

Ontwikkeling Overstad

m.e.r.- beoordeling

Gemeente Alkmaar

oktober 2006
concept

Ontwikkeling Overstad m.e.r.-beoordeling

dossier : A5176.01.001

registratienummer :

versie : concept

Gemeente Alkmaar

oktober 2006

concept

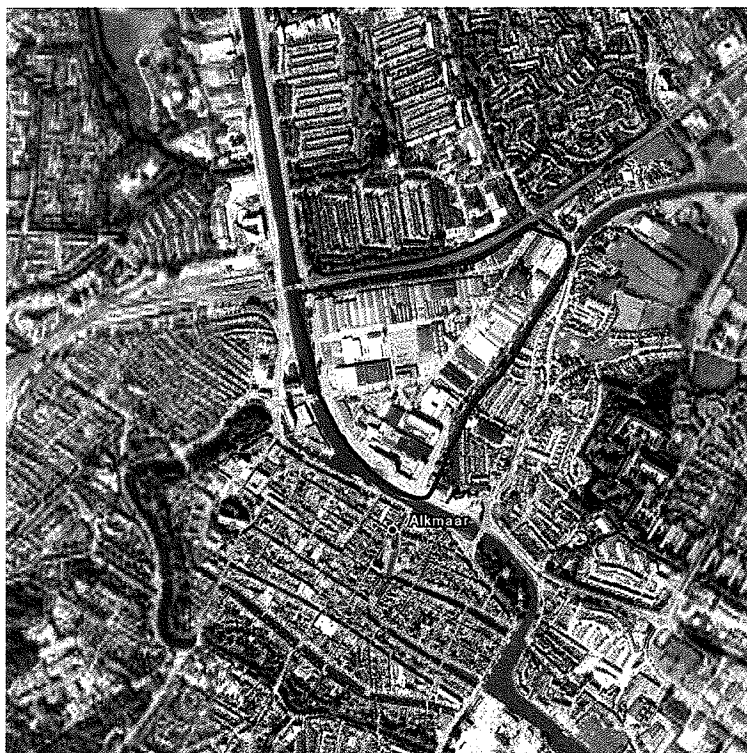
BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel van het milieu-onderzoek	3
1.3	Opbouw van dit rapport	3
2	M.E.R. –BEOORDELING ALGEMEEN	4
2.1	M.e.r. –(beoordelings)plicht	4
2.2	M.e.r. –beoordeling herstructurering Overstad	4
2.3	Besluit initiatiefnemer en bevoegd gezag	6
2.4	Procedure m.e.r. –beoordeling	6
3	KENMERKEN VAN HET PROJECT	7
4	PLAATS VAN HET PROJECT	10
5	KENMERKEN VAN HET POTENTIELE EFFECT	11
5.1	Verkeer en vervoer	11
5.2	Geluid	11
5.3	Luchtkwaliteit	12
5.4	Externe veiligheid	12
5.5	Bodem en water	13
5.6	Energie en duurzaamheid	13
5.7	Archeologie en cultuurhistorie	13
6	CONCLUSIE	15
7	COLOFON	16

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Alkmaar heeft het voornemen het bedrijventerrein Overstad binnen nu en 15 jaar om te vormen tot een aantrekkelijk binnenstedelijk woon- en winkelgebied. Het terrein heeft een totale omvang van circa 32 hectare en ligt op steenworp afstand van de historische binnenstad van Alkmaar. Het gebied wordt begrensd door het Noord-Hollands Kanaal, de spoorlijn Alkmaar-Den Helder waarachter de woonwijk Huiswaard is gesitueerd, en de Hoornsevaart met daarachter de woonbuurten Rekerbuurt en Friesepoort. Op figuur 1 is de locatie van het terrein aangegeven.



Figuur 1: Locatie Overstad

De realisatie van meer dan 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied maar minder dan 4.000, is milieueffectrapportage (m.e.r.) -beoordelingsplichtig¹. Aangezien de plannen voorzien in de nieuwbouw van maximaal 2580 woningen², valt de activiteit onder de m.e.r. -beoordelingsplicht. Daarnaast wordt er circa 83.000 m² detailhandel en voorzieningen in het gebied toegevoegd waardoor de totale bedrijfsvloeroppervlakte van het stadsproject (detailhandel en voorzieningen, inclusief winkelcentra en parkeerterreinen) wellicht meer dan een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² zal gaan bedragen. Ook deze activiteit is m.e.r. -beoordelingsplichtig. Dit betekent dat het bevoegd gezag moet beoordelen of het opstellen van een milieueffectrapport (MER) nodig is (art. 7.8b. van de Wet milieubeheer). Dit rapport bevat

¹ Categorie 11.1, onderdeel D van het Besluit m.e.r. 1994.

² Conform Masterplan Overstad

de milieu-informatie voor het bevoegd gezag om een besluit over het al dan niet doorlopen van een m.e.r.-procedure voor de herontwikkeling van het bedrijventerrein Overstad te kunnen nemen³.

1.2 Doel van het milieu-onderzoek

Doel van het milieu-onderzoek is om op objectieve wijze milieu-informatie omtrent de herontwikkeling van het terrein Overstad te verzamelen en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak om de m.e.r. –procedure te doorlopen.

1.3 Opbouw van dit rapport

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- M.e.r.-beoordeling algemeen (hoofdstuk 2);
- Kenmerken van het project (hoofdstuk 3);
- Plaats van het project (hoofdstuk 4);
- Mogelijke effecten van het project (milieuthema's) (hoofdstuk 5).
- Conclusie (hoofdstuk 6)

³ Nota bene: er is wel gestart met een plan-MER (voorheen SMB, Strategische MilieuBeoordeling)

2 M.E.R. –BEOORDELING ALGEMEEN

2.1 M.e.r. -(beoordelings)plicht

In de wet Milieubeheer is sinds 1 oktober 2005 opgenomen dat activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn, conform een nieuwe methodiek beoordeeld moeten worden.

In tegenstelling tot de “oude” systematiek, waarbij voor de activiteit werd beoordeeld of er sprake was van “bijzondere omstandigheden”, die de activiteit MER-plichtig zouden maken, is nu sprake van een beoordeling van “belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben”. De beoordeling geschiedt aan de hand van drie criteria.

De drie criteria zijn conform de Europese richtlijn milieu-effectbeoordeling:

1. Kenmerken van het project
2. Plaats van het project
3. Kenmerken van het potentiële effect van het project

2.2 M.e.r. –beoordeling herstructurering Overstad

De herstructurering van Overstad is m.e.r. –beoordelingsplichtig op grond van artikel 11.1 en 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het “Besluit milieueffectrapportage 1994”. In het geval van Overstad is geconcludeerd op basis van artikel 11.1 en 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het “Besluit milieueffectrapportage 1994” dat er geen directe m.e.r.-plicht geldt.

In artikel 11.1 staat dat de bouw van woningen m.e.r.-beoordelingsplichtig is indien deze betrekking heeft op de bouw van meer dan 2000 woningen⁴ in een aaneengesloten gebied binnen de bebouwde kom. In artikel 11.2 staat dat de uitvoering van een stadsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is als de uitvoering betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Deze oppervlaktes betreffen het aantal toe te voegen m² (bron: Infomil).

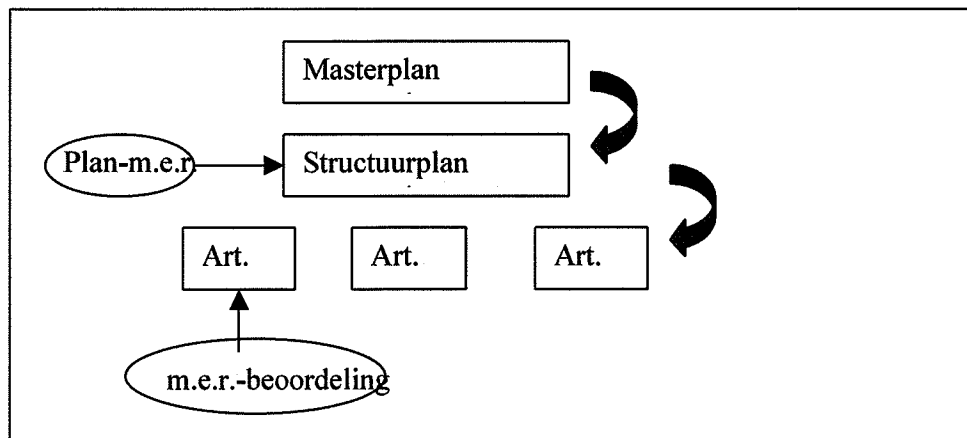
Voor het Structuurplan Overstad wordt een plan-m.e.r. opgesteld. Dit gebeurt parallel aan de m.e.r.-beoordeling.

⁴ Als de bouw van woningen betrekking heeft op 4.000 woningen of meer binnen de bebouwde kom, is er sprake van een directe m.e.r.-plicht (artikel 11.1 van onderdeel C van de bijlage bij het “Besluit milieueffectrapportage 1994”). Er is in dit geval dus geen sprake van directe m.e.r.-plicht.

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
11.1 De bouw van woningen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom.	Het plan, bedoeld in de artikelen 2a, 4a, 7, 10 en 36c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat in de bouw voorziet.
11.2 De uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van de uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, of 2°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 2a, 4a, 7, 10, en 36c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat in de uitvoering, wijziging of uitbreiding voorziet.

De transformatie van Overstad vindt geleidelijk plaats, over een periode van 10-15 jaar. Waar nodig, wordt per deelgebied met een WRO artikel 19 vrijstelling de nieuwe bestemming geregeld. Vermoedelijk is géén van deze vrijstellingsbesluiten afzonderlijk m.e.r.-beoordelingsplichtig, omdat in geen van de vrijstellingsbesluiten afzonderlijk de bouw van meer dan 2.000 woningen of de realisatie van meer dan 200.000 m² bvo detailhandel binnen de bebouwde kom mogelijk wordt gemaakt.

Omdat de vrijstellingsbesluiten deel uitmaken van één plan, zijn ze als geheel toch m.e.r.-beoordelingsplichtig. Vergelijkbare plannen, waarbij besluiten afzonderlijk niet m.e.r.- (beoordelings-)plichtig waren, maar zoveel samenhang vertoonden met andere besluiten dat ze eigenlijk als één plan konden worden beschouwd zijn door de Raad van State regelmatig afgewezen wanneer er geen MER of m.e.r.-beoordeling voor was opgesteld.



2.3 Besluit initiatiefnemer en bevoegd gezag

In het geval van Overstad zal een eventuele m.e.r.-procedure gekoppeld worden aan een art. 19 Wro-procedure waarmee wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan.

De initiatiefnemer is de gemeente Alkmaar. Het bevoegd gezag is de gemeenteraad van Alkmaar.

2.4 Procedure m.e.r. –beoordeling

De beslissing om al dan niet een MER op te stellen dient bekend te worden gemaakt middels berichtgeving in één of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen. Indien is beslist dat voor de activiteit geen m.e.r. behoeft te worden doorlopen, is kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant vereist. De beslissing om al dan niet een m.e.r. te doorlopen dient ter inzage te worden gelegd, bijvoorbeeld op het gemeentehuis of de bibliotheek.

Tegen de beslissing dat al dan niet een m.e.r. procedure zal worden doorlopen, kunnen belanghebbenden bezwaar aantekenen bij het bevoegd gezag. Als is beslist om een MER op te stellen is de initiatiefnemer belanghebbende en kan dus meteen bezwaar aantekenen. Als is beslist om geen MER op te stellen, kunnen belanghebbenden bezwaar aantekenen bij de terinzagelegging van de afwijking van het bestemmingsplan (middels een art. 19 procedure) waarbij de aanmeldingsnotitie MER-beoordeling ook ter inzage wordt gelegd. Belanghebbenden kunnen ook in beroep gaan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Indien het bevoegd gezag besluit dat een m.e.r.-procedure zal worden doorlopen, wordt de procedure gestart met het opstellen van een startnotitie. De informatie uit de m.e.r.-beoordeling kan hiervoor worden gebruikt. De startnotitie MER dient ter inzage te liggen (dit in tegenstelling tot een startnotitie (nota reikwijdte en detailniveau) van een plan-MER of SMB).

3 KENMERKEN VAN HET PROJECT

Dit hoofdstuk behandelt criterium 1: kenmerken van het project.

Omvang van het project

Ondanks zijn centrumligging en de vestiging van vele (met name woon-) winkels en showrooms heeft Overstad het karakter behouden van een bedrijventerrein. Het gebied heeft een oppervlakte van 56 hectare.

In de herstructurering van Overstad worden straten gecreëerd, waardoor meer voorkanten (adressen) ontstaan en is ruimte voor toevoeging van detailhandel en kantoren. Er worden tevens tussen de 1800 en 2580 woningen gebouwd.

De herstructurering en nieuwbouw van Overstad is een transformatieproces dat geleidelijk zal plaatsvinden. In de eerste fasen wordt het deel dat aansluit op het stadscentrum en het centrale deel (koopstad) ontwikkeld.

Vigerende bestemmingsplannen

Het vigerend bestemmingsplan is het Bestemmingsplan Huiswaard-Overstad (1996). Dit plan is conserverend van aard, omdat er in 1997 nog geen sprake van was dat bedrijven zouden vertrekken. Het plan biedt ruimte voor categorie 3-bedrijven. Er zijn enkele bedrijven in het gebied aanwezig die mogelijk de herstructurering van Overstad belemmeren (een machinefabriek en een tankstation met LPG). De gemeente wil deze bedrijven uit het gebied plaatsen.

In de partiele herziening van dit bestemmingsplan (2001) is een vrijstelling voor horeca, sport en recreatie geregeld. Ook zijn er enkele onvolkomenheden in het moederplan met betrekking tot detailhandel op de 2^{de} en 3^{de} verdieping van het Klercx-complex aan de Noorderkade geregeld en is een regeling opgenomen voor de vestiging van kleine, kiosk-achtige winkeltjes.

In het uitwerkingsplan Huiswaard Overstad (2003) zijn de uitwerking van de plankaart en de voorschriften voor het centrumgebied opgenomen.

Voor het gehele centrumgebied is in mei 1996 een structuurvisie vastgesteld. Specifiek voor Overstad wordt nu (eind 2006) een Masterplan en een Structuurplan opgesteld. Het structuurplan wordt zodanig opgesteld dat het kan dienen als ruimtelijke onderbouwing voor vrijstelling van het vigerend bestemmingsplan middels een artikel 19 procedure.

Cumulatie met andere projecten

Er is een duidelijke relatie tussen de ontwikkeling van Overstad en het plangebied aan de noordkant van Overstad De Zeswielen genaamd.

PM. Plaatje zeswielen invoegen

Voorontwerpbestemmingsplan De Zeswielen

Als onderdeel van de route in de binnenstad van Alkmaar is De Zeswielen al jaren onderwerp van discussie. Al in 1978 werden varianten voor een alternatieve route gemaakt, maar vanwege financiële redenen is de weg nooit verlegd. In 1984 werd een prognose gemaakt dat het aantal motorvoertuigen per etmaal zou toenemen van 4.300 tot 5.800, maar in 2001 reden er al 13.000 motorvoertuigen op De Zeswielen.

Omdat De Zeswielen met de ontwikkeling van Overstad waarschijnlijk nog zwaarder belast zal worden, is de discussie omtrent het verleggen van de weg opnieuw gestart. In 1997 heeft dit geresulteerd in een nota waarin drie varianten zijn onderzocht: route achter de huizen langs met fietspad, route achter de huizen langs zonder fietspad en route voor de huizen langs. Vanuit diverse oogpunten (financieel, milieu, stedenbouwkundig etc) is voor de route achter de huizen langs, zonder fietspad, gekozen. De nota is in 1997 door het college vastgesteld.

In oktober 2001 is in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer gekozen voor een nieuw Zeswielentraject achter de huizen langs dat een structurele oplossing moet bieden voor de toename van het verkeer. Het huidige Zeswielen traject blijft bestaan voor langzaam verkeer.

Omdat de herziening van het Zeswielentraject niet past binnen het vigerende bestemmingsplan Zeswielen (1986) en bestemmingsplan Huiswaard 2 (1974, geldig voor het gedeelte bij de spoorlijn), is een herziening van het bestaande bestemmingsplan aan de orde.

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

In het rapportage "Duurzame ontwikkeling Overstad" zijn de ambities met betrekking tot het gebruik van materialen opgenomen. De ambitie bestaat uit 1) het zoveel mogelijk hergebruiken van bestaande constructies en materialen, 2) het toepassen van afgewerkte materialen en constructies zoveel mogelijk over de levensduur optimaliseren en 3) het beperkt gebruik van grondstoffen in de fase van beheer en onderhoud van gebouwen, installaties en infrastructuur.

Dit wordt uitgewerkt in o.a.: zuinig materiaalgebruik, gebruik van hernieuwbare materialen, hergebruik, multifunctioneel bouwen, flexibel en demontabel bouwen en een toegankelijke civiele infrastructuur.

Productie van Afvalstoffen

In de ambities is opgenomen dat de productie van afval zoveel mogelijk wordt voorkomen tijdens het ontwerp en de bouw. Ook wordt het scheiden van afval en hergebruik op de bouw gestimuleerd. Het voorkomen van en zorgvuldig omgaan met huishoudelijk afval wordt gestimuleerd en inzameling vindt waar mogelijk ondergronds plaats. Er wordt ook gedacht aan gezamenlijke inzameling van afval bij bedrijven.

Verontreiniging en hinder

De ambitie van de gemeente ten aanzien van het buitenmilieu is dat de locatie vrij moet zijn van hinder. Geluid, stank, luchtverontreiniging, wind, belemmering van daglichttoetreding, bezonning en emissies vanuit de bodem krijgen alle aandacht. Voor de uitwerking wordt gedacht aan: de juiste functie op de juiste plaats (zoneren), verdiept aanleggen van wegen, pleinen voor voetgangers en fietsers, ondergronds parkeren en ondergrondse aan- en afvoer van goederen en afval.

Op hinder door geluid en luchtverontreiniging wordt in hoofdstuk 5 bij beschrijving van mogelijke effecten verder ingegaan.

Risico van ongevallen

De gemeente heeft op dit punt als ambities geformuleerd: een goede beleving van sociale veiligheid en verkeersveiligheid, veiligheid in gebouwen (gas- en elektriciteitsinstallaties), aanvaardbare risico's ten aanzien van brand, explosie en verspreiding van gevaarlijke stoffen.

In Overstad is geen sprake van transport van gevaarlijke stoffen over de weg of over het spoor, maar wel over het Noord-Hollands kanaal. Uit onderzoek⁵ is gebleken dat het risico van externe veiligheid dat hieruit voortvloeit acceptabel is.

Tevens is er een LPG gastank aanwezig in het gebied. De LPG tank kent een 10⁻⁶ risico contour, die belemmerend is voor de geplande woningbouw in de (directe) omgeving van het tankstation.

PM: kaartje met locatie tankstation invoegen

p.m.: Zijn er geen hogedruk gasleidingen etc of hoogspanningsmasten?

De herstructurering van Overstad zal geen vergroting van de kans op ongevallen met zich meebrengen. Gezien de toe te voegen woonbebouwing en daarmee de toename van het aantal personen in het gebied kan het aantal slachtoffers bij een eventueel ongeval wel toenemen ten opzichte van de huidige situatie (toename van het groepsrisico).

PM: er kan sprake zijn van aanvullend beleid vanuit de provincie.

Op externe veiligheid wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan.

⁵ Invoegen referentie

4 PLAATS VAN HET PROJECT

Dit hoofdstuk behandelt criterium 2: plaats van het project.

Het bestaande grondgebruik

In een voormalige polder is het plangebied nu te karakteriseren als stedelijk gebied. Het gebied Overstad is ingeklemd tussen de woonwijken Huiswaard en Oudorperpolder, de Hoornse vaart en het Noord-Hollands kanaal met daarachter de binnenstad van Alkmaar. Ondanks vele (meubel-) winkels heeft het gebied geen aantrekkelijke uitstraling; het is versnipperd, vele grote kavels, veel achterkanten, veel verkeersruimte, weinig/geen fietspaden en stoepen en weinig verblijfsruimte.

Het gebied heeft een structuur van grote kavels en aaneengesloten percelen. Sommige delen zijn verpauperd of worden zeer extensief gebruikt. De bebouwing bestaat uit bedrijfshallen, showrooms en winkels met meestal 1,2 of 3 bouwlagen. Langs de Kwakelkade liggen woonboten aangemeerd. Er is een 16-tal bedrijven die milieuhinder veroorzaken, verder is er een tankstation met een LPG installatie en een windmolen in de omgeving die belemmerend kunnen werken voor woningbouw. Aan de noordzijde ligt de spoorbaan met een spoorbrug die mogelijk geluidshinder veroorzaakt.

De rijkdom en het regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied

Overstad bestaat voor het grootste gedeelte uit infrastructuur, bedrijfspanden en hier en daar wat groen. Aan de Noordzijde bevinden zich waterpartijen en aan de zuidzijde de oevers van de Hoornse Vaart en het Noord-Hollands kanaal.

Er is zeer diverse bebouwing, maar wat de bebouwing gemeen heeft is de afwezigheid van natuurwaarden of de geschiktheid hiervoor. De bebouwing is niet geschikt als vleermuisverblijf en nauwelijks geschikt als broedplek voor vogels.

Er zijn weinig plaatsen met beplanting, er zijn geen beschermde soorten aangetroffen. De waterpartijen zijn grotendeels beschoeid met beton en basalt en de kleine slootjes met hout. Oevervegetatie is spaarzaam aanwezig. De bermen en ruigten kennen algemene vegetatie en de verharde gedeelten in het plangebied kennen nagenoeg geen vegetatie.

In het gebied zijn waarschijnlijk mollen, muizen, kikkers, egels en algemene vogelsoorten (kraaiachtigen, mussen, merel) en watervogels (meerkoet, waterhoen en eend) aanwezig. Alle genoemde soorten zijn beschermd onder de Flora- en Faunawet. Het terrein is niet geschikt voor dagvlinders en libellen. Er zouden (beschermde) vissoorten kunnen voorkomen. Aangezien er geen sloten gedempt gaan worden zijn er geen negatieve effecten te verwachten.

Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Er is in het plangebied nauwelijks sprake van natuurlijk milieu. Ontwikkeling van natuur in het plangebied ligt niet voor de hand gezien de stedelijke inklemming van het plangebied.

5 KENMERKEN VAN HET POTENTIELE EFFECT

Dit hoofdstuk behandelt criterium 3: kenmerken van het potentiële effect.

Per potentieel effect zijn belangrijk:

- Het bereik van het effect
- Het grensoverschrijdend karakter van het effect
- Orde van grootte en complexiteit van het effect
- De waarschijnlijkheid van het effect
- De duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

5.1 Verkeer en vervoer

Er zijn verschillende routes in en om Overstad denkbaar, zoals hieronder weergegeven in het kaartje. In alle varianten wordt een deel van de binnenring van Alkmaar door Overstad geleid.

PM. aanvullen met kaartjes

Er zijn vier ontsluitingen van het gebied, aangegeven met de pijlen. De verkeersafwikkeling kent op dit moment 1 knelpunt: PM.

Herinrichting van Overstad leidt tot een toename van verkeersbewegingen in en rond Overstad. Als direct gevolg kan dit leiden tot meer geluid en een verslechtering van de luchtkwaliteit. Omdat in de huidige situatie op de binnenring reeds knelpunten bestaan met betrekking tot verkeersdoorstroming, geluidsoverlast en luchtverontreiniging⁶, is dit zeker een aandachtspunt.

5.2 Geluid

Door de verwachte toename van verkeer, zal de geluidsbelasting in en rond het plangebied toenemen. Daarentegen zal de bedrijvigheid in het gebied afnemen en plaats maken voor woningen, hetgeen geluidsreductie tot gevolg kan hebben.

Invoegen kaartjes: wel/geen knelpunt – > maatregelen

Op dit moment bevindt zich aan de noordzijde van het plangebied een stalen spoorbrug. De geluidsbelasting blijft weliswaar onder de norm (kwalificeren), maar indien in de nabije omgeving van de spoorbrug woningen gerealiseerd worden, is het geluidsniveau van de brug wel een aandachtspunt.

⁶ Beleidsplan Verkeer en Vervoer

5.3 Luchtkwaliteit

In het ontwerp Plan van Aanpak luchtkwaliteit is de huidige luchtkwaliteit in Alkmaar opgenomen, alsmede de verwachte luchtkwaliteit in 2010, 2015 en 2020 bij autonome ontwikkeling en bij het doorvoeren van een pakket aan (verkeers-) maatregelen.

Voor Overstad geldt dat er in het plangebied nu en in de toekomst geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor NOx en PM 10 (fijn stof) worden verwacht. De belangrijkste overschrijdingen doen zich voor op de binnenring van Alkmaar, deels grenzend aan het plangebied.

Als onderdeel van de ontwikkeling van Overstad wordt gedacht aan het doortrekken van de centrumring door Overstad. Met deze specifieke wegomlegging is in het Plan van Aanpak luchtkwaliteit geen rekening gehouden. De verwachting is dat, bij doortrekken van de centrumring door het plangebied, er mogelijk wel een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen in het plangebied zal optreden. Mede gezien het aantal toe te voegen woningen, dus mogelijk een toename van het aantal blootgestelden, ligt hier een aandachtspunt.

PM Kaartjes opnemen

De herstructurering van Overstad is aangemeld voor het project "in betekenende mate". Dit betekent dat een mogelijk plaatselijke overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen, gecompenseerd wordt door maatregelen elders. Nader uitwerken.

5.4 Externe veiligheid

In het plangebied is geen sprake van transport van gevaarlijke stoffen over de weg of over het spoor. Er is wel sprake van transport van gevaarlijke stoffen over het Noord-Hollands kanaal. Bij de ontwikkeling van Overstad, blijven deze transporten gehandhaafd. In de huidige situatie is uitgegaan van een personendichtheid van 100 personen per hectare. De kans op een ongeval met transporten op het Noord-Hollands kanaal is zeer laag en levert op dit moment geen risico's van betekenis op.

Bij de ontwikkeling van Overstad zal de personendichtheid langs het Noord-Hollands kanaal toenemen (woningbouw). Het aantal slachtoffers in het geval dat zich een ernstig ongeval voordoet, is dan waarschijnlijk hoger. Een en ander wordt vastgelegd in berekeningen van het groepsrisico. Indien in de nieuwe situatie de personendichtheid langs het kanaal toeneemt, dient aan een mogelijke overschrijding van het groepsrisico aandacht te worden besteed.

Verder is er in het plangebied een tankstation met een LPG opslagtank aanwezig. Deze LPG opslagtank kent een risicocontour zoals in onderstaand plaatje weergegeven. Indien binnen de contouren gevoelige bestemmingen, zoals woningen, worden gepland, is er sprake van een belemmering vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Gezien de gewenste ontwikkelingen in Overstad, is verplaatsing of sluiting van het tankstation een oplossing.

PM Hogedruk gasleidingen? Hoogspanningsmasten?

Is er provinciaal beleid m.b.t. Plaatsgebonden en Groepsrisico??

5.5 Bodem en water

Bodem

Overstad is een gebied met voornamelijk bedrijven. Deze bedrijvigheid begon in de jaren 50 en zette door in de jaren 70. De kwaliteit van de bodem wordt bepaald door de zandlaag van de jaren 50 en de invloed van de daarna opgekomen bedrijvigheid.

Volgens de bodemkwaliteitskaart van Alkmaar is de bodem licht verontreinigd met PAK's en enkele zware metalen. Functiebeperkingen als gevolg van deze achtergrondconcentraties zijn niet aan de orde.

Op enkele bedrijfslocaties waar mogelijk sprake was van bodemvervuiling is in het voorjaar van 2006 bodemonderzoek verricht. Daaruit is gebleken dat voor een aantal gevallen de bodem sterk is verontreinigd en nader onderzoek nodig is. Een viertal locaties is inmiddels in het saneringsplan opgenomen.

Water

In Overstad is geen oppervlaktewater aanwezig. Wel wordt het plangebied omsloten door boezemwater en een spoorsloot. Het huidige rioolstelsel is gemengd. Overstort vindt plaats op de boezem.

Voor de herinrichting van Overstad wordt uitgegaan van de realisatie van een volledig gescheiden stelsel waarbij hemelwater volledig wordt afgekoppeld⁷. Het extra benodigde oppervlaktewater is hierdoor minimaal 5,2% van het plangebied. De spoorsloot kan binnen het gebied bij plaatselijke versmalling gecompenseerd worden door plaatselijke verbreding. De spoorsloot maakt deel uit van het polderpeil Huiswaard. Bij realisatie van de Nieuwe Hoornse Vaart is het wenselijk deze met hetzelfde boezempeil door te trekken naar de Spoorsloot. Hierdoor wordt de waterkwaliteit in het plangebied verbeterd en het heeft tevens een positieve invloed op de beeldkwaliteit. Omdat hemelwater afgekoppeld wordt en geloosd op het oppervlaktewater, is mogelijk voorzuivering nodig. Er wordt bovendien gewerkt met duurzame materialen die niet uitlogen.

5.6 Energie en duurzaamheid

In de rapportage "Duurzaam Overstad", zijn de doelstellingen met betrekking tot energie en duurzaamheid geformuleerd. P.M. na energievisie.

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

In het plangebied Overstad is geen hoge archeologische verwachtingswaarde. Dat komt mede doordat een groot deel van het gebied reeds vergraven is, ten behoeve van de ontwikkeling van het Kwakelhuis en het Arcadegebouw (aan de noordkade).

Het belangrijkste archeologisch waardevolle element is een vroeger dijktracé (de dijk van Alkmaar naar Bergen) die rond 1200 is aangelegd. Resten van deze dijk bevinden zich

⁷ Conform advies van het waterschap

waarschijnlijk onder de huidige weg van de kanaalkade of misschien net westelijk daarvan. Het is niet geheel zeker of er onder de Kwakelkade nog resten kunnen worden teruggevonden.

Verder zijn er in het gebied delen met cultuurhistorisch waardevolle elementen en vormen de huidige straatnamen een verwijzing naar de geschiedenis van het gebied. Er zijn ook enkele waardevolle gebouwen, bijvoorbeeld de voormalige Ringers cacao-fabriek (nu Klerkx woonwereld, geen eigendom van de gemeente) en het ontsmettingsgebouw van het Witte Kruis.

Bij de ontwikkeling van Overstad wordt zoveel mogelijk gestreefd naar het behoud van genoemde cultuurhistorische en archeologische waardevolle elementen. In het ontwerp wordt bijvoorbeeld de voormalige cacao-fabriek ingepast.

P.M. Kaartje opnemen met arc. verwachtingwaarde

6 CONCLUSIE

In het algemeen kan het volgende worden gezegd:

1. de situatie op Overstad verbetert alleen maar t.o.v. autonome ontwikkeling. Door het uitplaatsen van de milieubelastende bedrijven en een ander type bedrijvigheid wordt het leefklimaat gunstiger.
2. het gebied wordt als het ware "opgeruimd". Nu is het een zeer onaantrekkelijk gebied met veel restruimte.
3. er blijft een aantal aandachtspunten binnen het gebied waar bij detaillering van de inrichting van het gebied rekening gehouden moet worden. Allereerst is het LPG-tankstation. Op dit moment zorgt deze inrichting al voor een overschrijding van het groepsrisico. In de toekomst wil het tankstation uitbreiden waardoor een grotere risicocontour van toepassing wordt. De inrichtingsplannen van Overstad voorzien in woningbouw, in de directe omgeving van het tankstadion is een wooncomplex gepland met meerlaagsbouw. Geadviseerd wordt het tankstadion te verplaatsen of geen LPG-overslag meer toe te staan. Het tankstation beperkt de "vrijheid" bij herinrichting van het gebied.
4. Het tweede aandachtspunt is cultuurhistorie. Er zijn verschillende varianten van de herinrichtingsplannen gepresenteerd. Een deel van deze plannen houden rekening met het handhaven van de oude cacaofabriek. Op dit moment is deze in zijn geheel bedekt met "platen" waardoor de oorspronkelijke gevel niet meer te zien is. Geadviseerd wordt de fabriek in oude glorie te herstellen waardoor het bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het gebied.
5. Verkeersontsluiting: 4 punten voor ontsluiting. Ondanks toename van het verkeer verbetert het leefklimaat doordat routes worden verlegd.
6. Geluidoverlast (punten noemen en mogelijke oplossingen). Spoorbrug en hoeken van het gebied. De inrichting van het gebied houdt rekening met de locatie van de woningen. De woningen die dicht bij het spoor of de verlegde binnenring van Alkmaar zijn gesitueerd behoeven wellicht aanpassingen (zoals gevelisolatie, etc. waardoor het geluid in de woning niet meer dan 35 dB(A) betreft)
7. Voor het luchtkwaliteitsprobleem (nu al, maar in de toekomstige autonome situatie zijn vanwege het schoner worden van motoren overschrijdingssituaties grotendeels verdwenen) is middels "Europese compensatie (gebaseerd op de saldobenadering)" een oplossing gevonden.

Gezien de minimale effecten wordt een MER niet noodzakelijk geacht. Doordat er een planmer voor het gebied wordt opgesteld wordt er al zorgvuldig omgegaan met de milieueffecten van de alternatieven. De keuze voor het VKA is grotendeels gebaseerd op deze effectinschatting.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Alkmaar
Project	: Ontwikkeling Overstad
Dossier	: A5176.01.001
Omvang rapport	: 16 pagina's
Auteur	: Manon Kerssemeeckers
Bijdrage	: Jos de Lange, Annemiek Maatman
Projectleider	: Jos de Lange
Projectmanager	: Paul Eijssen
Datum	: november 2006
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

E info@dhv.nl

www.dhv.nl

