 10.000m²). Daarbij komen nog de bijbehorende voorzieningen, zoals parkeergelegenheid. • Het stadhuis krijgt een eigen gezicht. Het heeft een eigen identiteit en typologie, ten opzichte van het station. Het stadhuis staat naast het station. Het stadhuis heeft een stedenbouwkundig accent van maximaal 7 bouwlagen. • De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd door een kleinere dimensionering van de weg, het doortrekken van de bomenlaan in de Beatrixstraat tot aan de watertoren en de aanleg van het stadspark op het Julianaplein. • De weg blijft voor het station liggen. De weg wordt wel verlegd en kleiner gedimensioneerd (onder andere zonder middenberm). • Het stadhuis moet in oktober 2012 worden opgeleverd. • Bij behoudt van het postkantoor mogen de kosten voor het behoud en herbestemming van dit gebouw niet hoger zijn dan nieuwbouw voor het stadhuis. Toevoegen in de tekening: - contouren van het huidige stationsgebouw en het postkantoor.
92	In tekening aanpassen: - arcering kernwinkelgebied uitbreiden t/m de Kroonpassage en Beatrixstraat west (noordzijde van de straat).
93	In tekst aanpassen: - richtlijn voor het hoogte accent bij het stadhuis is de helft van de watertoren, daarmee wordt deze bebouwing maximaal 7 lagen, ipv 8 bouwlagen In de tekst toevoegen: - het stadhuis en het station krijgen elk hun eigen typologie en identiteit. De gebouwen zijn zelfstandig en hebben een eigen uitstraling.

Ter verduidelijking van het programma wordt in de beschrijving van dit deelgebied het stedenbouwkundig programma van eisen toegevoegd:

Nieuwbouw

Programma	**Hoeveelheid**
Stadhuis	9.250 m²
Kantoor/commercieel overig	4300 m²
Hotel	1750 m²

Bouwhoogte
De bouwhoogte varieert van 3 tot 5 lagen met een hoogteaccent op het stadhuis van 7 lagen.

5. Vergelijking Uitwerkingsplan – Structuurplan

Paginanr.	Wijziging
	Dit hoofdstuk wordt opgenomen in de bijlagen van het UP.

6. Fasering en uitvoering

De fasering van de projecten wordt in overeenstemming gebracht met de geoptimaliseerde planexploitatie. Naar aanleiding hiervan wordt dit hoofdstuk aangepast. Daarnaast worden de volgende wijzigingen doorgevoerd.

Paginanr.	Wijziging
	Kaartmateriaal wordt toegevoegd: - kaarten met de projecten per fase van ca. 5 jaar. - een kaart met locaties voor tijdelijk parkeren, incl. de periode van beschikbaarheid.

7. Haalbaarheid

De haalbaarheid van het UP wordt in overeenstemming gebracht met de geoptimaliseerde planexploitatie. Naar aanleiding hiervan wordt dit hoofdstuk aangepast.

Facetkaarten

Paginanr.	Wijziging
	Kaartmateriaal wordt toegevoegd: - kaart met verkeerscirculatie (hoofdroutes en bestemmingsverkeer) - kaart met hoogteaccenten.

Bijlagenboek

Bijlage	Wijziging
Horecavisie	In tekst wordt de beschrijving en locaties van de horeca clusters aangepast • Willemsoord: ondersteunende horeca aan het leisure-programma (bioscoop, jachthaven, schouwburg) plus 1500 tot 2000 m^2 dag-/avond- en nachthoreca met terrassen, waarvan maximaal 1250 m^2 's nachts open is. Gesloten puien zijn niet toegestaan. • Julianaplein: koppeling met winkelgebied, circa 500 m^2 dag- en avondhoreca met terrassen, aan de oostzijde van het Julianaplein. • Kop Beatrixstraat: koppeling met winkelgebied, circa 500 m^2 dag- en avondhoreca met terrassen. • Breewaterplein: eigen doelgroep, huidig aanbod behouden, geen uitbreiding. • Koningstraat Zuid: koppeling met winkelgebied, maaltijdverstrekkers/restaurants, huidig aanbod behouden, geen uitbreiding. Inkrimping is voorstelbaar. • De twee horecazaken in de Spoorstraat Oost nabij de Hoogstraat kunnen gehandhaafd blijven. Het is echter wenselijk dat deze zaken op termijn weggaan. Daarom wordt meer flexibiliteit geboden om het pand een andere bestemming te geven.

	In de bijlage van het UP worden toegevoegd: - het akoestische onderzoek - visiedocumenten ten aanzien van de haven en woningbouw op Willemsoord - visiedocument dezonering Oude Rijkswerf Willemsoord - de beoordeling van de molen “de Onderneming” op het Molenplein toevoegen. - Vergelijking Structuurplan – Uitwerkingsplan