

Bijlage

1 Participatie

De gemeente Alkmaar hanteert een participatiebeleid. In dit beleid is opgenomen dat belanghebbende burgers en organisaties zo vroeg mogelijk worden betrokken bij de ontwikkeling van een beleidsvoornemen of bij de ideevorming rondom (ingrijpende en/of infrastructurele) projecten. Bij het tot stand komen van de visie op het stationsgebied is gebruik gemaakt van een klankbordgroep.

Voor het plangebied van het Stationsgebied-traverse is samengewerkt met een adviesgroep. Daarnaast heeft het voorontwerp bestemmingsplan gedurende zes weken samen met het ontwerp 'Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria stationsgebied traverse' ter inzage gelegen, waarbij de mogelijkheid is gegeven om een reactie te geven op het voorontwerp van het bestemmingsplan.

Ter inzage voorontwerp bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft gedurende zes weken samen met het ontwerp 'Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria stationsgebied traverse' vanaf 23 juni 2011 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 3 reacties binnengekomen. In hoofdstuk 2 van deze bijlage wordt een samenvatting gegeven van de reacties en de beantwoording hierop.

Adviesgroep

Voor de planvorming rond het Stationgebied traverse is een adviesgroep samengesteld met daarin vertegenwoordigers uit de volgende wijkverenigingen en organisaties:

- Wijkvereniging Bergerhof
- Wijkvereniging op de Rails
- Bewonersvereniging Bergermeer
- Buurtvereniging Blaeustraatkwartier
- Buurtvereniging Watertoren
- Fietzersbond, afdeling Alkmaar
- Horizon college
- Rechtbank Alkmaar
- ROVER NHN

De adviesgroep is gevraagd om advies uit te brengen over het bestemmingsplan, beeldkwaliteitplan, de visie op de openbare ruimte en de ontwerpen van delen van de openbare ruimte (o.a. de voorpleinen). Op 21 september 2011 is door de gemeente uitleg en informatie is gegeven over het beeldkwaliteitplan, het ontwerp plein noordzijde en het voorontwerp bestemmingsplan. Vervolgens is de adviesgroep gevraagd om een advies uit te brengen over het voorontwerp bestemmingsplan. In deze bijlage wordt nader ingegaan op het advies van de adviesgroep en de reactie van de gemeente op dit advies.

Informatieavond Wijkvereniging Bergerhof

Op 14 juli 2011 is op verzoek en initiatief van de wijkvereniging Bergerhof tijdens de ter inzage legging van het voorontwerp een informatieavond gehouden over het beeldkwaliteitplan en het voorontwerp bestemmingsplan in het buurthuis "De Eendracht".

Aanpassingen Plan traverse-gebied na voorontwerp

Nadat het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen en aan de adviesgroep is voorgelegd, bleek door nieuwe inzichten dat het Plan traverse-gebied 2015 financieel niet haalbaar was en in de voorgestelde vorm niet uitgevoerd kon worden. Er is vervolgens gezocht naar een andere oplossing voor het verbeteren van de toegankelijkheid van het station en het oplossen van het fietsprobleem. In december 2011 is na een verkenning van mogelijkheden een alternatief plan gepresenteerd. Het nieuwe plan wijkt op onderdelen af van het gepresenteerde plan in het voorontwerp bestemmingsplan en het ontwerp beeldkwaliteitplan. De wijzigingen zijn verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan. Bij de beantwoording van de ingebrachte participatiereacties op het voorontwerp bestemmingsplan en ontwerp beeldkwaliteitplan zijn, indien van toepassing, de wijzigingen van het traverseplan meegenomen. Een aantal van de ingekomen reacties en het nieuwe plan voor het traverse-gebied heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerp.

Reacties voorontwerp bestemmingsplan

Reactie 1: Dhr. K. Beentjes

- 1.1 *“De verlegde Kruseman van Eltenweg wordt niet genoemd. Er is wel een bestemming verkeer, maar deze sluit niet aan op de Wognumse Buurt. Er is geen doorgaand verkeer over deze wegen mogelijk”*

Reactie gemeente:

De Verlegde Kruseman van Eltenweg wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt binnen de bestemming verkeer aan de noordzijde. Er is geconstateerd dat deze bestemming in het voorontwerp nog niet goed aansluit op de Wognumse Buurt. In het ontwerp zal dit worden gecorrigeerd.

- 1.2 *“Doorgaande fietspad tussen Bergerweg en Helderseweg is niet bestemd en niet ingetekend.”*

Reactie gemeente:

Het bedoelde doorgaande fietspad wordt mogelijk gemaakt in de bestemming Verkeer en Verkeer-Verblijfsgebied. Deze bestemmingsvlakken zijn zichtbaar op de verbeelding, het fietspad op zichzelf wordt niet zichtbaar gemaakt op de verbeelding.

- 1.3 *“De fietsenstalling is niet bestemd en niet ingetekend”*

Reactie gemeente:

De fietsenstalling zal worden toegevoegd aan de bestemmingsregels. De fietsenstalling is mogelijk binnen de bestemmingsvlakken voor Verkeer en Verkeer – verblijfsgebied. Deze bestemmingen zijn zichtbaar op de verbeelding.

- 1.4 *“Voor de wijken achter het station en het Horizoncollege is het beter om de ontsluiting te laten plaatsvinden achter de leeuwenbekstraat. Het door u gewenste pleintje wordt dan iets smaller, maar dat weegt niet op tegen de voordelen voor de wijken en het Horizon College. Ik adviseer u zeer deze mogelijkheid nu serieus te onderzoeken.”*

Reactie gemeente:

De voorziene ontsluiting is een weloverwogen keuze geweest die al heeft plaatsgevonden ten tijde van het tot stand komen van het structuurplan Stationsgebied in 2005. We zien geen aanleiding om op deze keuze terug te komen.

- 1.5 *“Kiss en Ride is niet ingetekend en dus onduidelijk waar deze gaat komen.”*

Reactie gemeente:

De ‘Kiss en Ride’ is mogelijk gemaakt binnen de bestemming Verkeer en Verkeer-Verblijfsgebied (parkeervoorzieningen) die als zodanig terug te vinden zijn op de verbeelding.

- 1.6 *“Pleit ervoor de traverse op te schuiven richting Noordhollands Kanaal, zodat de fietsenstalling aan de Bergerwegkant van de traverse komt. Hierdoor kruist de grote voetgangersstroom niet met de fietsers die bij het station willen parkeren. De traverse komt dan ook verder van de Bergerhof te liggen.”*

Reactie gemeente:

In 2010 is een verkenningsstudie gedaan naar de plaats voor de traverse. Aan de hand van loopstromen, de omgeving, een centrale ligging ten opzichte van de treinen en met respect voor het oude stationsgebouw is gekozen voor een locatie ten westen van de huidige tunnel. Vervolgens is bekeken waar ten westen van de huidige tunnel de meest optimale locatie voor de traverse zich bevindt aan de hand van de beschikbare budgetten, optimale ligging ten opzichte van bovenleidingen, kabels en leidingen, en het zo laag mogelijk houden van de traversevloer. De positie die zuidelijk aanlandt ter plaatse van de huidige rijwielstalling bleek de voorkeur te hebben. Op grond van zorgvuldige afwegingen is dus gekozen voor het uitwerken van een traverse op de locatie zoals deze in het huidige plan te vinden is. Ook bij de verkenning

en wijziging van het Plan traverse-gebied van december 2011 is deze locatie in stand gebleven. Wij zien geen reden om hier op terug te komen.

In het schetsontwerp voor het noordelijke stationsplein is, onder andere naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de informatieavond Wijkvereniging Bergerhof, de fietsenstalling ten westen van de traverse ingetekend. Hierdoor kan fietsverkeer worden gescheiden van de voetgangersstroom, en wordt het plein zoveel mogelijk vrijgehouden van obstakels en bebouwing. Het schetsontwerp van het voorplein is op 21 september 2011 aan de klankbordgroep stationsgebied gepresenteerd. Het bestemmingsplan maakt het plein en de ligging van de fietsenstalling mogelijk.

- 1.7 *‘Ook pleit ik ervoor om de traverse zo laag mogelijk aan te leggen. Dat dient het reizigersgemak en past beter bij de Bergerhof’*

Reactie gemeente:

De traverse zal net boven de spoorleidingen komen te liggen. Lager is technisch niet mogelijk.

- 1.8 *“Ik pleit voor een openbare traverse, omdat deze een belangrijke verbinding is tussen Alkmaar west en Alkmaar Centrum”*

Reactie gemeente:

De gemeente is in overleg met NS poort en Prorail over de toegankelijkheid van de traverse. Hiertoe wordt ook een regeling getroffen in de realisatieovereenkomst. Uitgangspunt hierbij is dat de bewoners van de Spoorbuurt, Bergerhof, Bergermeer en Blauestraatkwartier vrij gebruik kunnen maken van de traverse als interwijk-verbinding.

- 1.9 *“het is de vraag of er wel plaats is voor een kiosk.”*

Reactie gemeente:

De bestemming Verkeer-Verblijfsgebied maakt op het plein aan de noordzijde een kiosk mogelijk. Of er plaats is voor een kiosk hangt mede af van het inrichtingsontwerp van dit plein. Momenteel is er geen aanwijzing dat er voor de kiosk geen ruimte zal zijn.

- 1.10 *“Tijdens de informatieavond is toegezegd dat er een schaaltekening komt met de bestemmingen aan de achterkant van het station, rekening houdend met het hoogteverschil van 1,5 meter. Ik adviseer u ten zeerste eerst de plannen op schaal uit te werken en deze plannen samen met het ontwerpbestemmingsplan voor te leggen aan de gemeenteraad.”*

Reactie gemeente:

Er zal in de toelichting bij het bestemmingsplan een weergave worden gegeven van de richtinggevend schetsen van het plein aan de noordzijde (deze zijn 21 september 2011 aan de adviesgroep gepresenteerd). Op deze wijze wordt indicatief een beeld gegeven 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.

- 1.11 *“Het Beeldkwaliteitplan wijst terecht op de groene waarden van het gebied achter het station. Het ligt voor de hand het pleintje aan te laten sluiten bij de groene omgeving, dus met bomen en banken. Het kan zo een ingetogen karakter krijgen dat past bij de beperkte omvang. De nu gekozen omschrijvingen voor dit pleintje kunnen wat mij betreft zo de prullenmand in, pure marketingprietpraat.”*

Reactie gemeente:

Voor kennisgeving aangenomen.

Reactie 2: Wijkvereniging Bergerhof

De reactie beperkt zich tot de noordzijde van het plan.

- 2.1 *“De hoogte van een traverse van 15 meter is onnodig en ongewenst. Onnodig omdat de traverse boven de rijdraden van de treinen kan worden geplaatst. Bij een traverse van 15m worden de trappen hoger dan noodzakelijk, de roltrappen en liften idem. Dat lijkt ons in strijd met het beleid dat is gericht op duurzaamheid. Wij stellen voor te bepalen dat de traverse niet hoger mag dan 11m.”*

Reactie gemeente:

In het voorontwerp is de maximale bouwhoogte voor de traverse 15 meter. Deze zal in het ontwerpbestemmingsplan worden bijgesteld tot een maximale bouwhoogte van 12 meter. De vloer van de traverse komt op ca. 7 meter boven het spoor.

- 2.2 *“De voorgestelde ligging van de traverse draagt ook niet bij aan een duurzame toekomst. Wij stellen voor de traverse schuin te plaatsen. Dit betekent korte looproutes naar het Horizon, rechtbank en SNS. Meer ruimte voor een fietsenstalling ten westen van de traverse. En de fietsers kruizen de voetgangersstroom niet.”*

Reactie gemeente:

Aan dit aspect is al eerder aandacht besteed naar aanleiding van het advies van de wijkvereniging op het plan 'Traverse 2015'. De gemeente heeft hierop een reactie gegeven. De voorgestelde ligging van de traverse vloeit voort vanuit het plan traverse 2015. Bij de keuze voor de ligging hebben diverse aspecten een rol gespeeld. Er is gelet op de stedenbouwkundige setting, de ligging t.o.v. de spoorinfrastructuur, de gewenste locatie van de stationsentree, de relatie met de nieuw te bouwen fietsenstalling en de kosten in verband met de financiële haalbaarheid van het plan. Bij de keuze voor de huidige locatie heeft een afweging plaatsgevonden tussen al deze aspecten. Ook bij de verkenning en wijziging van het Plan traverse-gebied van december 2011 is deze locatie in stand gebleven. Wij zien geen aanleiding om op deze keuze voor de locatie van de traverse terug te komen.

- 2.3 *“Missen tekeningen op schaal van de traverse, waarop we kunnen zien hoe de hoogte van de traverse zich verhoudt tot de woningen in de Leeuwenbekstraat. De noordzijde moet een groene uitstraling behouden. Daarbij past geen traverse die ver boven de woningen uitsteekt.”*

Reactie gemeente:

Wij delen de mening van de wijkvereniging over het groene karakter van de noordzijde. Het groene karakter is dan ook het uitgangspunt in het beeldkwaliteitplan voor de noordzijde. Er zal in de toelichting bij het bestemmingsplan een weergave worden gegeven van de richtinggevendende schetsen van het noordplein. Op deze wijze wordt indicatief een beeld gegeven van de denkrichting voor de inrichting van het plein en de daarbij horende hoogtes. Deze denkrichting ligt ten grondslag aan de wijze waarop het bestemmingsplan is vormgegeven. De hoogte van de traverse wordt in het ontwerpbestemmingsplan aangepast van 15 naar 12 meter. Wij zijn van mening dat de traverse, ook gezien de afstand tussen woningen en traverse, in verhouding tot de woningen niet onevenredig hoog is.

- 2.4 *“De oppervlakte van de kiosk is maximaal 100m². Dat vinden we erg groot voor een kiosk, en veel te groot voor de beschikbare ruimte op het plein. Daarom stellen wij een maximum van 40m² voor.”*

Reactie gemeente:

Een kiosk van maximaal 100m² is naar onze mening geen afwijkend maat voor een kiosk. Vanuit de NS is aangegeven dat 100m² benodigd is voor een eventuele kiosk die rendabel is. In het beeldkwaliteitplan is aangegeven dat de kiosk onderdeel is van de aanlanding van de traverse, een losstaand bouwvolume wordt daarmee voorkomen. In de verbeelding van het bestemmingsplan is een bouwvlak aangegeven waarbinnen de kiosk een plek krijgt. Dit bouwvlak is (ruim 6 maal) groter dan de toegestane 100m², omdat de exacte locatie van een eventuele kiosk nog niet bekend is. Maatgevend is de gestelde maximum van 100m².

- 2.5 *“Bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen maximaal 5 meter hoog zijn. Dat kan wel wat minder, vinden wij. Max. 3 meter lijkt ons een geschiktere hoogte, mede met het oog op de beperkte omvang van het plein.”*

Reactie gemeente:

In de bestemming verkeer-verblijfsgebied is de maximale hoogte voor bouwwerken geen gebouwen zijnde aangepast van 5 meter naar 3 meter.

- 2.6 *“Art. 7.3 gaat over standplaatsen. Onduidelijk aan welke standplaatsen hier gedacht wordt. Taxi’s, woonwagens, caravans?”*

Reactie gemeente:

Er wordt hier bedoeld een standplaats voor het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten, gebruik makend van een fysiek middel zoals een kraam, een wagen of een tafel. Ter verduidelijking zal het begrip standplaats aan de begripsbepaling worden toegevoegd.

- 2.7 *“waar zullen de taxistandplaatsen komen? In de regels van V-VB staat dat er geen standplaatsen zijn toegestaan. Waar zijn taxistandplaatsen dan wel toegestaan.”*

Reactie gemeente:

Zie reactie bij 2.6. Met standplaats wordt niet de taxistandplaats bedoeld. Deze passen in de bestemmingen Verkeer en Verkeer – Verblijfsgebied onder de bestemmingsomschrijving parkeervoorzieningen.

- 2.8 *“Aan de noordzijde is het niet duidelijk waar de fietsenstalling en de Kiss & ride precies zullen komen. Als de fietsenstalling opzij van de kiosk wordt geplaatst, staat hij waarschijnlijk precies in de looproute naar het Horizon en rechtbank. Wij stellen voor de looproute te handhaven.”*

Reactie gemeente:

De fietsenstalling en de Kiss & Ride zijn mogelijk binnen de bestemming ‘Verkeer’ en ‘Verkeer – verblijfsgebied’ binnen de betreffende bestemmingsvlakken. Binnen deze vlakken wordt niet exact geregeld waar deze functies gaan komen. De exacte plaatsing van de diverse functies op het plein wordt geregeld in het ontwerp van de openbare ruimte. In het ontwerp voor de openbare ruimte wordt aandacht besteed aan de vrije looproutes.

- 2.9 *“Wij maken ons zorgen over de capaciteit van de kiss & Ride. In de bocht van de Wognumse Buurt staan dagelijks aan beide zijden van de weg auto’s om treinreizigers weg te brengen of op te halen. Graag zouden wij een op schaal getekende kaart ontvangen waarop de fietsenstalling en de Kiss & Ride zijn aangegeven. Voldoende ruimte biedt aan auto’s.”*

Reactie gemeente:

Momenteel zijn er 2 Kiss&ride plaatsen aan de noordzijde. Het traverse-plan gaat uit van 6 Kiss&ride plaatsen aan de noordzijde. Dit is dus een aanzienlijke uitbreiding van de Kiss&ride capaciteit. Aan de noordzijde is het uitgangspunt om een onbewaakte fietsenstalling met een capaciteit van circa 1250 fietsen te realiseren. Het bestemmingsplan maakt de Kiss&ride en de fietsenstalling mogelijk, de uiteindelijke inrichting wordt geregeld in het ontwerp van de openbare ruimte.

- 2.10 *“Wij stellen voor aan de noordzijde het groene karakter van het plein te behouden, inclusief de bestaande bomen, en waar mogelijk het groene karakter te versterken.”*

Reactie gemeente:

Het behouden en versterken van het groene karakter aan de noordzijde is het uitgangspunt van het beeldkwaliteitplan. De inrichting van het plein zal daar op in spelen. Beplanting wordt een belangrijk onderdeel van de inrichting, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met reeds aanwezige bomen.

- 2.11 *“De verlichting van het plein zien wij graag rustig, zodanig dat het gevoel van veiligheid verhoogd wordt. Het mag zeker geen verlichting zijn die als “eng” wordt ervaren (zoals blauw licht van de Friesebrug). Wat ons betreft hoeft de verlichting niet speels te zijn. Het is ook niet nodig dat het gebouw 's avonds door de verlichting anders is dan overdag.”*

Reactie gemeente:

De plaatsing en vormgeving van de verlichting zal in het ontwerpproces, zowel voor de openbare ruimte als voor de bebouwing, verder worden bepaald. In het beeldkwaliteitplan wordt hiervoor extra aandacht gevraagd, omdat het stationsgebied een bijzondere plek is in de stad. Bij de vormgeving zal uiteraard rekening gehouden met aspecten als leefbaarheid, lichtoverlast, veiligheid en energieverbruik.

- 2.12 *“Bespreekt u svp met NS hoe de bewoners voor en achter het station het spoor kunnen oversteken zonder steeds een OV chipkaart bij zich te hoeven hebben.”*

Reactie gemeente:

De gemeente is in overleg met NS poort en Prorail over de toegankelijkheid van de traverse. Hiertoe wordt ook een regeling getroffen in de realisatieovereenkomst. Uitgangspunt hierbij is dat de bewoners van de Spoorbuurt, Bergerhof, Bergermeer en Blauestraatkwartier vrij gebruik kunnen maken van de traverse als interwijk-verbinding.

Reactie 3: Historische vereniging Alkmaar

“Onderschrijven de wenselijkheid van een verbetering van het stationsgebied uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit. Wij hebben echter wel bezwaar tegen de wijze waarop getracht wordt de toegankelijkheid van het gebied te vergroten en de diverse functies te situeren.”

- 3.1 *“Cultuurhistorie heeft nog nauwelijks een rol gespeeld bij de planvorming. De kap van het eerste perron heeft een status als gemeentelijk monument. Het stationsgebouw is een beeldbepalend pand en gemeentelijk monument in voorbereiding. Door de hoogte van de nieuwe bebouwing en de voorgenomen traverse wordt dit gebouw in zijn monumentale waarde aangetast. Het perron zal door de luchtbrug en trappen vanaf de traverse als het ware in tweeën geknipt worden.”*

Reactie gemeente:

In het beeldkwaliteitplan wordt uitvoerig aandacht besteed aan de relatie tussen het historische stationsgebouw en de nieuwe stationsbebouwing, zoals:

- doorsnijdingen van de nieuwe trappen en liften vanaf de traverse door de monumentale houten overkapping wordt zorgvuldig vormgegeven en met respect voor dit gemeentelijk monument;
- historisch stationsgebouw en nieuwe stationsbebouwing zijn niet ondergeschikt, maar gelijkwaardig ten opzichte van elkaar. De nieuwe bebouwing heeft respect voor het historische stationsgebouw, dit vraagt om een zorgvuldige ontwerphouding op het gebied van schaal, maatverhoudingen, kleur en detaillering.
- de nieuwe bebouwing onderscheidt zich in architectuur, ten opzichte van het historische stationsgebouw: historische en traditioneel versus eigentijds en transparant;

- 3.2 *“Wij betreuren het dat het stationsgebouw haar functie als stationshal verliest. Het is jammer dat de hoofdtoegang van het station niet door de hal kan worden geleid. Wij vragen ons af of de mogelijkheden daartoe wel goed onderzocht zijn.”*

Reactie gemeente:

In de huidige situatie vervult de hal van het historische stationsgebouw al niet meer de functie van hoofdtoegang. De ingang naar de huidige voetgangerstunnel vormt de hoofdtoegang. In 2010 zijn de gezamenlijke ambities van de gemeente, Prorail en NS beschreven in het document 'Stationsgebied Alkmaar, Visie 2030'. Hierin is ook een verkenningsstudie gedaan naar de plaats voor de traverse en de situering van de ingang naar het station, aan de hand van loopstromen, de omgeving, een centrale ligging ten opzichte van de treinen en met respect voor het oude stationsgebouw is gekozen voor het huidige ontwerp.

- 3.3 *“Wij vragen ons af waarom niet voor een nieuwe ruimere tunnel is gekozen, bijvoorbeeld vanuit de hal van het station. Bedenk daarbij dat de trappen voor een tunnel minder hoog zullen zijn dan de trappen van een traverse, wat voor de reizigers van belang is.”*

Reactie gemeente:

In eerste instantie is onderzoek gedaan naar het verbeteren van de huidige tunnel of het realiseren van een nieuwe tunnel. De inpassing van liften in de bestaande tunnel bleek technisch, constructief en kostentechnisch niet haalbaar. Een traverse heeft ten opzichte van een nieuwe tunnel voordelen in kosten, in bouw en ten aanzien van sociale veiligheid. Met de visies Stationsgebied Alkmaar visie 2030 en Stationsgebied Alkmaar traversegebied 2015 heeft de gemeenteraad in december 2010 besloten om “in afwijking van het structuurplan 2005 uit te gaan van een traverse in plaats van een nieuwe perrontunnel”. Er is geen aanleiding om op dit besluit terug te komen.

- 3.4 *“De keuze voor een traverse zal zeker op de plaats waar deze nu gesitueerd is leiden tot aantasting van het monumentale perron.”*

Reactie gemeente:

De traverse zal de monumentale perronkap op spoor 2 kruisen en doorsnijden. Bij de keuze voor de bouw van de traverse is met dit nadeel in de afweging rekening gehouden. De doorsnijdingen van de traverse, de nieuwe trappen en liften door de monumentale houten overkapping wordt zorgvuldig vormgegeven met respect voor dit gemeentelijk monument. Daarbij zal een procedure voor een monumentenvergunning worden doorlopen.

- 3.5 *“Voordat nieuwe stappen worden ondernomen in de planontwikkelingen adviseren wij eerst een historische waardeverkenning te doen en hiermede vervolgens bij de planuitwerking rekening te houden. Wij adviseren de vaststelling van het bestemmingsplan uit te stellen en eerst te onderzoeken of de cultuurhistorische waarden beter in de planvorming gerespecteerd kunnen worden.”*

Reactie gemeente:

Het stationsgebied is een dynamisch gebied waarin aanpassingen nodig zijn ter verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid. Het huidige inrichting van het stationsgebied voldoet niet aan de huidige standaard en de eisen die nu aan een station worden gesteld. Modernisering van het stationsgebied is dus nodig, uiteraard respect voor de huidige aanwezige cultuurhistorische waarden. Wij zijn van mening dat met deze cultuurhistorische waarden in de planvorming van het stationsgebied ruim voldoende rekening is gehouden. Zie hiervoor ook onze reactie onder 3.1.

3 Adviesgroep Stationsgebied-traverse

Eindoordeel van de adviesgroep op het **Voorontwerp** bestemmingsplan Stationsgebied onderdeel Traverse.

“Met genoeg heeft de adviesgroep kennisgenomen van de intenties in het Beeldkwaliteitplan (BKp) en de ontwerp impressie van het Bergerhof stationsplein. De vertaling van deze intenties naar het voorontwerp bestemmingsplan (Toelichting, Regels en Verbeelding) is echter niet altijd helder. Enerzijds omdat de Regels niet specifiek genoeg zijn en anderzijds omdat een bestemmingsplan geen dwingende eisen kan stellen t.a.v. sloop, maar ook geen bouwplicht kent.”

1. *Het ergert de Adviesgroep dat in het BKp relativerend wordt gesproken over de te ontwikkelen woningbouw aan de Noordzijde. Wij vinden de in het Bpl opgenomen woningbouw uitgangspunt en geen lippendienst om kantoorontwikkeling mogelijk te maken. Ter vergadering is toegezegd de teksten aan te passen.*

Reactie gemeente:

De bedoelde woningbouw is gelegen buiten het plangebied. Wel is er een duidelijke relatie tussen het plangebied ‘Stationsgebied – traverse’ en de te ontwikkelen woningbouw in het plangebied ‘Stationsgebied, ontwikkeling noordzijde’. Deze relatie wordt gelegd in het beeldkwaliteitplan. Uitgangspunt is dat deze woningbouw wordt gerealiseerd, het woordje “eventuele” bij woningbouw in het beeldkwaliteitplan wordt geschrapt.

2. *Daarnaast zijn er elementen in de planvorming die zich niet laten vertalen in een bestemmingsplan, maar opgenomen moeten worden in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de Gemeente en NS (poort en reizigers). De als maar wisselende opvattingen van de NS maken het moeilijk gedane afspraken te bewaken. Wij gaan er van uit dat in een dergelijke overeenkomst de volgende, soms al eerder gemaakte afspraken, worden opgenomen:*
 - a. *De Noord-Zuid verbinding (tunnel of traverse) zal 7 dagen per week en 24 uur per etmaal gratis toegankelijk zijn voor de bewoners van de buurten (Sporbuurt, Bergerhof, Blaeustraat kwartier en Bergermeer) De bewoners worden daartoe vanwege de NS gratis OV chipkaarten ter beschikking gesteld.*

Reactie gemeente:

De gemeente is in overleg met NS poort en Prorail over de toegankelijkheid van de traverse. Hiertoe wordt ook een regeling getroffen in de realisatieovereenkomst. Uitgangspunt hierbij is dat de bewoners van de Sporbuurt, Bergerhof, Bergermeer en Blaeustraatkwartier vrij gebruik kunnen maken van de traverse als interwijk-verbinding.

- b. *Tevens dat de kwaliteit en toegankelijkheid van de verbinding (tunnel of traverse) een minimale vereiste kent van een roltrap en lift bij alle stijpunten. Deze inspanningsverplichting moet dus ook aan de Bergerhof zijde tot de aanleg van een roltrap leiden.*

Reactie gemeente:

Dit is ook een uitgangspunt van de op te stellen realisatieovereenkomst. Aangezien er nog sprake is van een tekort kan er nu niet met zekerheid gesteld worden dat alle roltrappen ook direct zullen worden gebouwd.

- c. *Ook in de overeenkomst dient vooraf overeen gekomen te worden, dat NS-Poort voor haar rekening, na verplaatsing van de hamburgerwinkel de sloop van het opstal van zal uitvoeren en de westgevel van het historische Stationsgebouw in oude luister zal herstellen. Alleen op deze wijze kan de in het beeldkwaliteitplan beoogde vrije doorzicht en ruimte tussen oud en nieuwbouw van 10 meter worden gegarandeerd. Anders zou slechts een onooglijk steegje resteren, dat ook nog sociaal onveilig is.*

Reactie gemeente:

Het plan voor het traverse-gebied is inmiddels gewijzigd. In november 2011 heeft NS gemeld dat men de eigen onderdelen van het Plan traverse-gebied 2015 financieel niet rond krijgt. Dat betekent dat de bouw van een nieuw kantoor voor NS-reizigers en de bouw van nieuwe

winkelruimte niet doorgaat. Er is gezocht naar een andere oplossing voor het verbeteren van de toegankelijkheid van het station en het oplossen van het fietsprobleem. Bij het zoeken naar een alternatief is uitgegaan van het behoud van de huidige invulling van het historische stationsgebouw. Een onnodige verplaatsing van winkelmeters gepaard gaande met kapitaalsvernietiging, wordt daardoor zoveel mogelijk vermeden. Uitgangspunt is een zo compact mogelijk station waarbij de stationsfuncties niet te veel uit elkaar worden getrokken. Er is gekozen voor het model waarbij de traverse blijft liggen op de oorspronkelijke plek aan de westzijde van de huidige tunnel. De trap vanaf de traverse krijgt een knik richting de plek waar zich nu de ingang naar de tunnel bevindt. In de toekomst zou hier eventueel nog een stationshal kunnen worden gemaakt. Op deze manier blijft het historische gebouw bespaard en is er voldoende ruimte voor de fietsenstallingen. De winkels blijven vooralsnog op de huidige plek. Onder de traverse ontstaat een ruimte voor onder andere voorzieningen en winkels ter compensatie van de GWK-ruimte die voor de trap moet wijken. Op de plek waar nu de ingang van de perrontunnel zit komt een bredere toegang naar perron 1.

3. *Het perron (spoor 1) achter het oude stationsgebouw met de oude luifel is smal. Onbegrijpelijk is dat de achtergevel rooilijn van het (de) nieuwe gebouw(en) op de Plankaart/Verbeelding een nog smaller perron veroorzaakt. Daarom de achtergevelrooilijn nieuwbouw minimaal gelijk aan het oude stationsgebouw.*

Reactie gemeente:

Geconstateerd is dat de achtergevelrooilijn van het historische stationsgebouw niet goed is verwerkt in het voorontwerp bestemmingsplan. De rooilijn wordt in het ontwerp aangepast. Het historische stationsgebouw bestaat aan de perronzijde uit het historische gebouw, met een aanbouw en vervolgens de perronkap. Aan deze situatie zal niets veranderen.

4. *De adviesgroep ziet graag dat het nieuwbouw deel ten oosten van de traverse, dat het dichtst tegen het oude stationsgebouw naast de geprojecteerde vrije doorgang van 10 meter, een zelfde dieptemaat zal krijgen als het oude stationsgebouw. Met andere woorden dat daar de voorgevelrooilijn oud/nieuw in lijn ligt. De plankaart/verbeelding is nu onzorgvuldig, onzuiver en scheef.*

Reactie gemeente:

De dieptemaat van de nieuwbouw ter plaatse van het oude grenswisselkantoor is nodig om de omvangrijke fietsenstalling in het gebouw mogelijk te maken (ca. 4000 fietsen). Voor het goed functioneren van deze fietsenstalling is het van belang om deze zo dicht mogelijk bij de stationsingang/traverse te plaatsen. De verbeelding zal in het ontwerp worden nagelopen op onzorgvuldigheden.

5. *Bebouwing boven de traverse met luifel kunnen wij niet rijmen met het BKP. Zeer groot bezwaar heeft de Adviesgroep tegen de in het BP opgenomen mogelijke bebouwing boven de traverse (tot 15 m) aan de zuidzijde. Voor de traverse die t.o.v. het bovenkant spoor op +7 begint is een bouwhoogte van waarschijnlijk +12m genoeg. Geen bezwaar heeft de adviesgroep tegen een hogere maat voor uitsluitende de traverse (15m) alleen als dit bijvoorbeeld een gevolg is van de gekozen vormgeving. (denk aan een hangbrug of aan Calatrava). Maar beslist geen (kantoor)bebouwing. Bij de Adviesgroep is er overigens geen bezwaar tegen het onder de grond van nieuwbouw bv. opslag ruimtes te maken.*

Reactie gemeente:

De hoogte van 15 meter ter plaatse van de traverse-ingang in het traverse-gebouw zal in het huidige bestemmingsplan worden aangepast. De maximale bouwhoogte van de traverse zelf zal 12 meter bedragen. Het laagste punt van de traverse over het spoor en de Verlegde Kruseman van Eltenweg zal 7 meter bedragen. In het voorontwerp bestemmingsplan wordt het ondergronds bouwen al mogelijk gemaakt in de algemene bouwregels.

6. *In het BKP wordt in het midden gelaten of gekozen moet worden voor een eenheid in de nieuwbouw gevel of dat voor een ensemble gevel gekozen moet worden. Het feit dat na advies van de Adviesgroep het oude stationsgebouw binnen de plangrens is opgenomen biedt naar onze mening voldoende mogelijkheid om uitwisseling van functies te realiseren. Dus hoeven niet alle (vervangende) functies in de nieuwbouw geperst te worden. Een ensemble*

gevel ligt nu dus meer in de rede. Ook omdat de dieptemaat van de stalling t.o.v. het perron groter moet zijn dan ter plaatse van het oude stationsgebouw.

Reactie gemeente:

Er wordt uitgegaan van het ensemble model. Door recente planwijziging zullen de huidige functies in het historische stationsgebouw behouden blijven.

- In de gepresenteerde teksten is er sprake van mogelijke hotelvestiging in het oude stationsgebouw, maar in de Regels is hier niets over opgenomen. De adviesgroep kan instemmen met het al eerder geopperde idee van een grand café met terras op de begane grond van het oude stationsgebouw. Een hotel functie in het oude Stationsgebouw wordt alleen gezien als dit geen uitbreiding maar een verplaatsing vanuit de Spoorbuurt is.*

Reactie gemeente:

Een hotelfunctie maakt geen onderdeel meer uit van de huidige planvorming.

- De ontwerpimpressie Bergerhof zijde is zeer positief ontvangen. In het bijzonder de ordening van west naar oost van de fietsenstalling, de traverse aanlanding, de kiosk en de locatie voor kiss and ride en het hierdoor ontstane opgetilde echte plein, gescheiden van fietsers spreekt tot de verbeelding. Graag ziet de Adviesgroep dit idee ook duidelijk in de Toelichting, Regels en de Verbeelding terug. Dus ook de verschillende verkeersfuncties.*

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan is er op gericht dat de beoogde inrichting van de openbare ruimte mogelijk wordt gemaakt. Het ontwerp bestemmingsplan zal aangepast worden naar het meest recente ontwerp openbare ruimte. De uiteindelijke inrichting wordt bepaald in het ontwerp voor de openbare ruimte.

- In tegenstelling tot eerdere advisering, rust in de ruimte, is de verkeersfunctie aan de zuidzijde weer opgesplitst in Verkeer- Verblijfsgebied (V-VB) en Verkeer (V). De Adviesgroep blijft bij haar standpunt dat het hele gebied c.q. voorplein tussen de gevels tot verblijfsgebied (V-VB) wordt aangewezen en dat ook de taxistandplaats wordt verplaatst. Alleen op die manier kan de in het beeldkwaliteitplan beoogde obstakelvrije ruimte ontstaan. Uiteraard blijft het oost west verkeer v.v. voor OV, taxi, en de het overig verkeer, waaronder de aansluitingen in en uit de Spoorbuurt voor de bewoners en bezoekers mogelijk.*

Reactie gemeente:

Het voorplein voor het station en de Stationsweg worden opnieuw ingericht. De bestemmingen maken dit mogelijk. Omdat de Stationsweg wel haar functie blijft behouden van belangrijke ontsluitingsweg is, met de daarbij behorende verkeersbewegingen, hiervoor een passende verkeer bestemming opgenomen. Dit maakt echter de beoogde inrichting van een stationsplein met zoveel mogelijk obstakelvrije ruimte, taxistandplaatsen, kiss en ride en de afwikkeling van het verkeer niet onmogelijk.

- Omdat reeds eerder is aangegeven dat de gemeente de handhaving stevig zal oppakken concluderen wij dat ook het stallen van fietsen in het winkelgebied binnen dit handhavingregiem valt.*

Reactie gemeente:

Wanneer eenmaal is voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen en de voorpleinen gereed zijn zal er ook worden gehandhaafd. Tijdens de uitvoering wordt de handhaving verder uitgebouwd.