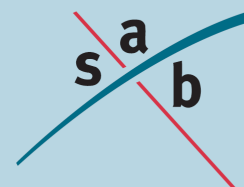


Bestemmingsplan

# Stationsgebied - traverse

Gemeente Alkmaar

Datum: 7 maart 2013  
Projectnummer: 100760  
ID: NL.IMRO.0361.BP00101-0305





# INHOUD

## TOELICHTING

<b>1</b>	<b>Hoofdstuk</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Inventarisatie huidige beleidskaders</b>	<b>6</b>
2.1	Inleiding	6
2.2	Rijksbeleid	6
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	9
2.4	Gemeentelijk beleid	12
<b>3</b>	<b>Plangebied</b>	<b>21</b>
3.1	Inleiding	21
3.2	Inventarisatie bestaande ruimtelijke en functionele situatie	21
3.3	Het plan	22
<b>4</b>	<b>Milieu en overige aspecten</b>	<b>27</b>
4.1	Milieu-aspecten	27
4.2	Omgevingsaspecten	31
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	32
4.4	Flora en fauna	33
4.5	Verkeer en parkeren	34
4.6	Hoofdleidingen en straalpad	35
<b>5</b>	<b>Juridische planopzet</b>	<b>36</b>
5.1	Algemeen	36
5.2	Methodiek	36
5.3	Artikelsgewijze bespreking	37
<b>6</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>39</b>
<b>7</b>	<b>Procedure</b>	<b>40</b>
7.1	Inleiding	40
7.2	Overleg	40
7.3	Participatie	40
7.4	Zienswijzen	40

## **Bijlagen**

- Bijlage 1: Natuurtoets station Alkmaar, Movares advies en ingenieurs Kenmerk MNO-TS-100037641 - Versie 1
- Bijlage 2: Alkmaar, verkennend bodemonderzoek fietsenstallingen en traverse, MWH B.V., M11G0124.r02, 10 juni 2011
- Bijlage 3: Wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Bro (reactienota)
- Bijlage 4: Participatie (reactienota)

# 1 Hoofdstuk

## 1.1 Aanleiding

Het traversegebied maakt onderdeel uit van het stationsgebied van de gemeente Alkmaar waarvoor in 2005 een structuurplan is vastgesteld en in 2009 een bestemmingsplan (Bestemmingsplan stationsgebied, ontwikkeling noordzijde, 2009). Onderliggend doel is de transformatie van het stationsgebied vorm te geven zodat er “een levendig, aantrekkelijk en goed toegankelijk stationsgebied” ontstaat. Naast ingrepen in de openbare ruimte behelst dit onder meer de realisatie van nieuwe kantoor-, detailhandel- en commercieel functies.

Bijzonder onderdeel in dit deelgebied is de aanleg van een ‘traverse’, een loopbrug over het spoor ter vervanging van de bestaande looptunnel. Een deel van het traversegebied met beoogde ontwikkelingen is in principe reeds in voornoemd bestemmingsplan uit 2009 opgenomen, maar als uit te werken bestemming. Een ander deel valt in een ouder bestemmingsplan, namelijk Wognumse Buurt, dat geheel niet voorziet in de beoogde ontwikkeling. De gewenste ontwikkeling is tevens vervat in een ‘beeldkwaliteitplan’ van mei 2011.

## 1.2 Het plangebied

Het traversegebied maakt onderdeel uit van het stationsgebied van Alkmaar. Naast het spoor wordt aan de noordzijde een deel van de Wognumse Buurt in het plangebied betrokken; aan de zuidzijde omvat het plangebied onder meer een deel van het stationsplein. Op navolgende luchtfoto is het plangebied globaal weergegeven.

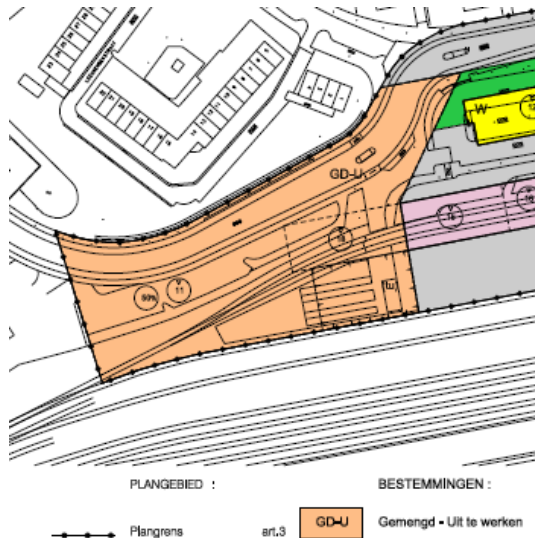


*Globale ligging plangebied. Bron: Google earth*

## 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Zoals aangegeven past de ontwikkeling niet in de thans vigerende bestemmingsplannen. Voor het noordelijk deel geldt het bestemmingsplan “Stationsgebied ontwikkeling Noordzijde”, vastgesteld op 14 december 2009. Voor zover de gronden vallen binnen het plangebied hebben deze in dit bestemmingsplan de bestemming Gemengd- Uit te werken gekregen. Dit houdt onder meer een bouwverbod in dat pas opgeheven kan worden nadat een uitwerkingsplan is

vastgesteld op basis van de in het moederplan opgenomen voorschriften. Binnen de gebruiksmogelijkheden kan het plan uitgewerkt worden in een gemengde bestemming met onder andere wonen, kantoren, detailhandel, horeca, dienstverlening en verkeer. Dit binnen een bebouwingspercentage van 50% en bouwhoogte van 11 meter en deels 18 meter. Zie navolgende afbeelding.



*Uitsnede bestemmingsplan “Stationsgebied ontwikkeling Noordzijde”*

Het huidige plan voor het traversegebied voldoet niet aan deze voorschriften. In het bestemmingsplan was namelijk het uitgangspunt dat de huidige voetgangerstunnel gemoderniseerd zou worden. Het nieuwe plan voorziet in een traverse, ofwel een loopbrug. Daarom zal er geen gebruik worden gemaakt van de uitwerkingbevoegdheid, maar zal door middel van een nieuw bestemmingsplan de planvorming mogelijk worden gemaakt.

Voor het zuidelijk deel geldt nog het bestemmingsplan Wognumse buurt, goedgekeurd door GS op 5 juli 1988. Dit bestemmingsplan is gericht op de bestaande (huidige) situatie en voorziet derhalve niet in de beoogde ontwikkeling.

Voor het gedeelte van het plangebied dat valt onder bestemmingsplan Wognumsebuurt gelden de bestemmingen “verkeersdoeleinden”, “spoorwegen I” en “spoorwegen II”. De bestemming “verkeersdoeleinden” bestemt de grond ten behoeve van voor rijwegen waaronder begrepen fiets- en voetpaden, bermen, parkeerstroken of parkeervakken, bushalteplaatsen en spoorwegovergangen alsmede voor waterkering voor zover deze gronden mede een waterkerende functie hebben. De bestemming “spoorwegen I” bestemt de grond ten behoeve van gebouwen, bouwwerken en terreinen ten dienste van het spoorwegverkeer en het stationemplacement. De bestemming “spoorwegen II” bestemt de gronden ten behoeve van stationsingangen en voor parkeer- en stallingvoorzieningen.

In de structuurvisie voor het stationsgebied uit 2005 (zie hoofdstuk 2) was ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Stationsgebied noordzijde de ontwikkeling in het zuidelijk deel onvoldoende uitgekristalliseerd. Om die reden is het zuidelijk deel buiten dit bestemmingsplan gelaten. Momenteel is de ontwikkeling uitgekristalliseerd en kan dus in een bestemmingsplan worden opgenomen.

## 1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. Tevens zijn hierin de resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de inspraak opgenomen. De toelichting, planregels en verbeelding vormen samen het bestemmingsplan en zullen te allen tijde in onderlinge samenhang moeten worden gezien.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het geldende voor dit plan relevante beleidskader. In hoofdstuk 3 komt het plangebied en de ontwikkeling aan bod. In hoofdstuk 4 wordt de beschrijving gegeven en de diverse haalbaarheidsaspecten op het gebied van milieuhygiëne, geluid, archeologie, ecologie etcetera. Steeds wordt de relatie met de ontwikkeling gelegd, zodat in dit hoofdstuk duidelijk wordt dat de in dit bestemmingsplan vervatte ontwikkeling ook haalbaar is c.q. past binnen geldend beleid en wet- en regelgeving. Hoofdstuk 5 gaat in op de wijze van bestemmen. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan juridisch wordt geregeld. Aangegeven wordt hoe de verbeelding en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de planregels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd. Hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van dit plan.

In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de procedure die voorliggend bestemmingsplan doorloopt en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

## 2 Inventarisatie huidige beleidskaders

### 2.1 Inleiding

In onderstaand hoofdstuk zijn de relevante beleidskaders van de Rijksoverheid, de provincie en de gemeente weergegeven.

### 2.2 Rijksbeleid

#### 2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken, omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. 31 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
  - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
  - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
  - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
  - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;



- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
  - nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
  - nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
  - nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
  - nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
  - nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
  - nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
  - nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
  - nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening, is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Aan deze belangen wordt voldaan.

#### 2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2012)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus

concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

#### *Huidige Status*

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Op een later moment, naar verwachting medio 2012, zal het besluit worden aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

In de Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Dit bestemmingsplan past daarmee binnen het beleid zoals opgenomen in de Barro.

#### 2.2.3 Nota Mobiliteit (2006)

Dit nationaal verkeers- en vervoersplan heeft tot doel een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen te realiseren als een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van ondermeer veiligheid en leefomgeving,

geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Dit bestemmingsplan draagt direct bij tot het goed functioneren van het station, zowel in logistiek, facilitair als commercieel opzicht en is daarom in overeenstemming met voornoemd beleidsdocument.

#### 2.2.4 Nationaal Waterplan (2009)

Het Nationaal Waterplan is op 22 december 2009 vastgesteld en vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's. Het Nationaal waterplan heeft betrekking op het gehele watersysteem, zowel oppervlaktewater, grondwater als de bijbehorende waterkeringen, oevers en dergelijke. Uitgangspunt van het Waterplan is dat Nederland moet anticiperen op klimaatverandering. Het Waterplan moet zorgen voor meer samenhang binnen het waterbeleid en voor duurzaam waterbeleid.

Het beleid in dit plan is gericht op:

- a een goede bescherming tegen overstroming;
- b het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- c het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- d het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het bestemmingsplan voldoet aan de gegeven kaders van het nationaal waterplan. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de wijze waarop er met het aspect water rekening wordt gehouden in het plan.

#### *Conclusie*

Geconcludeerd wordt dat het plan binnen het Rijksbeleid past.

## **2.3 Provinciaal en regionaal beleid**

#### 2.3.1 Provinciale structuurvisie 2040 (2010)

De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland en beschikt over bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen omgaat hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien.

De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen vallen een twaalfstal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen.

Van belang voor dit plan is het belang duurzaam ruimtegebruik, dat de provincie mede relateert aan het functioneren van OV-knooppunten. Voor het functioneren van het openbaar vervoer zijn OV-knooppunten (haltes en stations en hun omgeving) van groot belang. De Provincie streeft naar een goede invulling van knooppunten. Een goede invulling betekent dat op en rond knooppunten voldoende ruimte beschikbaar is voor openbaar vervoerfuncties en overstapvoorzieningen (stallingen, P+R). Het

knooppunt is bovendien van hoge kwaliteit wat betreft fysieke inrichting, uitstraling, informatievoorziening.

Ook wordt de verdere ontwikkeling rondom knooppunten afgestemd op een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Dit betekent dat op knooppunten een juiste combinatie bereikt wordt van de betekenis van de plek ("plaatswaarde") en haar bereikbaarheid ("bereikbaarheidswaarde"). Rond stations en andere OV-knooppunten liggen voorts kansen om te verdichten en te ontwikkelen. Door de ruimte rond OV-knooppunten beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies, worden landelijke gebieden gespaard, verbetert de kwaliteit van de omgeving en wordt de benutting van het openbaar vervoer gestimuleerd. Er ligt dus ook een relatie met het provinciaal belang "ruimtelijke kwaliteit".

Dit plan draagt bij aan een behoud en ontwikkeling van het verkeers- en vervoersnetwerk en OV-knooppunt en biedt (gedifferentieerde) ruimte voor economische activiteiten, binnen de bestaande stedelijke contouren en is daarom in overeenstemming met de provinciale structuurvisie.

### 2.3.2 Provinciale verordening (2010)

De provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie is tegelijk met de structuurvisie vastgesteld en stelt algemene regels aan bestemmingsplannen met als doel het veilig stellen van provinciale belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De mogelijkheid voor het vaststellen van een verordening vloeit voort uit artikel 4.1 van de nieuwe Wro. De verordening heeft betrekking op bestemmingsplannen en projectbesluiten. Het is een stelsel van geboden en verboden waar gemeentes rekening mee dienen te houden bij het opstellen van voornoemde documenten. In bepaalde gevallen bestaat de mogelijkheid tot ontheffing van een bepaald verbod, te verlenen door Gedeputeerde Staten.

In de provinciale verordening behoort het plangebied tot het 'bestaand bebouwd gebied'. Nieuwe ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied plaats te vinden. Voor ontwikkelingen binnen bestaand bebouwd gebied gelden voor dit bestemmingsplan geen relevante eisen uit de Provinciale ruimtelijke verordening.

Wel is geregeld dat een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Onder een kantoorlocatie wordt verstaan een binnen de provincie Noord-Holland gelegen terrein van minimaal 1 ha bruto dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik door kantoren en openbare gebouwen, daaronder niet begrepen een terrein dat in overwegende mate bestemd is voor detailhandel of horeca. Aangezien het programma voor onderhavig plangebied e 1ha niet overschrijdt is deze bepaling niet van toepassing. Dit bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met de verordening.

#### *Conclusie*

De ontwikkeling is gelet op bovenstaande in overeenstemming met het provinciale beleid, zoals vervat in de structuurvisie en de verordening.

### 2.3.3 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (2009)

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 bepaalt het milieubeleid in Noord-Holland. Met dit plan wil de provincie bijdragen aan: het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, duurzaam produceren en consumeren en vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dier en plant;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

De doelen zijn uitgewerkt in acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie. Relevant in dit verband zijn de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid. Ten aanzien van externe veiligheid is het doel dat nieuwe kwetsbare functies niet in de buurt van risicovolle activiteiten (en vice versa) komen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen zal niet vlak langs kwetsbare locaties plaatsvinden; voor kantoren en andere bedrijven probeert de provincie het aantal mensen dat aan een bepaald risico wordt blootgesteld zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt geconstateerd dat de provincie nog ver af zit van de Europese norm. De nationale luchtkwaliteit is sinds de jaren tachtig sterk verbeterd. Maar door de aanscherping van de Europese normen worden de luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijn stof nog steeds overschreden (saneringstool versie 3.0), ook nu derogatie is verleend. Volgens de berekeningen liggen de knelpunten in verschillende gemeenten.

Op basis hiervan alsmede het gestelde in hoofdstuk 4, wordt geconcludeerd dat dit plan in overeenstemming is met het provinciale milieubeleidsplan.

### 2.3.4 Cultuurhistorische waardenkaart Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft de historische objecten en structuren van Noord-Holland in kaart gebracht op een cultuurhistorische waardenkaart (afgekort CHW). De waardering van objecten en structuren op de kaart is verdeeld in drie categorieën, te weten: van waarde, van hoge waarde en van zeer hoge waarde. Het plangebied is op de cultuurhistorische waardenkaart niet van een waarde voorzien. Er worden geen archeologische waarden verwacht. Nader onderzoek kan daarom achterwege blijven. Zie ook paragraaf 4.2.

### 2.3.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In dit plan staat het provinciale/regionale verkeers- en vervoersbeleid verwoord. Door in de HAL-regio de groei van wonen, werken en voorzieningen te bundelen wordt de mobiliteit beperkt. De provincie streeft naar het garanderen van de volledige bereikbaarheid van de vervoerregio middels alle vervoerswijzen. De provincie wil de groei van de automobiliteit beheersen, de deelname aan het openbaar vervoer verhogen en de bereikbaarheid van centra en stations per fiets verbeteren. Verder streeft de provincie naar een adequate herinrichting van knooppunten van openbaar vervoer met aandacht voor een goede doorstroming en een hoogwaardig verblijfsklimaat.

Concentreren van wonen en werken bij de stations en verhoging van de capaciteit van de spoorlijnen, maakt deel uit van de provinciale wensen om alternatieve vervoerswijzen voor de auto te bieden. Het spoor is én blijft één van de belangrijkste dragers van nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkeling van dit gebied levert een grote bijdrage aan het bereiken van de bovengenoemde provinciale doelstellingen.

#### *Ontwerp Actualisatie van het PVVP 2007-2013*

Inmiddels is er een actualisatie van het huidige Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan in de maak waarvan het ontwerp ter inzage heeft gelegen. In het ontwerp PVVP wordt ingezet op de volgende speerpunten:

- Anders betalen voor mobiliteit
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement
- Impuls fiets
- Hoogwaardig openbaar vervoer
- Verkeersmanagement en ICT
- Goederenvervoer
- Ruimtelijke ontwikkeling

Van belang voor dit bestemmingsplan zijn de speerpunten gericht op het slim combineren van diverse netwerken (fiets,OV,auto) in één reis, het bevorderen van het fietsgebruik door voorzieningen bij OV-knooppunten, het gebruiken van infrastructuur als belangrijke randvoorwaarde voor het zoeken naar locaties voor wonen en werken, en verstedelijking en verdichting bij stations. Het plan levert een bijdrage aan het bereiken van deze doelstellingen.

#### *Conclusie*

Het plan past binnen het provinciaal beleid.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### 2.4.1 Toekomstvisie Alkmaar 2030 (2009)

De visie geeft een beeld van Alkmaar in het jaar 2030. Dit beeld is gebaseerd op de drie keuzes die in deze visie hebben gemaakt.

1. Alkmaar is een levendige stad voor jong en oud.
2. Alkmaar is een duurzame stad in het groen.
3. Alkmaar is hoofdstad van Noord-Holland noord.

Vooraf voor dit plan van belang is de ambitie dat Alkmaar op economisch gebied, cultureel, bestuurlijk en qua voorzieningen de hoofdstad van Noord-Holland Noord is en blijft. De economie van Alkmaar is dragend voor Noord Holland Noord. De regionale kantoren van banken, adviesbureaus en duurzame bedrijven vestigen zich in de stad Alkmaar. Er wordt vanuit Alkmaar nauw samengewerkt met gespecialiseerde bedrijven in de zaadveredeling, bloembollenteelt, waterbeheer en duurzame energie.

Verschillende knooppunten van kennis en praktijk komen samen in Alkmaar. Het bedrijvenbureau van de gemeente ondersteunt de verbindingen en stimuleert samenwerking. In samenwerking met andere steden in de provincie worden evenementen aangetrokken. Bij deze ambitie hoort een hoogwaardige dienstverlening, infrastructuur. De transformatieplannen voor het stationsgebied passen geheel binnen de toekomstvisie.

#### 2.4.2 Een Waterplan voor Alkmaar 2002 – 2012 (2002)

De stad Alkmaar heeft van oudsher een band met water. Alkmaar staat de komende jaren voor de taak om de wateropgave in het stedelijk gebied op te lossen. De gemeente werkt daarom vanaf 2002 onder de titel “Alkmaar, stad aan het water” samen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aan een integrale visie. De visie vormt de leidraad voor het omgaan met water in ruimtelijke ontwikkelingen en bij een goed stedelijk beheer.

De visie en de uitwerking per deelgebied zullen voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen het kader vormen voor de watertoets. Alkmaar, stad aan het water is niet een ‘af’ plan maar vormt een leidraad voor toekomstige ontwikkelingen en brengt afzonderlijke projecten in onderlinge samenhang. De visie is richtinggevend voor stedelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat bij stedelijke ontwikkelingen uitgegaan wordt van het oplossen van opgaven en benutten van kansen zoals aangegeven in deze visie.

Het onderhavige bestemmingsplan kent weinig wateraspecten. Het gebied is reeds verhard, waardoor er geen sprake zal zijn van toename van verharding. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de wateraspecten in het plan.

#### 2.4.3 Horecabeleid tussen lust en last (2003)

In de horecabeleidsnota “Tussen lust en last” (2003) zijn de kaders voor de horeca in Alkmaar aangegeven. Voor de verschillende gebieden is een apart beleidskader opgesteld. In het centrum in de binnenstad ligt het concentratiegebied van de horeca, hét uitgaansgebied voor de regio. Hoewel het beleid in beginsel erop gericht is dat het zwaartepunt blijft liggen in het horecaconcentratiegebied, kan het aanbod aan horeca in Alkmaar ook elders worden uitgebreid mits er geen overmatige hinder voor de omgeving wordt veroorzaakt. De mogelijkheden hiertoe zijn selectief per deelgebied beschreven.

Het is van essentieel belang dat de horecacategorieën planologisch te onderscheiden zijn in nieuw op te stellen bestemmingsplannen. In algemene zin vinden binnen een horecabedrijf drie soorten activiteiten plaats:

1. productie ter plaatse = bedrijf
2. verkopen = winkel
3. consumeren = horeca

Het is van belang aan te geven welke activiteiten in een nieuw bestemmingsplan wel en niet onder de horecabestemming worden gerekend. Niet onder de horecabestemming vallen de volgende activiteiten:

- Zalenverhuur/ Sociëteit, Hotel/Pension, Catering en Traiteur. Deze activiteiten worden in andere bestemmingen opgenomen.

Binnen de horecabestemming is het planologisch wenselijk een viertal categorieën horeca te onderscheiden:

- Categorie 1 Disco/nachtclub/bar-dancing;
- Categorie 2 Café/Grandcafe/Café-restaurant;
- Categorie 3 Restaurant, lunchroom (def.: verstrekken maaltijden, consumptie ter plaatse);
- Categorie 4 Cafetaria en snackbar (def.: verstrekken etenswaren, consumptie ter plaatse en buiten).

Het onderscheid tussen deze vier horecacategorieën is vooral gebaseerd op criteria als overlast, bereikbaarheid, parkeren, uitstraling, koppeling met andere functies, beslag op de publieke buitenruimte (terrassen), de loketfunctie en publiekfunctie op straat. Deze criteria zijn ondergebracht in volgende categorieën.

- Categorie 1: met name om ruimtebeslag, parkeren en bereikbaarheid;
- Categorie 2: met name om ruimtebeslag, behoefte aan terrassen en conflict met andere functies;
- Categorie 3: zou in beginsel bijna overal kunnen;
- Categorie 4: met name de relatie met winkels en de ruimteclaim van loket en publiek.

#### *Horeca in winkels en in andere hoofdbestemmingen*

Horeca-exploitatie binnen een winkel is geen onbekend fenomeen. Te denken is aan de visboer die ook vis verkoopt voor consumptie ter plaatse. Daar is normaliter weinig bezwaar tegen, maar het is wel zaak te voorkomen dat er een (sluipende) branchevervaging optreedt. Ter beoordeling van aanvragen voor zulke activiteiten geldt een “ja, mits-lijn” voor foodzaken en “nee, tenzij-lijn” voor nonfoodzaken. In beide gevallen is de horeca een nevenactiviteit die ondersteunend aan de hoofdfunctie. Het beleid voor horeca binnen een andere hoofdbestemming blijft ongewijzigd: aanvragen worden van geval tot geval middels vrijstelling in het bestemmingsplan beoordelen. De wenselijkheid van horeca binnen een andere hoofdbestemming dient van geval tot geval te worden beoordeeld.

#### *Beleid Spoorbuurt*

Horeca-functies in de Spoorbuurt zijn met name geconcentreerd aan de Stationsweg en Scharlo/Geestersingel. Uitbreiding is hier in beginsel niet gewenst. Hiervoor geldt een uitzondering. Het stationsgebied is op grond van het mobiliteitsbeleid een zogenaamde A-locatie. Horeca als geïntegreerd onderdeel van werkgelegenheidsfuncties (zoals kantoren, voorzieningen) die horen bij een A-locatie, moet mogelijk worden gemaakt. In beginsel kan gedacht worden aan de categorieën III en IV: restaurants / lunchrooms resp. snackbars/ cafetaria).

Om invulling te geven aan het horecabeleid (geen branchevervaging, voorkomen hinder, ondersteunend karakter borgen) is het aantal m2 horeca gelimiteerd. Alleen horeca in de categorieën III en IV worden toegestaan. Daarmee voldoet het bestemmingsplan aan het horecabeleid.



#### 2.4.4 Welstandsnota (2004)

In de 'Welstandsnota Alkmaar' staat het beleid en de toepassing van dat beleid beschreven op het onderdeel welstand. Bouwplannen worden getoetst aan welstand. In de nota zijn de criteria opgenomen waaraan getoetst wordt. De criteria hangen af van het soort bouwwerk en het gebied waar dit bouwwerk in gerealiseerd wordt. Voor het plangebied zijn aparte welstandscriteria vastgesteld die worden toegevoegd aan de welstandsnota. Bouwplannen in het plangebied worden aan deze welstandscriteria getoetst.

#### 2.4.5 Detailhandelsvisie regio Alkmaar (2011)

Regio Alkmaar beschikt over een (zeer) ruim aantal vierkante meters detailhandel per inwoner. In de afgelopen decennia is het winkelaanbod in regio Alkmaar veel sterker gegroeid dan de bevolking. De bevolkingsgroei neemt af en daarnaast is er toenemend marktaandeel van internetverkoop. Om leegstand en verpaupering van bestaande winkelgebieden te vermijden wordt daarom expliciet ingezet op een defensieve benadering; dat wil zeggen wel ruimte in bestemmingsplannen bieden in de regio voor kwalitatieve uitbreidingen, géén verdere kwantitatieve uitbreiding van het huidige detailhandelsaanbod. De ambitie voor de detailhandelsstructuur in de regio Alkmaar is te komen tot een evenwichtig en duurzaam beleid dat voldoende flexibel is en ruimte biedt voor dynamiek. De ambities zijn:

- een zo compleet mogelijk aanbod voor inwoners en bezoekers van de regio;
- een gezond ondernemersklimaat met ruimte voor kwaliteit en innovatie;
- een heldere structuur van winkelgebieden die waar mogelijk complementair zijn;
- bundeling van ontwikkelingen gericht op intensief en duurzaam ruimtegebruik.

Er zal terughoudend moeten worden omgegaan met nieuwe detailhandelsontwikkelingen buiten de beoogde winkelstructuur. Binnen de gewenste winkelstructuur is het wenselijk ruimte te bieden aan nieuwe marktontwikkelingen ter versterking van de winkelfunctie.

Alkmaar centrum wordt in de detailhandelsvisie Regio Alkmaar genoemd als het regionale centrum voor recreatief winkelen voor Noord-Holland Noord. De stedelijke herstructurering van Overstad biedt daarbij ruimte voor inpassing van grootschaligheid in winkelunits, en parkeren die in de historische binnenstad ontbreekt. De integrale ontwikkeling van een themacentrum woninginrichting in het middenhoge segment biedt extra kansen voor onderlinge synergie.

De geplande detailhandel in onderhavig plangebied betreft voornamelijk kwalitatieve uitbreiding van de reeds aanwezige commercie in het stationsgebied. Het betreft detailhandel/commercie gericht op het reizend publiek, dus met name aan de spoorvoorziening gelieerde voorzieningen.

#### 2.4.6 Groenbeleidsplan 2004-2014 (2005)

Het groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014 bevat de hoofdlijnen van beleid voor de groenstructuur en het groenbeheer in deze periode. Groen - parken, groene verbindingen, bomen en plantsoenen - is essentieel voor de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in Alkmaar. In het Groenbeleidsplan Alkmaar wordt gestreefd naar het beschermen en ontwikkelen van een heldere, stabiele, groene structuur.

In de binnenstad en de centrumgebieden in de wijken wordt veel waarde gehecht aan een hoogwaardige openbare ruimte als verblijfsgebied. Het groen heeft een (zeer) geringe omvang en vervult vooral een representatieve functie, aanvullend op de stedenbouwkundige en architectonische sfeer. Het groen vormt de blikvangers door kleine accenten van bijzondere elementen, zoals (lei)-bomen, vaste planten of bloembakken. Het groen is daarmee vooral een sierobject in de openbare ruimte. De bomen zijn de belangrijkste dragers van een ruimtelijke structuur. In deze gebieden ligt geen nadruk op de ecologische waarde van het groen, toch zijn er kleine waardevolle elementen.

In de binnenstad en in de winkelcentra richt het beheer zich op een traditioneel netheidsbeheer van een hoge kwaliteit. Naar het schoonhouden van het groen en de verhardingen gaat veel aandacht naar uit. De verhardingen worden zelfs dagelijks ontdaan van zwerfvuil. Dit heeft te maken met de bijzondere positie van deze centra als visitekaartjes naar de bewoners en de bezoekers. Daarnaast is door de keuze van het assortiment beplanting deze hoge kwaliteit noodzakelijk om een acceptabele beeldkwaliteit te handhaven.

#### Gebruik en functies

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten streeft de gemeente Alkmaar naar groen dat betekenis geeft aan de verschillende functies zoals;

- structuur, herkenning en oriëntatie;
- beleving, sfeer, geborgenheid, beschutting;
- ecologie, leefgebied voor plant en dier;
- aankleding, decor (verkeers)geleiding, afscherming;
- de beleving van buiten zijn, het weer en seizoenen;
- aantrekkelijke verbindingen door de stad en naar het buitengebied;
- ruimte voor spelen en recreatie in de leefomgeving;
- honden.

#### *Ecologie*

De groene en natte gebieden vormen een raamwerk voor de natuur in de stad.

Naast de eigen ecologische waarde dragen de natuurlijk ingerichte en beheerde gebieden sterk bij aan een gevarieerde natuurbeleving; de natuur dichtbij.

De ecologische hoofdstructuur (EHS) wordt gevormd door de parken en groter kerngebieden met elkaar verbonden door de ecologische verbindingzones (groene en blauwe lijnen). Het instandhouden, ontwikkelen en versterken van de ecologische kwaliteit is een speerpunt in het groenbeleidsplan. In de uitwerking worden per kerngebied en verbindingzones natuurdoeltypes benoemd die houvast geven aan de inrichting, maatvoering en de ontwikkeling van een gebied. Andere functies zoals natuurgerichte recreatie en cultuurhistorie kunnen worden ingepast.

Buiten de EHS kan ook sprake zijn van natuurwaarden of – ontwikkelingsmogelijkheden, de ecologische waarde is hier ondergeschikt aan de functie en gebruik. Het spoortracé met omliggende groenelementen maakt onderdeel uit van de EHS als ecologische verbindingzone. Met dit plan wordt het huidige spoortracé en bestaande groenelementen niet veranderd.

In het beeldkwaliteitplan voor het gebied wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan groen. Dit zal vervolgens worden uitgewerkt in het ontwerp voor de openbare ruimte. Met de uitgangspunten van het groenbeleidsplan van de gemeente Alkmaar wordt in onderhavig bestemmingsplan rekening gehouden. Zie de planbeschrijving in hoofdstuk 3.

#### 2.4.7 Parkeernormen 2007 – 2015 (2007)

De nota Parkeernormen 2007 – 2015 van de gemeente Alkmaar beschrijft de achtergronden en keuzes ten aanzien van het gemeentelijke parkeerbeleid. De centrale gedachte uit deze nota is dat bij de ontwikkeling van een locatie de parkeerdruk nu en in de toekomst niet mag worden afgewenteld op de directe omgeving. Alleen in de binnenstad mag een uitzondering worden gemaakt vanwege het historische karakter. Daar behoren collectieve oplossingen in parkeerbeleid en parkeergarages tot de mogelijkheden. In de nota wordt ingegaan op parkeren in relatie tot een bepaald type voorziening. Zie verder onder paragraaf 4.5 hoe met het aspect parkeren wordt omgegaan.

#### 2.4.8 Beleidsnota Kantoren 2007-2016 (2007)

Uit de beleidsnota Kantoren 2007 blijkt dat groei van kantoorontwikkeling wenselijk en mogelijk is: Alkmaar is aantrekkelijk voor kantoorontwikkeling. Alkmaar is door ligging en groei al eeuwenlang het natuurlijk centrum van Noord-Holland Noord. De stad is van vrije handels- en marktplaats ook uitgegroeid tot regionaal centrum voor de dienstensector. Een plek waar het gonst, met overwegend midden- en kleinbedrijf en weinig industrie. De financiële, zakelijke en publieke dienstverlening is van grote betekenis voor de sociaal-economische structuur van de stad. De verwachting is dat Alkmaar een sterke regionale functie kunnen blijven vervullen, mits gezorgd wordt voor voldoende en aantrekkelijke vestigingslocaties, met name voor verdere groei van de dienstensector.

Een positief neveneffect is dat meer werk in de dienstensector betekent versterking van de economische structuur en versterking van de concurrentiepositie van Alkmaar. Als de dienstensector groeit, heeft dat bovendien betekenis voor de totale economie van de stad. Meer mensen en werk in de stad betekent meer gegons (in het centrum), maar ook spin off als het gaat om toeleveranciers, schoonmaak, catering enz. Kortom als de dienstensector groeit, dan levert dat ook ander werk op en profiteert de hele stad ervan.

Aan de nota is een kantorenscaan vooraf gegaan. Uit deze scan van 2007 blijkt dat Alkmaar in de periode 2007-2016 rekening moet houden met een kantoorvraag van tussen de 122.000 m<sup>2</sup> bvo tot 149.000 m<sup>2</sup> bvo (mede afhankelijk van het economisch tij). Dit impliceert een jaarlijkse opname van zo'n 12.000 tot 15.000 m<sup>2</sup> bvo tot en met 2016. De markt sluit zich bij die prognose aan. De gemeente Alkmaar hanteert het uitgangspunt dat de vraag naar kantoren ondanks de economische crisis voor het stationsgebied nog actueel is. Bovendien gaat het in beginsel om een kantoorfunctie voor de NS. Bij ontwikkeling van kantorenlocaties wordt ingezet op concentratie, kwaliteit en clustering. Hiermee wordt versnippering voorkomen. Gekozen wordt daarom o.m. voor kantoorontwikkeling op en bij het centrumstation.

Ten aanzien van het stationsgebied bij het centrum geldt dat het een regionale toplocatie is bij een knooppunt van openbaar vervoer. Een sterk punt van deze locatie is dat er al kantoor massa met een goede uitstraling is. De locatie is hiermee geschikt voor kantoren met en zonder balie functie.

- 2.4.9 Cultuurhistorie en Archeologie Beleidsnota cultuurhistorie 2009-2019 (2009)  
Bij het behoud van het cultureel erfgoed gaat het om het geheel van boven- en ondergrondse monumenten, straatbeelden, samenhangende bebouwing, stratenpatronen, pleinen, waterwegen, historische groenpartijen etc. Alkmaar is per slot van rekening een monumentale stad. Dat wil niet zeggen dat de ontwikkeling van die stad stilstaat. Dat is ook in het verleden nooit zo geweest.

Het beleid heeft daarom, naast behoud, vooral ook tot doel om de cultuurhistorie als kwaliteitskenmerk in te brengen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Waar wordt voortgeborduurd op de historische ontwikkeling van de stad behoudt zij haar kwaliteit, terwijl ook aan de eisen van een moderne centrumstad kan worden voldaan. Om dit beleid gestalte te kunnen geven is een gedegen kennis van de cultuurhistorische waarden van essentieel belang. De afgelopen jaren is deze kennis flink toegenomen. Monumenten en beeldbepalende panden zijn geïnventariseerd en aangewezen, onderzoek op het gebied van archeologie, architectuurhistorie en bouwhistorie hebben belangrijke gegevens opgeleverd over de geschiedenis van de stad en haar bewoners. Door onderzoek blijft de kennis groeien en leidt dit steeds tot nieuwe inzichten.

Het beleid richt zich op een integrale benadering van te onderzoeken of te ontwikkelen objecten en gebieden. De initiatiefnemer krijgt hierdoor snel een heldere eenduidige visie.

#### *Cultuurhistorie in Ruimtelijke Ordening*

De Nota Belvédère heeft cultuurhistorie een plek gegeven in de ruimtelijke ordening. In de visie Modernisering Monumentenzorg wordt ingestoken op de juridische en wettelijke verankering van cultuurhistorie in bestemmingsplannen. Vooruitlopend hierop en in het kader van de wettelijke verplichting de bestemmingsplannen te actualiseren, is beleid op dit vlak vastgesteld.

#### *Archeologie*

Voor archeologie is met de invoering van de Wet Archeologische Monumenten Zorg (Wamz) per 01-09-2007 een einde gekomen aan de onzekerheid rondom de invoering van het Europese verdrag van Malta. De wet schrijft voor dat de gemeente met het vaststellen van bestemmingsplannen rekening moet houden met de in de bodem aanwezige dan wel te verwachten (archeologische) monumenten.

Zie verder onder paragraaf 4.3 voor de concrete toets van beide aspecten aan dit plan.

#### 2.4.10 Kadernota Duurzame bereikbaarheid (2009)

De kadernota uit 2009 geeft de globale richting m.b.t. de bereikbaarheid van de stad tot 2020 weer, met een doorkijk naar 2030. Doel is een uitstekende bereikbaarheid van Alkmaar, ook in 2020 en later, die niet of zo min mogelijk ten koste gaat van onze natuur en de leefbaarheid in de stad. Bij het opstellen van de kadernota is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen op het gebied van (woning)bouw. Actieplannen zullen een gedetailleerde uitwerking met maatregelen bevatten, overigens met name ingegeven vanuit de modaliteiten fiets en auto.

De basisprincipes van de kadernota zijn integraliteit, evalueerbaar en begrijpbaar. Het doel is het bereiken van duurzame bereikbaarheid door middel van een goede balans tussen economie, leefbaarheid en milieu. Voor het college zijn er bij het spoorvervoer twee belangrijke aandachtspunten. Het eerste punt is het minimaal behouden en uitbreiden van de dienstregeling. De spoorverbinding is voor Alkmaar belangrijk, omdat het Centraal Station een intercitystation is en daarmee een belangrijk vervoersknooppunt voor de regio Noord – Holland Noord. Een adequate dienstregeling en een adequate aansluiting op de bus is van belang.

Spoorbeleid wordt gemaakt door het rijk. De uitbreiding van het spoornetwerk en de dienstregeling is in handen van vervoersmaatschappij NS en Prorail. Het tweede aandachtspunt op het spoor zijn de spoorwegovergangen. Op plaatsen, waar het treinverkeer en de hoofdinfrastructuur voor de auto kruisen, moet de invloed op de doorstroming van het autoverkeer worden bekeken. Het aanleggen van tunnels behoort tot de oplossingsmogelijkheden.

De gemeente wil voor beide aandachtspunten zich inspannen voor goed overleg met het rijk, de provincie, de NS en Prorail. In dit bestemmingsplan is in dit kader van belang dat de bereikbaarheid van het station wordt verbeterd door aanpassingen van de stationsvoorziening, stationsomgeving en het verbeteren van de infrastructuur (o.a. Verlegde Kruseman van Eltenweg).

#### 2.4.11 Actieprogramma Economie & Toerisme in Alkmaar 2010 t/m 2015 (2010)

Alkmaar is gelegen op steenworp afstand van de Randstad en oefent een grote aantrekkingskracht uit op mensen en bedrijven. De monumentale binnenstad, voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs, sport, cultuur, evenementen en winkels zorgen voor grote levendigheid. Ook de aanwezigheid van bedrijven is bepalend voor het karakter van de stad.

Hiermee vervult Alkmaar een belangrijke functie in de regio en maakt de stad attractief voor bezoekers uit binnen- en buitenland. Alkmaar heeft de ambitie om zich verder te ontwikkelen als complete en Vitale centrumstad: hoofdstad van Noord-Holland Noord. Het economisch en toeristisch actieprogramma 2010-2015 geeft de ambitie weer voor het economisch en toeristisch beleid met de volgende doelstellingen:

- groei van de werkgelegenheid;
- toename van de bestedingen;
- versterking van het ondernemingsklimaat.

Aan het actieprogramma is een 'dynamisch uitvoeringsplan 2010 t/m 2015' gekoppeld waarin verschillende thema's en doelstellingen voor het versterken van economie & toerisme zijn uitgewerkt en worden gekoppeld aan concrete projecten. Een van die

doelstellingen is een voldoende Aanbod en kwaliteit van ondernemende werkmilieus te realiseren/ behouden. Als antwoord op de tendens van schaalvergroting, wordt ingezet op het bieden van kantoor- en bedrijfslocaties van voldoende omvang. Ingezet wordt o.m. op concentratie van kantoren op enkele kantoorlocaties met grootschaliger kantoorcomplexen: zone Helderseweg, omgeving Kooimeerplein, stationsgebieden en eventueel uitbreiding van kantorenpark Viaansemolen aan de noordzijde.

#### 2.4.12 Klimaat en Duurzaamheid

De gemeente Alkmaar heeft de klimaatproblematiek aangewezen als speerpunt van het milieubeleid. Het betekent dat 'energie' de basis vormt voor de duurzame ontwikkeling van de gemeente Alkmaar. Het hoofddoel is een totale besparing op niet duurzame energie van 30% in 2020 t.o.v. 1990, wat neerkomt op een besparing van 3% per jaar. Om deze doelstelling voortvarend en praktisch op te pakken is een agenda opgesteld met de volgende doelstellingen:

1. Nieuwbouw: Op weg naar energieneutraal bouwen
2. Bestaande bouw: Samen werken aan het klimaat
3. Verkeer en vervoer: De brandstof van de toekomst
4. Energie opwekking: Duurzame energie uit Alkmaar
5. Voorbeeldfunctie: De gemeente Alkmaar loopt voorop

Om de doelstellingen te behalen wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd om energieneutraal te bouwen en energieneutraal uit te voeren. Door bijvoorbeeld rekening te houden met de oriëntatie op de zon bij de stedenbouwkundige verkaveling kan de energievraag verder worden geminimaliseerd. Verder is belangrijk dat er geen gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen. Dit vereist een inzet van duurzame energie. Onder duurzame energie wordt verstaan energie die wordt opgewekt met behulp van vernieuwbare energiebronnen zoals zon, wind, water, aardwarmte en biomassa. Onderzocht dient te worden in welke mate opwekking van duurzame energie op de locatie zelf kan gebeuren. Denk aan zonnepanelen, kleine windturbines die geschikt zijn binnen de bebouwde omgeving of warmte/koeling uit de bodem.

Naast duurzame energie draagt het gebruik van hoogwaardige materialen bij nieuwbouw ook bij aan een duurzaamheid. Belangrijk is dat de gebouwen zodanig gebouwd worden dat ze geschikt zijn om wisselende functies te herbergen en zo mee te evolueren met de wensen van de tijd.

Duurzaamheid in de openbare ruimte betekent dat het aan te brengen groen & water kwaliteit toevoegt. Gevelbeplanting kan hier bijvoorbeeld aan bijdragen. Maar ook dat de parkeervoorziening gedeeltelijk ondergronds aangelegd wordt. Dit kan gecombineerd worden met de grondsanering waarbij ter plaatse van de verontreinigde spots grond zal worden afgegraven.

Om succesvolle toepassing van technische oplossingen en duurzame innovaties te waarborgen wordt op een actieve wijze een aantal randvoorwaarden geformuleerd met de betrokken partijen. Bij concrete planvorming worden deze nader ingevuld worden.

#### *Slotconclusie gemeentelijk beleid*

Uit voorgaande paragrafen is gebleken dat het bestemmingsplan past binnen de gegeven kaders van de diverse beleidsonderwerpen.

## 3 Plangebied

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst beschreven waar het plangebied uit bestaat. Beschreven wordt welke functies zich binnen het plangebied bevinden en wat de ruimtelijke structuur is. Daarna wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen en de wijze waarop dit bestemmingsplan daar al dan niet in voorziet.

### 3.2 Inventarisatie bestaande ruimtelijke en functionele situatie

Voordat ingegaan wordt op de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het gebied wordt allereerst een korte beschrijving gegeven van de ontstaansgeschiedenis.

#### *Ontstaansgeschiedenis in het kort / huidige situatie*

Het plangebied is redelijk centraal in Alkmaar gelegen, ten noordwesten van de historische binnenstad, en grenzend aan het Noordhollands Kanaal.

Een deel van het stationsgebied maakt deel uit van de oude Eendrachtspolder (ook wel Weezenpolder genaamd) en is van oorsprong een agrarisch gebied met door rechte poldersloten doorsneden weilanden. Met de komst van de spoorlijn 'dwars' door het gebied en de aanleg van het spoorstation in 1864/1865 veranderde hier veel en ontstond er een stationsgebied met tal van karakteristieke, bij een dergelijk gebied behorende voorzieningen. Daarbij moet gedacht worden aan overstapmogelijkheden naar aansluitend openbaar en particulier personenvervoer zoals de paardentram en stoomtram, later het busvervoer. Maar ook aan mogelijkheden voor aansluitend goederenvervoer, zowel per rail (er was ooit een aansluitende railverbinding voor goederenvervoer langs de Kanaalkade), als per schip (er was aanvankelijk langs de noordzijde van het spooreplacement een spoorweghaven met aansluiting op het Noordhollands kanaal, die in 1912 weer gedempt werd om ruimte te bieden aan de stoomtramverbindingen met Bergen en Egmond) als per wagen. Bovendien vestigden zich in de nabijheid van het station diverse horecavoorzieningen waar treinreizigers van gebruik konden maken.



*Historisch stationsgebouw. Bron: Beeldbank Alkmaar*

Het Station Alkmaar werd in gebruik genomen op 20 december 1865 met de opening van de spoorlijn Den Helder – Alkmaar. Dit was de tweede door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) in gebruik genomen spoorlijn, na de Oude Lijn. Het was een deel van de door de Staat der Nederlanden aangelegde Lijn K, van Nieuwediep (Den Helder) naar Amsterdam (aangelegd in 1865-1878).

De Kruseman van Eltenweg, gelegen aan de noordzijde van het spoor, is een stuk jonger dan het station met de stationsweg en kwam tot stand in het midden van de jaren 30 van de 20ste eeuw. De weg werd aangelegd om een verbinding te vormen tussen de toen nieuwe Jan van Scorelkade via de toen nieuwe Jan van Scorelbrug met het NS-station en met de Helderseweg.

In de loop van de tijd heeft het plangebied zich ontwikkeld tot het huidige stationsgebied. Het gebied omvat momenteel het station met stationsbebouwing en pleinen. De entree van het station wordt aan de zuidzijde gevormd door de toegang naar de voetgangerstunnel die toegang verschaft aan de verschillende perrons en de noordzijde van het station. De bebouwing bestaat uit 3 gebouwen: het oude stationsgebouw met daarin o.a. de kaartverkoop, kantoren van NS en commerciële voorzieningen zoals de Burgerking, AH to go, foodcorner en bloemenkiosk, het gebouw ten westen van de stationstunnel met o.a. GWK, AKO en de Etos en het gebouw van de huidige bewaakte fietsenstalling met fietspoint. In het openbare gebied zijn verder o.a. onbewaakte fietsenstallingen, parkeerplaatsen, taxiplaatsen en straatmeubilair te vinden.

Door de verscheidenheid aan functies wordt de omgeving gekarakteriseerd door een groot verschil in bouwmassa en hoogte van gebouwen. Direct ten noorden van het plangebied ligt de woonbuurt de Bergerhof. De Bergerhof bestaat uit grondbebonden woningen uit de jaren '40, gebouwd als noodopvang als gevolg van de bombardementen op Den Helder. De woningen bestaan uit 2 lagen met kap en zijn in een kamstructuur opgezet. Meer richting het oosten van de woningen bevindt zich het Horizoncollege en de rechtbank.

De zijde van de Bergerhof bestaat uit 3 bouwlagen en loopt op tot 6 lagen. De rechtbank vormt de hoek met de Helderseweg en bestaat uit 5 en 6 lagen. De Helderseweg is de noordelijke invalsweg naar de binnenstad van Alkmaar. Ten westen van het plangebied bevinden zich kantoorgebouwen variërend in bouwhoogte van 4 tot 9 bouwlagen. Ten zuiden ligt de stationsbuurt, een woonwijk overwegend bestaande uit rijtjeswoningen gerealiseerd in de jaren '30 van de 20<sup>e</sup> eeuw.

### **3.3 Het plan**

#### **3.3.1 Structuurplan Stationsgebied (2005)**

De basis voor de ontwikkeling is gelegen in het structuurplan Stationsgebied uit 2005. In dit structuurplan is de meest gewenste ontwikkeling van het stationsgebied op hoofdlijnen aangegeven en vormt het belangrijkste achterliggende kader voor dit bestemmingsplan. Met vaststelling van dit structuurplan heeft de raad de kaders aangegeven waarbinnen in voorliggend bestemmingsplan verder uitvoering wordt gegeven. Directe aanleiding is dat het huidige stationsgebied toe is aan een herinrichting en er bestaat behoefte aan kantoorontwikkeling. Conclusie is voorts dat het stationsgebied van Alkmaar momenteel niet de allure heeft die men van een belangrijke toegang tot de stad zou verwachten.



Genoemd worden de volgende zwakke punten qua uitstraling en indeling van het stationsgebied:

- *Onder meer is de openbare ruimte onoverzichtelijk en het station moeilijk vindbaar. Aan de noordzijde heeft het station bijna geen uitstraling, aan de zuidzijde (stadszijde) leidt de aanwezige commercie alle aandacht af van het openbaar vervoer.*
- *Voorts is het oude stationsgebouw niet meer de belangrijkste toegang tot de perrons.*
- *De stationsonderdoorgang is de eigenlijke toegang naar de sporen, maar deze is saai, kaal en niet toegankelijk voor minder validen.*
- *Het busstation aan de oostzijde ligt ongeveer 160 meter van de onderdoorgang verwijderd. Het overstappen ander openbaar vervoer wordt hiermee niet aantrekkelijk gemaakt.*
- *Ook de uitstraling van het busstation laat veel te wensen over. De benodigde bufferfunctie is nadrukkelijk aanwezig en heeft geen ruimtelijke kwaliteit.*
- *De parkeergelegenheid in het gebied is momenteel weinig aantrekkelijk vormgeven, maar wel altijd goed vol. Er is duidelijk veel behoefte aan parkeergelegenheid en dat heeft een groot ruimtebeslag.*
- *De huidige bewaakte fietsenstalling is een soort van loods. Veel ruimte voor fietsen maar zonder uitstraling. Het onbewaakt stallen van fietsen is aan de noordzijde wel, maar aan de centrumzijde niet duidelijk geregeld, met als gevolg dat overal bij het station fietsen staan.*

Samengevat kan men zeggen dat de uitstraling en indeling van het stationsgebied te wensen overlaat. De gemeente heeft voor het stationsgebied de volgende doelstellingen geformuleerd.

1. Het stationsgebied moet een representatieve ontvangstruimte van de stad worden;
2. Het stationsgebied moet een goede aansluiting krijgen op het centrumgebied, een en ander conform de bedoelingen in de structuurvisie;
3. Het station moet een efficiënte overstapmachine worden.

Daarom zal het plan moeten bijdragen aan:

- het verbeteren van de bereikbaarheid en belevingswaarde van het station;
- het genereren van stedelijke ontwikkelingen en vernieuwingen;
- het tot stand brengen van een economische ontwikkeling in het stationsgebied als knooppunt van het openbaarvervoer in Noord-Holland Noord;
- het creëren van een levendige, aantrekkelijke en sociaal veilige omgeving.

De doelstellingen vertalen zich in een stedenbouwkundig programma en een herinrichting van de openbare ruimte. In de structuurvisie wordt hiertoe een stedenbouwkundig raamwerk geschetst, waarbij onder meer ingezet wordt op verbeteringen in de openbare ruimte (voorplein, fietsenstalling) en toevoegen van kantoor- en commerciële functies.

### 3.3.2 Plan traverse-gebied 2015 (2010)

Vanuit het structuur plan 2005 is in samenwerking met NS Poort en Prorail gewerkt aan de uitwerking van de verschillende deelplannen in het stationsgebied. De gezamenlijke ambities voor het gehele stationsgebied zijn geformuleerd in een visiedocument "Stationsgebied Alkmaar, Visie 2030". Vanuit dit visiedocument is het plan voor het traversegebied verder uitgewerkt in het "Plan Traversegebied 2015". Dit plan vormt het startpunt voor het ontwerp- en realisatietraject. Op 2 december 2010 heeft de Raad het Plan Traverse 2015 vastgesteld.

Het Plan Traverse 2015 schetst de contouren van het gebied plan zoals dat in 2015 gerealiseerd zal zijn. Het plan bestaat uit een traverse, een bewaakte en onbewaakte rijwielstalling aan de zuidzijde, een onbewaakte rijwielstalling aan de noordzijde, commercie, kantoren en de inrichting van de openbare ruimte. Het traversegebied is als het ware uit het totale plan van het stationsgebied gelicht. Aanleiding hiervoor is de noodzaak voor een directe aanpak als gevolg van de huidige – ruimtelijk ongewenste – situatie.

In dit verband kunnen worden genoemd (zie ook de afbeeldingen op navolgende pagina).

- onherkenbare entree station;
- visuele onrust, rommelige uitstraling;
- zwerffietsen door te weinig capaciteit en soms te ver liggend van stationsentree;
- verkeersonveiligheid;
- hangplekken;
- sociale onveiligheid;
- huidige kantoren voldoen niet meer aan de ARBO-wetgeving;
- verspreid winkelaanbod;
- smalle, krappe verbinding tussen perrons.
- lange looplijnen.



*Rommelige uitstraling*



*Zwerffietsen*



*Onherkenbare entree*

### *Het traverseplan*

De huidige stationstunnel wordt vervangen door een nieuwe traverse ter plaatse van de bestaande rijwielstalling. De traverse zal de noordzijde en de zuidzijde van het station met elkaar verbinden en de perrons ontsluiten. De traverse is over de volledige lengte voorzien van beschutting, ook ter plaatse van de stijgpunten vanaf de perrons. De vloer van de traverse bevindt zich op ca. 7 m ten opzichte van het maaiveld. Aan beide zijden komt de traverse met liften en vaste (rol)trappen aan op de voorpleinen. De perrons worden eveneens ontsloten met liften en vaste (rol)trappen. Na realisatie van de traverse zal de huidige tunnel worden gesloten.

Aan de zuidzijde wordt de aanlanding van de traverse gecombineerd met een gebouwde rijwielstalling met in totaal ca. 4000 plaatsen, een fietswinkel en een ruimte voor de beheerder. De traverse wordt aan de zuidzijde eveneens gekoppeld aan nieuwe commercie die de bestaande m2 commercie vervangt. Aan de noordzijde wordt de traverse eventueel gecombineerd met commercie en een rijwielstalling op het maaiveld. De traverse met trappen, liften, roltrappen en de hierboven genoemde programmaonderdelen vormen samen het nieuwe station van Alkmaar. Beschutte wachtruimte, kaartverkoop en OVCP aan de noord- en zuidzijde zijn onderdeel van het traverse bouwwerk. De traverse kan gerealiseerd worden binnen de aanduiding "brug" zoals opgenomen op de verbeelding.

Het Stationsgebouw uit 1864/1865 met de houten 'marquise' (overkapping) aan de perronzijde blijft behouden. De monumentale houten overkapping van het tweede perron uit vermoedelijk 1898 blijft behouden, maar wordt wel doorsneden door de traverse. Dit zal zorgvuldig plaatsvinden waarbij de monumentale kap zo weinig mogelijk wordt geschaad. Het oude stationsgebouw blijft gehandhaafd en krijgt de bestemming Gemengd -2. Hierin zijn horeca (begane grond), kantoren en commercie (begane grond) mogelijk. Bij de aanlanding van de traverse komt een voorplein met ruimte voor Kiss & Ride en taxi.

### 3.3.3 Stationsgebied Alkmaar- het traversegebied en twee stationspleinen (beeldkwaliteitsplan, 2011)

Zoals aangegeven is doelstelling wordt voor het Station Alkmaar een kwalitatief hoogstaand eindbeeld te realiseren, zowel in bebouwing als in de openbare ruimte. Om dit te realiseren is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het doel van het beeldkwaliteitsplan is inzicht te geven in de gewenste verschijningsvorm van de gebouwde en de onbebouwde omgeving. Het plan geeft op verschillende niveaus in woord en beeld de uitgangspunten voor de architectonische uitwerking en het omgevingsontwerp aan.

Daarnaast stelt het beeldkwaliteitsplan kaders en biedt het inspiratie aan de ontwerpers. Tenslotte worden de welstandscriteria toegevoegd die uiteindelijk onderdeel gaan uitmaken van de welstandsnota. Deze welstandscriteria vormen het toetsingskader van de welstandsc commissie bij het beoordelen van de bouwaanvragen. Het beeldkwaliteitsplan stelt een hiertoe een aantal ingrepen voor die zijn neergelegd in een stedenbouwkundig ontwerp voor het gebied.

*Consequenties voor het bestemmingsplan:* het beeldkwaliteitsplan is voor zover stedenbouwkundig van aard verwerkt in verbeelding en regels en kan daarmee uitgevoerd worden. De criteria en richtlijnen ten aanzien openbare ruimte en welstand zijn voor het bestemmingsplan niet relevant.

### 3.3.4 Schetsontwerp openbare ruimte Noordzijde

Voor het plein aan de noordzijde van het station zijn voor de inrichting van de openbare ruimte richtinggevende schetsen gemaakt. Deze schetsen zijn gepresenteerd aan de adviesgroep in september 2011. De schetsen geven indicatief een beeld van de denkrichting voor de inrichting van het plein en de daarbij horende hoogtes, welke ten grondslag liggen aan de wijze waarop het bestemmingsplan is vorm gegeven.

## 4 Milieu en overige aspecten

### 4.1 Milieu-aspecten

#### 4.1.1 Bodem

Bij het opstellen van bestemmingsplannen is de bodemkwaliteit van groot belang omdat daaruit kan blijken dat bepaalde te realiseren functies niet of minder geschikt zijn vanwege de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Op een bodem die zodanig is verontreinigd dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers, mag niet worden gebouwd voor zover dat bouwen betrekking heeft op een bouwwerk waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven.

In onderhavige situatie is sprake van het realiseren van een kantoorfuncties en commerciële functies waarbij ervan uitgegaan wordt dat mensen hier langdurig verblijven/werken.

Dit plangebied heeft een behoorlijk verleden, er zijn allerlei (bodembedreigende) activiteiten (geweest) op en nabij het spoorwegcomplex, het is daardoor ook complex wat de (te verwachten) bodemkwaliteit betreft. De NS, i.c. de Stichting Bodemsanering NS (SBNS), heeft in de afgelopen decennia vrij intensief de bodemproblemen in kaart gebracht. In het gemeentelijke bodeminformatiesysteem is een groot aantal inventarisaties en bodemonderzoeken bekend waaronder ook het stationsgebied. Veel informatie bieden het *Historisch onderzoek emplacement Alkmaar* uit 1993, *Bodemonderzoek (nulonderzoek) Wet milieubeheervergunning emplacement Alkmaar* uit 1998, *Oriënterend onderzoek NS-emplacement Alkmaar-Noord* uit 2000, *Nader bodemonderzoek NS-emplacement Alkmaar* uit 2005. Aan de noordzijde van de traverse heeft nog een omvangrijke bodemsanering plaatsgevonden.

Voor de ontwikkeling in het traversegebied heeft Bodemsanering NS een verkennend bodemonderzoek laten uitvoeren. De conclusie van dit onderzoek is dat er geen belemmeringen voor toekomstig gebruik zijn aangetroffen en dat vervolgonderzoek niet noodzakelijk wordt geacht. Het verkennend bodemonderzoek is opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan.

Bij nieuwbouw dient, conform de Bouwverordening, als onderdeel van de Omgevingsvergunningaanvraag d.m.v. een bodemonderzoek conform de NEN 5740 aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de bestemming. De bouwverordening geeft aan in welke gevallen bodemonderzoek noodzakelijk is. Normaal gesproken is bodemonderzoek noodzakelijk indien een bouwwerk een verblijfsfunctie krijgt. Voor het bestemmingsplan is haalbaarheid wat betreft het aspect bodem voldoende aangetoond.

#### 4.1.2 Geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, door spoorwegverkeer, en/of door inrichtingen (industrielawaai) het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde is de waarde die

zonder meer kan worden toegelaten. Van dergelijke functies is in dit bestemmingsplan geen sprake.

Tevens moet vanuit een goede ruimtelijke ordening gekeken worden naar de vraag of sprake is van een goed (woon- en) leefklimaat. Door Ingenieursbureau M+P zijn geluidonderzoeken uitgevoerd voor de realisatie van een drietal appartementengebouwen langs de omgelegde Kruseman van Eltenweg. De laatste versie van de akoestische rapportage dateert van 12 oktober 2009 (M+P.GALK.08.01.4). In dit akoestisch onderzoek is het akoestische klimaat vanwege het spoorweglawaaï, het verleggen van de Kruseman van Eltenweg en de geluidemissie vanwege het emplacement onderzocht.

Uit de akoestische rapportage blijkt de maximale geluidbelasting, afkomstig van het wegverkeer van de (omgelegde) Kruseman van Eltenweg, op de gevels van de nieuwe woningen maximaal 51 dB bedraagt. Verder blijkt uit de akoestische rapportage dat de geluidsbelasting vanwege de doorgaande treinen bij de nieuwe woningen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (55 dB). De hoogste geluidsbelasting vanwege deze treinen bedraagt maximaal 46 dB. Noodzakelijke procedures in de relatie Wro en Wgh zijn overigens reeds in het kader van het bestemmingsplan 'Stationsgebied, ontwikkeling noordzijde' gevoerd.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen, een akoestisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Vanuit het eerder genoemde akoestisch onderzoek kan echter wel worden geconcludeerd dat er sprake is van een aanvaardbaar leefklimaat.

#### 4.1.3 Luchtkwaliteit

##### *Europese regelgeving*

De Europese Unie heeft luchtkwaliteitsnormen vastgesteld, die het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging tot doel hebben. Deze normen zijn minimumvoorschriften: lidstaten kunnen strengere normen hanteren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevolkingscategorieën, zoals kinderen en ouderen<sup>1</sup>. Ook Nederland heeft deze luchtkwaliteitsnormen opgenomen in de nationale wetgeving. De Europese richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (2008/50/EG) uit 2008 biedt lidstaten de mogelijkheid uitstel en vrijstelling aan te vragen voor het voldoen aan bepaalde normen (derogatie).

De nieuwe wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit onderscheidt bestemmingen die extra gevoelig zijn (gevoelige bestemmingen) en verdeelt projecten in twee categorieën op basis van de mate van verslechtering van de luchtkwaliteit: 'in betekenende mate' (IBM) of 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Bij projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeft niet langer te worden getoetst aan de grenswaarden.

---

<sup>1</sup> Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit EU, Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, april 1999

### *Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel*

Dit programma is een voortvloeisel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en betreft projecten waarbij aan de Rijksoverheid, provinciale en gemeentelijke overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren en alsnog aan de grenswaarden voor stikstof en fijnstof voldoen (zie onder). In het programma zijn projecten opgenomen die 'in betekenende mate (IBM)' bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit begrip is nader uitgewerkt in de AMvB en bijbehorende Regeling 'niet in betekenende mate (NIBM) bijdrage'. Het betreft een besluit waardoor de toename van de concentraties in de buitenlucht van fijnstof als stikstofdioxide niet de 3% grens overschrijdt. De 3% grens is een overschrijding van meer dan 3% van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van fijn stof en stikstofdioxide. Voor een aantal categorieën is dat in de Regeling NIBM concreet vertaald in een projectomvang. Het NSL levert een zeer belangrijke bijdrage aan de onderbouwing bij de toetsing van IBM projecten aan de normen voor de luchtkwaliteit.

Het gehele ontwikkelingsprogramma centrumgebied van Alkmaar inclusief stationsgebied) is als IBM project opgenomen in het RSL op basis van het volgende programma: 71.000 m<sup>2</sup> kantoren + 4.350 woningen + 35.000 m<sup>2</sup> detailhandel.

Voor dit plan houdt dit in dat de ontwikkeling van het stationsgebied binnen het grotere geheel van het ontwikkelingsprogramma centrum als IBM is aan te merken, maar, omdat het project als RSL project is aangedragen, staan hier saneringsmaatregelen tegenover en kan een locatiespecifiek onderzoek (al dan niet in combinatie met maatregelen om de bijdrage aan verslechtering van de luchtkwaliteit te verminderen) achterwege blijven. De redenering is dat de saneringsmaatregelen NSL een grotere getalwaarde hebben dan alle extra verontreinigingenafkomstig van de IBM projecten. Als resultante ontstaat er dan een schonere lucht en kan aan de normen worden voldaan.

De projecten moeten wel op detailniveau worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Volgens de AMvB is "niet in betekenende mate" gedefinieerd als een verslechtering van maximaal 0,4 microgram fijn stof of stikstofdioxide per m<sup>3</sup> lucht. Een gelijknamige ministeriele regeling kwantificeert deze grens voor veel functies, bijvoorbeeld voor kantoren; hier geldt een grens voor van 10 ha bij één ontsluitingsweg. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in 'slechts' ca. 0,2 ha. nieuw bedrijfsvloeroppervlak. Ofschoon een deel van het programma commerciële functies betreft die qua extra verkeersbewegingen niet geheel vergelijkbaar zijn met een kantoorfunctie, wordt dit programma zodanig gering geacht in relatie tot de gekwantificeerde bovengrens voor kantoren, dat geconcludeerd kan worden dat dit project NIBM is. Ter vergelijking pas boven de ca. 700 extra voertuigbewegingen per etmaal (bij een aandeel van 5% vrachtverkeer) zou het project als IBM zijn te kwalificeren. Dergelijke aantallen worden in dit plan absoluut niet verwacht.

Uiteraard moet niet alleen bij gevoelige bestemmingen maar bij alle projecten sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Uit dit oogpunt moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging. In dit kader is reeds in het bestemmingsplan stationsgebied Noordzijde onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van deze plannen (M+P 10 juni 2008). Hieruit is gebleken dat de geldende

grenswaarden niet worden overschreden. Hierin zijn concentraties voor de Kruseman van Eltenweg, de Wognumse Buurt en de Helderseweg berekend. De Stationsweg is in het genoemde onderzoek niet meegenomen, aangezien deze weg niet in het voornoemde bestemmingsplan is gelegen. Echter het beeld van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit op alle wegen in en rond het bestemmingsplangebied c.q. rondom het station Alkmaar is zodanig dat de normen, zoals genoemd in de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Verwacht wordt dat het beeld niet anders zal zijn, gelet op de vergelijkbare ligging.

#### *Conclusie*

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

#### 4.1.4 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit.

Met het groepsrisico (GR) wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) (artikel 5 en artikel 13 van het BEVI) dient het bestemmingsplan in te gaan op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van een risicovolle inrichting ('BEVI inrichting'), het groepsrisico en indien mogelijk de maatregelen ter beperking van het groepsrisico. Ook de externe veiligheidsbeleidsregels zoals opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) en de in de maak zijnde AMvB Buisleidingen (vervangt de circulaire Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen), sluiten aan bij de aard en normstelling van het BEVI.

#### *BEVI-inrichtingen*

In onderhavig plangebied bevinden zich geen inrichtingen die onder het BEVI vallen (inclusief vuurwerkinrichtingen). Dit geldt in het bijzonder ook voor het spooreplacement: er vindt hier geen op- en overslag plaats van gevaarlijke stoffen.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen*

Zowel via het spoor als via het Noordhollands Kanaal vindt geen transport plaats van gevaarlijke stoffen.

#### *Buisleidingen*

In of nabij het plangebied bevinden zich geen transportleidingen waarin vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.



#### 4.1.5 Milieuzonering

Bij milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven, industrie en nutsvoorzieningen. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies als wonen, scholen en ziekenhuizen. In het kader van ruimtelijke ordening geeft de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering 2009" indicatieve afstanden om een voldoende ruimtelijke scheiding te bewerkstelligen tussen belastende en gevoelige functies. Daarnaast beschikken bedrijven op grond van de Wet milieubeheer over milieuvergunningen waarin bepaald is in welke mate bedrijven milieubelastend mogen zijn voor de omgeving.

Op grond van voornoemde VNG publicatie geldt uitgaande van de functies kantoren en commerciële functies (detailhandel en lichte horeca) richtafstanden van 10 meter wat betreft de aspecten geluid en geur. Binnen deze afstanden zijn geen gevoelige objecten aanwezig.

Het spooreplacement heeft een vigerende milieuvergunning met een vastgelegde geluidruimte. De toe te voegen functies hebben geen invloed op deze geluidruimte omdat deze geldt voor milieugevoelige objecten, zoals woningen, waarin dit plan niet voorziet.

#### *Conclusie*

Het plan is haalbaar wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering.

## 4.2 Omgevingsaspecten

### 4.2.1 Water

#### *Inleiding*

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet overleg plaatsvinden met de waterbeheerders en in het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

#### *Regionaal beleid - Waterbeheersplan 4 – Hoogheemraadschap NoordHollands Noorderkwartier (2009)*

Bij de watertoets adviseert het hoogheemraadschap over maatregelen die nodig zijn om het watersysteem op orde te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat toename van verhard oppervlak en gedempte watergangen worden gecompenseerd. Als peildatum voor nieuwe verharding wordt 1 november 2003 gehanteerd (datum invoering watertoets).

In het kader van het vooroverleg 3.1.1 Bro heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Geconcludeerd is dat het plan op zich weinig wateraspecten kent. Vrijwel de gehele stationslocatie is in de huidige situatie al verhard. Daarmee valt niet te verwachten dat er sprake zal zijn van een grote toename van verharding in het gebied. Wel dient te worden bepaald op welke wijze er met hemelwater wordt omgegaan. Uitgangspunt hierbij is dat het hemelwater

zoveel mogelijk gescheiden wordt van het afvalwater. Het hemelwater kan in ieder geval niet worden afgevoerd naar de Bergerhof. Hiermee zal in de technische uitwerking van het plan rekening worden gehouden.

#### *Conclusie*

Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die gesteld worden door de waterbeheerder. Bij de technische uitwerking van het plan zal overleg worden gevoerd met het hoogheemraadschap over de afvoer van hemelwater.

### **4.3 Archeologie en cultuurhistorie**

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten.

Op grond van de indicatieve kaart archeologische waarden heeft het plangebied een lage archeologische verwachting. Er is daarom geen nader archeologisch onderzoek of een beschermend planologische regime nodig. Het station ligt in een gebied dat op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart een lage verwachting heeft. De beleidsregel die hierbij hoort is dat er geen archeologische maatregelen getroffen hoeven te worden. De locatie van het station was voorheen een veengebied, waarvan het veen al in de Middeleeuwen is geërodeerd. Ook heeft een 19<sup>e</sup>-eeuwse insteekhaven aan de noordkant van het emplacement voor veel bodemverstoring gezorgd. Een archeologisch onderzoek is dus niet nodig. Wel geldt uiteraard de plicht om conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988 eventuele vondsten die tijdens de uitvoering van de werkzaamheden worden gedaan te melden bij de gemeentelijk archeoloog.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) is vastgelegd dat in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving gegeven te worden van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden is rekening is gehouden. Het artikel is op 1 januari 2012 toegevoegd aan de Bro en in werking getreden als onderdeel van de Modernisering Monumentenzorg (Momo), een veelomvattend beleidsagenda van het Rijk die er op is gericht om cultuurhistorie een stevigere plaats te geven in de ruimtelijke ordening.

Het stationsgebouw met overkapping op spoor 1 staat op de nominatie voor aanwijzing van gemeentelijk monument. De perronoverkapping op spoor 2 is een gemeentelijk monument. Deze monumentale perronkap zal door de traverse worden doorsneden, waardoor minimale ingreep benodigd is in kap. Hiervoor wordt een monumentenvergunning procedure doorlopen.

De belangrijkste cultuurhistorische waarden in dit gebied worden gevormd door twee in hoofdaanleg samenhangende verkeerstracés (eerste aanleg 1864/1865), namelijk het spoortracé en het tracé van de Stationsweg. Van belang is ook een deel van de

begeleidende bebouwing en groenaanleg. Bij het spoortracé betreft dit het stationsgebouw met het bijbehorende eerste perron (eerste aanleg 1864/1865) en tweede perron (overkapping ca. 1898), het elektriciteitsonderstation (ca.1929), de en de gele brugpost met seinhuis (1958) bij de Helderseweg. Bij het tracé van de Stationsweg (deels gelegen in het plangebied) betreft dit de vooroorlogse bebouwing (daaronder enkele karakteristieke panden in het plangebied) en de bomen erlangs. De bomen worden zoveel mogelijk behouden.

#### *Conclusie*

Gelet op bovenstaande wordt geconcludeerd dat het plan haalbaar is wat betreft de aspecten archeologie en cultuurhistorie.

## **4.4 Flora en fauna**

Bij ruimtelijke plannen is het verplicht vooraf te toetsen of de activiteiten (kunnen) leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora en Faunawet. De verbodsbepalingen dienen ter bescherming van (strikt) beschermde planten- en diersoorten (soortenbescherming). Als sprake is van mogelijke overtreding, moet onderzocht worden of maatregelen kunnen worden getroffen om overtreding te voorkomen of om de gevolgen voor beschermde soorten te verminderen (mitigerende maatregelen). Het Ministerie van EL&I dient deze mitigerende maatregelen goed te keuren en /of kan ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op aangewezen gebieden zoals Natura2000-gebieden (gebiedsbescherming). Er is een natuurtoets uitgevoerd om te bekijken of sprake is van aantasting van gebiedsbescherming of soortenbescherming.

#### *Gebiedsbescherming*

Binnen een straal van 4 kilometer zijn geen Natura 2000 gebieden aanwezig. Wel liggen binnen deze afstand verschillende gebieden die onderdeel zijn van de Ecologische Hoofdstructuur (zie figuur 3). Deze gebieden liggen echter op een vrij grote afstand en worden van het plangebied gescheiden door een brede strook bebouwing. Significant (negatieve) effecten worden derhalve niet verwacht.

#### *Soortenbescherming*

In het kader van voornoemd onderzoek is op 23 november 2010 veldbezoek uitgevoerd. Conclusie is dat het project mogelijk resulteert in handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. In het stationsgebouw dat deels zal worden gerenoveerd zijn mogelijk jaarrond beschermde vogelnesten en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Afhankelijk van de aard van de renovatiewerkzaamheden dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en gebouwbewonende vogels in het stationsgebouw. Tevens dient voor de sloopwerkzaamheden nader vervolgonderzoek te worden uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde vogelnesten en verblijfplaatsen van vleermuizen in de te slopen bebouwing.

Er worden de volgende mitigerende maatregelen aanbevolen om te voorkomen dat het project leidt tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet, en om te voldoen aan de zorgplicht:

1. Het bouwrijp maken, en met name het verwijderen van de aanwezige vegetatie, dient buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Indien dit niet mogelijk is dient vooraf middels een veld check door een deskundige te worden bekeken of er vogels broeden in de vegetatie of bomen. Indien broedende vogels aanwezig zijn kan, in het gedeelte waar de broedende vogel is waargenomen, niet worden gewerkt. De omvang van dit gedeelte is afhankelijk van de broedvogelsoort en van de uit te voeren activiteit(en);
2. Het bouwrijp maken moet vanaf 1 zijde gebeuren zodat dieren kans hebben om te vluchten;
3. Tijdens nachtelijke werkzaamheden dient zo min mogelijk gebruik te worden gemaakt van verlichting. Indien verlichting noodzakelijk is dient gebruik gemaakt te worden van gerichte verlichting. Uitstraling naar de omgeving moet worden vermeden.

#### *Conclusie*

Aangezien aan deze voorwaarden voldaan kan worden, wordt geconcludeerd dat de Flora- en faunawet geen belemmeringen opwerpt voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan de sloopwerkzaamheden en afhankelijk van de aard van de renovatiewerkzaamheden bij het oude stationsgebouw is aanvullend onderzoek nodig naar aanwezigheid van vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde nesten. Dit is nodig als negatieve effecten door de werkzaamheden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

## **4.5 Verkeer en parkeren**

### *Parkeren*

Binnen het stationsgebied zijn verschillende vormen van parkeervoorzieningen aanwezig. Het plan en het bijbehorende programma voorziet in minimale uitbreiding bruto vloeroppervlak aan commerciële en dienstverlenende voorzieningen. De commerciële en dienstverlenende voorzieningen zijn gericht op reizigers. Aangezien het voornamelijk bestaande voorzieningen betreft die binnen het plangebied blijven of worden verplaatst binnen het plangebied, zorgt dit niet voor een extra parkeerbehoefte in het plangebied. De bestaande functies (die in dit plan worden verplaatst binnen nieuw te bouwen gebouwen) worden qua parkeer behoefte dus niet meegenomen.

### *Parkeervoorzieningen*

Binnen het stationsgebied zijn verschillende vormen van parkeervoorzieningen te onderscheiden:

- Park & Ride
- Betaald parkeren (bewonersparkeren)
- Taxiplaatsen
- Kiss & Ride / kortparkeren

### *Programma Parkeren*

De Park&Ride voorziening van het stationsgebied voorziet momenteel in 360 parkeerplaatsen. Monitoring van het huidige gebruik wijst uit dat de huidige bezettingsgraad 55% (ca. 200 p.p.) bedraagt. Voor de toekomstige situatie is een capaciteit van ten minste 250 P&R plaatsen gewaarborgd. Het betaald parkeren

(bewonersparkeren) heeft momenteel een capaciteit van 41 parkeerplaatsen. Op het voorplein aan centrumzijde zijn 27 parkeerplaatsen gesitueerd en langs de Stationsweg 14. De parkeerplaatsen op het voorplein zullen in de nieuwe inrichting van het voorplein verdwijnen. Het verlies aan bewonersparkeren als gevolg van deze herinrichting kan door toepassing van dubbelgebruik binnen de P&R voorziening worden opgelost. Aan de centrumzijde zijn op dit moment 6 taxiplaatsen en 6 bufferplaatsen aanwezig. Binnen het plangebied wordt ingezet op één taxistandplaats bedoeld voor 12 taxi's. Voor het ophalen en wegbrengen van reizigers met de auto zijn 6 officiële Kiss&Ride plaatsen aanwezig. In het plan is ingezet op 14 K&R plaatsen waarvan 6 aan de noordzijde en 8 aan centrumzijde van het station.

#### *Verkeer*

Aan centrumzijde zal de verkeerstructuur niet ingrijpend worden aangepast. In het ontwerp voor de centrumzijde wordt gestreefd naar een zo groot mogelijk stationsgerelateerde verblijfsgebied. Het plan is het toekomstig plein en het daarlangs gelegen deel van de Stationsweg met elkaar te verbinden. Bijvoorbeeld door toepassing van dezelfde materialen en kleurgebruik. De huidige ontsluitingsfunctie van de Stationsweg blijft behouden zodat het stationsgebied bereikbaar blijft voor: bussen, taxi's, kiss&ride, laden- en lossen, fietsverkeer en overig verkeer. Aan de Noordzijde maakt het bestemmingsplan de aanleg van de Verlegde Kruseman van Eltenweg en Wognumsebuurt mogelijk. De Verlegde Kruseman van Eltenweg loopt in het plangebied onder de traverse door en vervangt de doorgaande verkeersroute die momenteel over de huidige Kruseman van Eltenweg loopt. De Kruseman van Eltenweg wordt vanaf de bypass ingericht als 30km-zone en vormt de ontsluiting naar de Bergerhof en aangrenzende woonwijken. Binnen het plangebied vervalt het huidige tracé van de Kruseman Van Eltenweg en de Wognumsebuurt. De huidige verbinding tussen de Kruseman Van Eltenweg en de Wognumsebuurt. Daardoor ontstaat er meer ruimte voor de aanleg van een voorplein met een fietsaansluiting.

#### *Conclusie*

Het bestemmingsplan is haalbaar wat betreft het aspect verkeer en parkeren.

## **4.6 Hoofdleidingen en straalpad**

Binnen het plangebied zijn een 110mm HPE water-distributieleiding en water-aansluitleidingen aanwezig. Binnen de planvorming zal rekening worden gehouden met deze leidingen en de voorwaarden die PWN stelt over de bereikbaarheid van deze leidingen. In het plangebied liggen diverse kabels van het eigen net van NS. Bij de realisatie van de plannen en de planontwikkeling zal rekening worden gehouden met de door het plangebied lopende kabels en leidingen. De aanwezige kabels en leidingen behoeven verder geen planologische bescherming.

## 5 Juridische planopzet

### 5.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (digitaal en analoog), planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gehanteerd. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en planregels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De planregels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat verbeelding en planregels in onderlinge samenhang dienen te worden gehanteerd.

### 5.2 Methodiek

#### *Verbeelding*

Op de verbeelding (plankaart) hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden.

#### *Planregels*

De planregels zijn opgedeeld in vier hoofdstukken met één of meer artikelen: Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).

Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen ontheffingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.

Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

## 5.3 Artikelsgewijze bespreking

### *Artikel 1. Begrippen*

In artikel 1 is een aantal begrippen nader gedefinieerd teneinde onduidelijkheid te voorkomen. Voor een groot deel is aangesloten bij de in de gemeente gebruikelijke definities; andere definities zijn toegesneden op de specifieke situatie.

### *Artikel 2. Wijze van meten*

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze moet worden gemeten bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de regels.

### *Artikel 3-7. Bestemmingsregels*

De specifieke bestemmingen worden hier geregeld. De maximale hoogte en situering van de gebouwen wordt aangeduid op de verbeelding. De overige hoogtes (van bouwwerken geen gebouwen zijnde) wordt geregeld in de regels. Voor de overige uitleg zie paragraaf 3.3.3.

### *Artikel 8. Anti-dubbeltelregel*

Met de anti-dubbeltelregel is geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende bouwvergunning is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning mag worden meegenomen. Deze antidubbeltelregel heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden onder het geldende bestemmingsplan. Het is dus niet zo dat gronden die zijn meegeteld bij het verlenen van een bouwvergunning onder een vorig bestemmingsplan, bij het verlenen van een bouwvergunning onder het nieuwe bestemmingsplan ook buiten beschouwing moeten worden gelaten.

### *Artikel 9. Algemene bouwregels*

In dit artikel zijn bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen gelden. Onder meer staan hier mogelijkheden voor geringe afwijkingen van de in de specifieke bestemmingen opgenomen maatvoeringen vermeld.

### *Artikel 10. Algemene afwijkingsregels*

Op basis van deze regeling zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd om voor de gronden binnen het plangebied ontheffing te verlenen van de in de bestemmingen opgenomen bebouwingsregels. Het gaat hier om veranderingen van beperkte aard, zoals het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut en het vergroten van de maatvoering van bouwwerken met 10 %.

### *Artikel 11. Algemene wijzigingsregels*

Op basis van deze regeling zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd om voor de gronden binnen het plangebied het bestemmingsplan te wijzigen. Het gaat om het aanbrengen van geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen. Aan het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid kunnen voorwaarden verbonden zijn.

*Artikel 12. Overgangsrecht*

In dit artikel is onder meer aangegeven dat bouwwerken die ten tijde van het in ontwerp ter inzage leggen van dit plan aanwezig zijn mogen blijven bestaan, ondanks dat zij afwijken van het plan. Gebruik van gronden en opstallen zoals dat op het moment van de vaststelling van dit plan plaatsvindt mag hoewel het afwijkt van het plan niettemin worden gecontinueerd. Gebruik dat reeds onder het hiervoor geldende bestemmingsplan illegaal is aangevangen en ook volgens het nieuwe bestemmingsplan niet kan, blijft illegaal en mag dus niet worden voortgezet.

*Artikel 13. Slotregel*

In dit artikel is de benaming van het plan opgenomen.



## 6 Economische uitvoerbaarheid

### *Bestemmingsplan en het exploitatieplan: gemeentelijk kostenverhaal*

In artikel 6.12, lid 1 en 2 van de Wro is bepaald dat de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen als bedoeld in artikel 6.2.1. Bro. Onderhavig bouwplan valt onder de opsomming van artikel 6.2.1 Bro. Indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd, dan kan de gemeenteraad besluiten om géén exploitatieplan vast te stellen.

Er wordt een anterieure overeenkomst afgesloten met de initiatiefnemers NS en Prorail, waarin afspraken worden gemaakt over de verdeling van kosten (inclusief kosten als planschade). De gemeente bekostigt een deel van het project, nl. de ingrepen in de openbare ruimte. Hiervoor is budget gereserveerd in de begroting/ Meerjaren investeringsprogramma. Voorts blijkt uit het marktonderzoek dat voldoende behoefte bestaat aan de voorziene ontwikkelingen binnen de planperiode van 10 jaar. Het bestemmingsplan is gelet op bovenstaande financieel- economisch uitvoerbaar. Bovendien zijn de gemeentelijke kosten anderszins verzekerd; er behoeft dus geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

## **7 Procedure**

### **7.1 Inleiding**

De procedure die onderhavig bestemmingsplan volgt, is de procedure zoals deze door de Wet ruimtelijke ordening van 1 juli 2008 wordt voorgeschreven.

### **7.2 Overleg**

Het concept ontwerp bestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de overlegpartners. De overlegreacties zijn als separate bijlagen bij deze toelichting opgenomen. De samenvatting en beantwoording van de gemeente, alsmede de aanpassingen aan het bestemmingsplan als gevolg van een overlegreactie zijn in een nota opgenomen. De nota is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

### **7.3 Participatie**

Tegelijk met het vooroverleg is een participatietraject gehouden, waarbij het concept ontwerp aan de adviesgroep wordt voorgelegd en het plan gedurende 6 weken ter inzage is gelegd. Gedurende deze termijn kon een ieder zijn of haar inspraakreactie geven op het plan. De reacties zijn in een nota gebundeld weergegeven, samengevat en van een antwoord voorzien. De nota is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

### **7.4 Zienswijzen**

Het plan heeft gedurende 6 weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zijn of haar zienswijze geven op het plan. De reacties zijn in een nota gebundeld weergegeven, samengevat en van een antwoord voorzien. De nota is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.