

ONTWERP

Structuurplan

Overstad

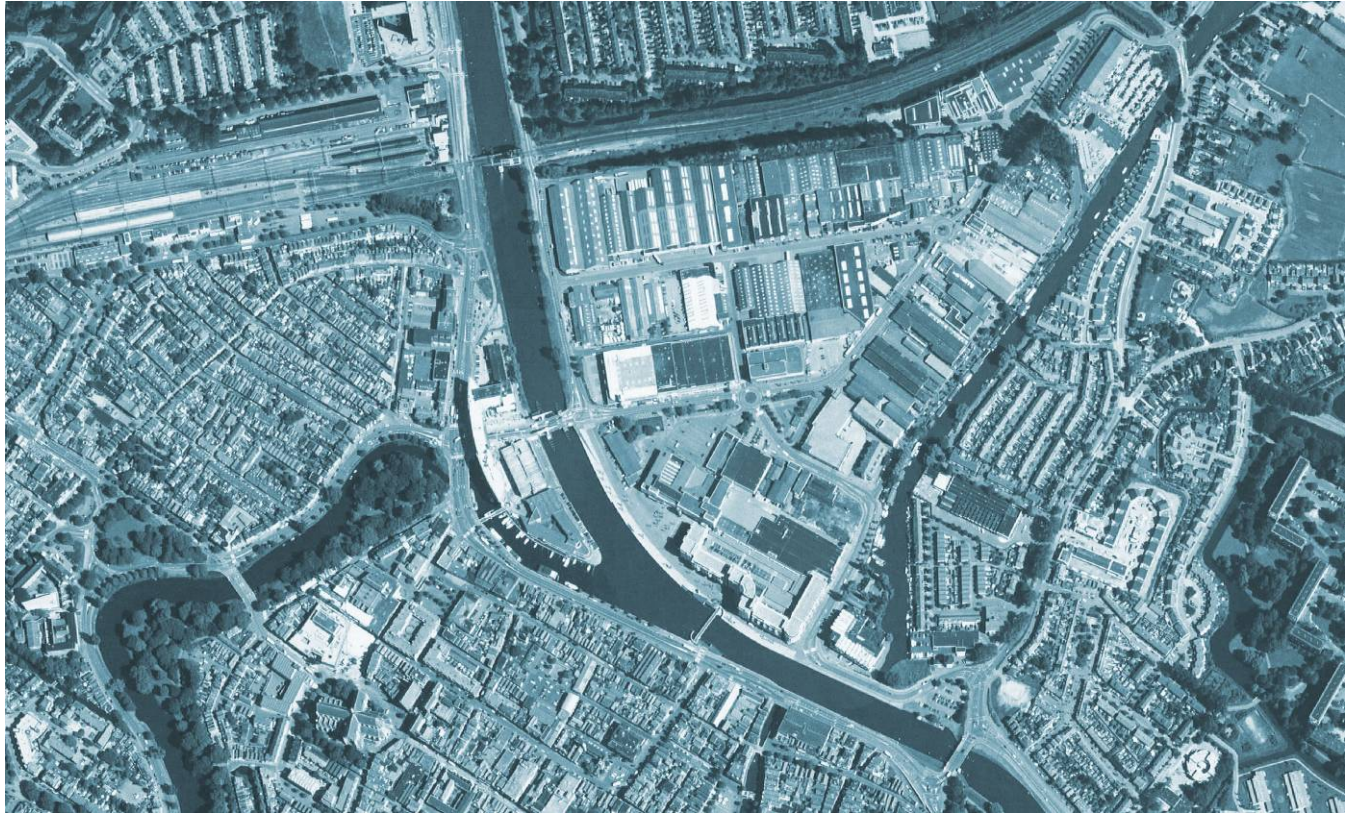


Gemeente Alkmaar
Juni 2007

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1. <i>Aanleiding Masterplan /structuurvisie</i>	5
1.2. <i>Begrenzing plangebied</i>	5
1.3. <i>Opzet en inhoud, leeswijzer</i>	6
2. Beleidskader	7
2.1 <i>Rijksbeleid</i>	7
2.1.1 Nota Ruimte	7
2.1.2 Nationaal verkeers- en vervoersplan 2001-2020	7
2.1.3 Nota Mobiliteit	7
2.1.4 Vierde Nota Waterhuishouding	8
2.1.5 Kaderrichtlijn water	8
2.2 <i>Provinciaal en regionaal beleid</i>	8
2.2.1 Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord	8
2.2.2 Structuurvisie HAL	9
2.2.3 Regionale woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015	10
2.2.4 Uitwerking regionaal detailhandelsbeleid	11
2.2.5 Provinciaal locatiebeleid	11
2.2.6 Groenontwikkelingsplan Noord-Kennemerland	12
2.2.7 Sociaal Milieubeleidsplan 2002-2006 (Waar een wil is, is een weg)	12
2.2.8 Waterhuishoudingplan Noord-Holland 1998-2006, (Stilstaan bij stromen)	12
2.2.9 Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland	13
2.2.10 MilieuKwaliteitsPlan HAL	13
2.3 <i>Gemeentelijk beleid</i>	15
2.3.1 Structuurvisie Centrumgebied Alkmaar	15
2.3.2 Stadsvisie, Alkmaar sterke stad in een grote regio	15
2.3.3 Visie op wonen Alkmaar 2002-2006 (2002)	15
2.3.4 Beleidsplan Verkeer en Vervoer (2000)	16
2.3.5 Gemeentelijk Waterplan 2002-2012	16
2.3.6 Welstandsnota	16
2.3.7 Horecabeleid “Tussen lust en last”	16
2.3.8 Hotelbeleid	17
2.3.9 Archeologie	17
2.3.10 Gemeentelijk locatiebeleid	17
2.4 <i>Geldende bestemmingsplannen</i>	18
2.4.1 Bestemmingsplan Huiswaard Overstad (1996)	18
2.4.2 Partiele Herziening “Huiswaard Overstad” (2001)	18
2.4.3 Uitwerkingsplan Centrumgebied “Bestemmingsplan Huiswaard Overstad” (2003)	18
3. Diverse aspecten	19
3.1 <i>Cultuurhistorische waarden in het plangebied</i>	19
3.1.1. Historisch geografische waarden	20
3.1.2 Architectuurhistorische waarden	21
3.1.3 Archeologische waarden	22
3.2 <i>Detailhandel</i>	24
3.2.1 Distributie-planologisch onderzoek	25
3.2.2 Reguliere detailhandel	25
3.2.3 Perifere detailhandel	25
3.2.4 schaalgrootte winkelunits	25
3.3 <i>Overige commerciële voorzieningen:</i>	26

3.4	<i>Milieu</i>	27
3.4.1	Plan-mer	27
3.4.2	Watertoets	28
3.4.3	Energievisie	29
3.4.4	Duurzaamheid	33
3.4.4	Bodem	35
3.4.5	Flora en Faunawet	36
3.4.6	Externe veiligheid	36
4.	Relatie tot de omgeving	37
5.	Visie Overstad	38
5.1	<i>Inleiding</i>	38
5.1.1	Alkmaarse stadseconomie	38
5.1.2	Eigenheid en sfeer	38
5.1.3	Meerwaarde van Overstad voor Alkmaar	39
5.1.4	Plangebied	39
5.1.5	Ontwikkelingsvisie	39
5.1.6	Opgave	40
5.2	<i>De huidige situatie</i>	41
5.2.1	Historische context en trends	41
5.2.2	Ruimtelijke structuur	41
5.2.3	De verkeersstructuur	41
5.3.	<i>Ambitie en uitgangspunten</i>	43
5.3.1	Adressen maken op Overstad	43
5.3.2	Transformatieproces	43
5.3.3	Woon- en werkklimaat (milieu)	43
5.3.4	Bereikbaarheid	44
5.3.5	Aansluiten op de binnenstad	46
5.4.	<i>Het programma</i>	47
5.4.1	Planconcept	47
5.4.2	Ruimtelijk Raamwerk	47
5.4.3	Programma Wonen	48
5.4.4	Woningbouwprogramma	48
5.4.5	Wonen op het water	48
5.4.6	Programma Werken en Winkelen	49
5.4.7.	Programma Leisure en Stadseconomie	49
5.4.8	Horeca	50
5.4.9	Programma Verkeer en Parkeren	51
5.4.10	programma Duurzame kwaliteit;	52
5.5	<i>Overstad in 2020</i>	55
6.	Zicht op uitvoering	58
6.1	<i>Planproces</i>	58
6.2	<i>Uitwerking en uitvoering</i>	61
Bijlage	Verkeersintensiteiten	68



1. INLEIDING

1.1. Aanleiding Masterplan /structuurvisie

Overstad was vroeger een bedrijventerrein voor (zware) bedrijvigheid waar in de loop der jaren winkels tussen zijn gebouwd.

Overstad heeft verschillende positieve aspecten, zoals een aantal succesvolle winkels, een meubelboulevard en enkele mooie wooncomplexen direct grenzend aan de binnenstad. Negatieve punten zijn de verkeers- en parkeerproblemen, een wat versnipperd winkelaanbod en een onlogische looproute. Het gebied als geheel maakt een rommelige indruk en mist een goede, aantrekkelijke aansluiting met de binnenstad van Alkmaar.

Mogelijkheden

De ligging biedt veel mogelijkheden voor een aantrekkelijk, modern en binnenstedelijk woon- en winkelgebied, die nu te weinig benut worden. Het gebied zou profiteren van herontwikkeling:

- Het gebied zou beter voor winkelend publiek kunnen worden ingericht en nog meer mensen kunnen trekken.
- Ook kunnen veel meer woningen worden gerealiseerd en kan Overstad een aantrekkelijkere woonlocatie worden voor meer mensen.
- Er kan dan meer ruimte voor parkeren en een betere verkeersafwikkeling gerealiseerd worden.

Daarom heeft de gemeente Alkmaar het proces in gang gezet om in de loop van zo'n 15 jaar het hele gebied van Overstad te herontwikkelen. Overstad moet op termijn een levendig en aantrekkelijk stadsdeel van Alkmaar worden. Een centrumlocatie met een hoogwaardig woon-, werk- en voorzieningenniveau en een kwalitatief goede openbare ruimte, met een goede verbinding met de oude binnenstad.

De uitdaging is om de relatie tussen de historische, kleinschalige binnenstad en het grootschaliger, moderne Overstad in een stedenbouwkundig en architectonisch plan goed vorm te geven, het structuurplan Overstad. Het structuurplan is dusdanig opgesteld en uitgewerkt dat het als ruimtelijke onderbouwing kan dienen voor vrijstelling van het vigerend bestemmingsplan ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voor zover deze op dit moment nog niet planologisch-juridisch mogelijk is.

1.2. Begrenzing plangebied

Het plangebied Overstad is gelegen direct ten noorden van de binnenstad, langs het Noordhollands Kanaal. Voor de situering van het gebied binnen Alkmaar wordt verwezen naar het ingevoegde kaartje. Het gebied wordt begrensd door het Noordhollands Kanaal, de spoorlijn Alkmaar-Den Helder, waarachter de woonwijk Huiswaard is gesitueerd, en de Hoornsevaart met hierachter gelegen de woonbuurten Rekerbuurt en Friesepoort. Het gebied heeft een omvang van circa 32 hectare. Op onderstaande afbeelding wordt het plangebied met een zwarte begrenzing globaal omsloten.

1.3 Opzet en inhoud, leeswijzer

In dit structuurplan is in hoofdstuk 2 allereerst een samenvatting opgenomen van het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente, uiteraard voor zover relevant voor het plangebied en de beoogde ontwikkeling. Vervolgens wordt er in hoofdstuk 3 een korte beschrijving gegeven van diverse aspecten, zoals cultuurhistorie, detailhandel, verkeer en milieu.

In hoofdstuk 4 wordt de relatie aangegeven met de directe omgeving. Van daaruit wordt in hoofdstuk 5, de visie op Overstad beschreven. In hoofdstuk 6 wordt vervolgens een doorkijk gegeven richting de uitvoering.

De lezer, die snel inzicht wil krijgen in de opzet en inhoud van het structuurplan kan volstaan met het lezen van deze inleiding en de hoofdstukken 3 en 5. Hier kan de lezer de toelichting op de gewenste ontwikkeling vinden lezen in combinatie met een aantal beleidskaders voor die ontwikkeling.

2. BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

De nieuwe Nota Ruimte is op 17 januari 2006 vastgesteld. Algemene uitgangspunten voor deze nota zijn:

- ontwikkelingsplanologie,
- decentralisatie,
- deregulering,
- uitvoeringsgerichtheid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking heeft. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie,
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland,
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden,
4. het borgen van veiligheid.

Door middel van bundeling en organisatie wil het Rijk beleidsstrategieën voor economie, infrastructuur en verstedelijking hanteren. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

2.1.2 Nationaal verkeers- en vervoersplan 2001-2020

Mobiliteit mag en hoort bij de moderne samenleving. De mobiliteit groeit. De overheid wil deze groei opvangen en tegelijk de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. De belangrijkste instrumenten zijn: beter benutten van de bestaande infrastructuur, het bouwen waar knelpunten blijven en prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten. Hierdoor ontstaat een direct verband tussen gebruiken en betalen. Ook de toepassing van nieuwe technologie draagt bij aan een betere bereikbaarheid, meer veiligheid en een betere leefbaarheid. De aanpak van het Nationaal verkeers- en vervoersplan wordt gekenmerkt door:

- het centraal stellen van de behoefte van de burger: keuzes van burgers en bedrijven worden gerespecteerd, maar de gebruiker betaalt voor wat hij kiest;
- een zakelijke benadering: instrumenten worden ingezet naar effectiviteit;
- infrastructuur is drager van ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- er komt meer ruimte voor publiek-private samenwerking bij de aanleg en exploitatie van infrastructuur;
- decentraal wat kan, centraal wat moet;
- flexibiliteit om rekening te kunnen houden met de dynamiek in de samenleving.

2.1.3 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid,
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden,

- een goed functioneren systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling,
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

2.1.4 Vierde Nota Waterhuishouding

Het beleid dat in deze nota is opgenomen heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. Dit beleid vormt ook de basis voor watertoets, die het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) voor alle ruimtelijke plannen voorschrijft.

2.1.5 Kaderrichtlijn water

Deze richtlijn (2000/60/EG), die sinds 2000 van kracht is, heeft als doel om de kwaliteit van watersystemen in Europa te beschermen en waar nodig, te verbeteren. Hiervoor moet duurzaam watergebruik worden bevorderd en moeten lozingen van gevaarlijke stoffen worden teruggedrongen of beëindigd. De Kaderrichtlijn richt zich op grond- en oppervlaktewater. De essentie van de Kaderrichtlijn Water ligt in de stroomgebiedbenadering. Het beheer van rivieren wordt vanuit het stroomgebied benaderd. Het belangrijkste instrument van de KRW is het stroomgebied beheersplan, dat voor elk stroomgebiedsdistrict gemaakt moet worden. Voor Deze stroomgebieden zijn weer onderverdeeld in deelstroomgebieden. De organisaties van de deelstroomgebieden hebben een plan van aanpak gemaakt om in 2009 tot een stroomgebiedbeheersplan te komen.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Zowel de provincie als de verschillende samenwerkende regionale overheden (zoals gemeenten en waterschappen) hebben beleid geformuleerd. Het integrale provinciale beleid is verwoord in het *Streekplan*. Daarnaast heeft de provincie een aantal sectorale plannen en beleidsstukken opgesteld zoals een *Milieubeleidsplan* en een *Waterhuishoudingsplan*. De samenwerkende gemeenten hebben vooral veel aandacht besteed aan toekomstvisies. De waterschappen hebben eveneens gezamenlijk plannen opgesteld. De van belang zijnde beleidsstukken zijn in het navolgende aan de orde gesteld.

2.2.1 Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord

In oktober 2004 hebben Provinciale Staten het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord vastgesteld. Hierin heeft de provincie een aantal opgaven voor Noord-Kennemerland geformuleerd:

- bij invulling van een ontwikkeling wordt uitgegaan van de cultuurhistorische en bestaande stedenbouwkundige waarden;
- versterking van de centrumpositie van het HAL-gebied (Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk) met Alkmaar als hoofdcentrum;
- faciliteren van minimaal de autonome behoefte van circa 15.000 woningen in de periode 2004-2014;
- voldoen aan de vraag bij uiteenlopende doelgroepen en naar uiteenlopende woonmilieus;
- verdichting en stedelijke vernieuwing in met name Alkmaar (versterking van het stedelijke woonmilieutype);
- er wordt gestreefd naar versterking van de economische positie door o.a. in te zetten op de dienstverlening en kantoren;
- verminderen van de huidige en toekomstige verkeersoverlast;
- creëren van voldoende ruimte voor water om wateroverlast tegen te gaan;
- waterneutraal bouwen bij herstructurering van het HAL-gebied;
- een integrale en gelijktijdige aanpak van rood (verstedelijking), groen en blauw (water).

Een deel van de bouwopgave moet binnenstedelijk worden ingevuld (inspanningsverplichting van 40% per regio).

In de Visiekaart 2004-2030 is o.a. het HAL-gebied in 2030 geïllustreerd.



Afbeelding: uitsnede Visie 2004-2030

In het Ontwikkelingsbeeld is aangegeven dat Alkmaar vrijwel geen uitlegmogelijkheden meer heeft. Alkmaar kan nog wel een flinke kwaliteitsslag maken en een aanzienlijke capaciteit aanboren door herstructurering, verdichting en transformatie. Met transformatie wordt de herinrichting van centraal gelegen binnenstedelijke terreinen tot gemengde woon-werkgebieden bedoeld. Dit kan zoveel capaciteit opleveren, dat mogelijk kan worden voorzien in de grote vraag naar het stedelijke woonmilieutype. Bij een goede invulling kan ook het aantal arbeidsplaatsen in een stedelijke setting behouden blijven of zelfs groeien.

Het plangebied Overstad heeft op de streekplankaart de aanduiding "bestaand stedelijk gebied". Voor de inrichting van bestaand stedelijk gebied worden door de provincie de volgende beleidslijnen gehanteerd:

- wettelijk beschermde structuren moeten behouden blijven. Ook open of blauw-groene ruimten die een belangrijke bijdrage leveren aan de stedenbouwkundige of cultuurhistorische structuur van het stedelijk gebied moeten bij de inpassing van nieuwe functies worden gerespecteerd.
- plannen en initiatieven gericht op verandering van bestaande stedelijke functies in andere stedelijke functies binnen bestaande bebouwing of door toevoeging van nieuwe bebouwing worden beoordeeld aan de hand van de ruimtelijke situatie ter plaatse. Behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied is daarbij uitgangspunt. Een Beeldkwaliteitplan wordt aanbevolen, in ieder geval bij projecten groter dan 100 woningen.
- binnen bestaand stedelijk gebied geldt het locatiebeleid.
- bij de (her-)inrichting van het stedelijk gebied moeten gemeenten streven naar het beperken van negatieve invloeden op het oppervlaktewater- en het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water.
- de bouwhoogte van bebouwing is niet vastgelegd. Wel moet bij nieuwbouw rekening worden gehouden met de afstand tot de contour in verband met de visuele effecten op het landelijk gebied.
- de regelgeving voor veiligheid, geluid, stank en luchtverontreiniging wordt in acht genomen.

Kleinschalige bedrijven passen binnen een woonwijk. Er wordt door de provincie naar gestreefd om deze bedrijven in woonwijken te vestigen.

2.2.2 Structuurvisie HAL

De *Structuurvisie HAL* geeft de toekomstige ontwikkeling van de gemeenten Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk weer.

In de *Structuurvisie* is aangegeven dat de dynamiek van de HAL-gemeenten voornamelijk wordt bepaald door de ligging aan de noordrand van de Randstad. De woonfunctie van de HAL-gemeenten heeft zich veel sterker ontwikkeld dan de werkgelegenheidsfunctie. De consequentie hiervan is een sterke mobiliteitsbehoefte.

In de Structuurvisie worden de drie lopers (rode, groene, blauwe) uitgewerkt.

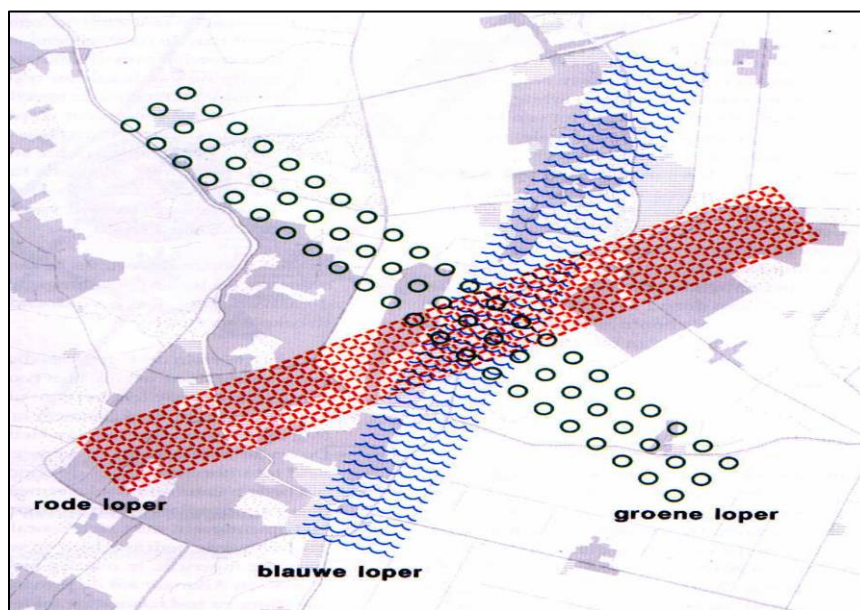
Naast de rode loper is de groene loper het meest van belang voor Alkmaar-Noord. Deze loper vormt een corridor tussen de polder de Schermer enerzijds en het wijde landschap van Noord-Holland Noord en de kust anderzijds en loopt dwars door het HAL-gebied. Het recreatiegebied Geestmerambacht aan de noordzijde van Alkmaar en het geprojecteerde landschap rond de Stad van de Zon, ten oosten van Alkmaar, vormen de twee zwaartepunten.

De groene loper zal gevormd worden door een langzaamverkeers-verbinding tussen beide recreatiegebieden, en parallel daaraan een te ontwikkelen verbindingszone met ecologisch verantwoorde water- en moerasmilieus. De groene loper zal ook een belangrijke verbinding voor fietsverkeer vanuit het HAL-gebied naar de kust zijn. Hiervoor is het nodig om een extra kruising met het Noordhollandsch Kanaal te maken ter hoogte van Geestmerambacht.

De blauwe loper zorgt voor verdere mogelijkheden voor versterking van de watersport door het creëren van extra aanlegmogelijkheden in Alkmaar. Deze is gesitueerd rond het kanaal Omval-Kolhorn.

De rode loper heeft als drager de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard. De loper biedt mogelijkheden om de bovenregionale en regionale functie van Alkmaar en Heerhugowaard te versterken. Nieuwe voorzieningen kunnen hier worden ontwikkeld, zoals voorzieningen op het gebied van kennis, cultuur, openbaar bestuur, research, vrije tijd, horeca, manifestaties en congressen.

Voor Alkmaar wordt een verdere ontwikkeling als bovenregionale locatie voor voorzieningen en kantoren beoogd. Voor bedrijven-terreinen is de herstructureringsopgave van belang (kanaaloevers, andere verouderde bedrijventerreinen).



2.2.3 Regionale woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015

De regionale woonvisie geldt als leidraad bij de invulling van de regionale en lokale woningbouwprogramma's. Geeft richting aan regionale ontwikkelingen en signaleert kansen en bedreigingen op de woningmarkt. In het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord is aangegeven dat de minimale woningbehoefte in Noord-Kennemerland 15.100 woningen omvat tot 2015. Volgens de regionale woonvisie is de realistische plancapaciteit van Alkmaar 6600 woningen tot 2015. Alle gemeenten zetten zich bij nieuwbouw in voor aanpasbaar en levensloopbestendig bouwen, met aandacht voor de kwaliteitseisen van ouderen conform bijvoorbeeld het woonkeurlabel. Op het gebied van wonen en zorg zetten de gemeenten zich in om hun aandeel in de behoefte aan zorgwoningen te realiseren. Hierbij wordt gedacht aan clusterwonen, begeleid wonen en woonzorgcomplexen. In het overzicht van de gemeentelijke plancapaciteit wordt verwacht dat er voor 2010 in Overstad 300 woningen kunnen worden opgeleverd en dat er tussen 2010 en 2015 circa 700 woningen worden opgeleverd.

2.2.4 Uitwerking regionaal detailhandelsbeleid

Doel van dit onderzoek is om de regionale koopfunctie van Alkmaar, de HAL regio en de regionale detailhandelsstructuur te versterken en leegstand te voorkomen. In deze visie integreren de binnenstad en het centrale deel van Overstad tot één bovenregionaal winkelgebied waarbij de nadruk ligt op het recreatief winkelen. Gekoppeld aan Overstad-centrum kan een integrale herontwikkeling plaatsvinden van het aanbod binnen het thema wonen. Aangezien het woonthemacentrum op meerdere plaatsen kan aansluiten op de routing van winkelcentrum Overstad-centrum biedt dit kansen voor synergie, in tegenstelling tot andere steden. Gekoppeld aan het representatieve themacentrum wonen, kan vervolgens een gebied worden ontwikkeld met aanvullende pdv-branches. Deze zich meer zelfstandig profilerende vestigingen zouden kunnen worden ingepast in de zone aansluitend aan het themacentrum wonen (Koedijkerstraat, Pettemerstraat).

2.2.5 Provinciaal locatiebeleid

Op 26 april 2005 hebben gedeputeerde staten de beleidsnota “een goede plek voor ieder bedrijf, naar een nieuw locatiebeleid in Noord-Holland” vastgesteld. Hiermee geeft de provincie vorm aan een nieuw locatiebeleid als uitvoering van de Nota Ruimte. De kern van het (nieuwe) locatiebeleid is het bieden van een geschikte vestigingsplaats voor iedere activiteit met economische gevolgen, te weten bedrijvigheid en grootschalige voorzieningen. Daarbij gaat het niet meer alleen om mobiliteitsaspecten, maar wordt het locatiebeleid verbreed tot:

- Economische ontwikkelingsmogelijkheden in de vorm van het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor de diverse activiteiten;
- Bereikbaarheidsaspecten in de vorm van doelmatig gebruik van alle voor personen en goederen over weg, spoor en water beschikbare vervoersmogelijkheden;
- Het bevorderen van ruimtelijke kwaliteit in de vorm van efficiënt ruimtegebruik, functiemenging, variatie in vestigingsmilieus, kwaliteit van de leefomgeving en voldoende parkeerfaciliteiten;
- Bedrijven die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn, ruimte te bieden op daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
- Het bieden van ruimte aan bedrijven en voorzieningen die omvangrijke goederenstromen oproepen en/of een sterke verkeersaantrekkende werking hebben op locaties met een goede aansluiting op (verschillende) verkeers- en vervoersverbindingen.

Het provinciale locatiebeleid gaat uit van een twee soorten vestigingsmilieus, te weten stedelijke vestigingsmilieus en specifieke werkmilieus. Bij de *stedelijke vestigingsmilieus* gaat het om (inter)nationale toplocaties en buiten de stedelijke centra (maar in of aan het stedelijk gebied) gelegen vestigingsmilieus. De *specifieke werk- en voorzieningsmilieus* zijn de overige milieus waar het locatiebeleid van toepassing op is.

Bij de groep van de stedelijke vestigingsmilieus gaat het om activiteiten die vanwege de verkeersaantrekkende werking specifiek thuishoren in goed en tegelijkertijd op verschillende manieren (multimodaal) ontsloten stedelijke gebieden¹. De locatie Overstad heeft de gebiedskenmerken voor het vestigingsmilieu “binnenstedelijk subcentrum” (A2).

Een binnenstedelijk subcentrum (A2) is gesitueerd binnen het stedelijk gebied doch buiten de stadscentra en is goed ontsloten per auto en per openbaar vervoer. Een dergelijke locatie is een overwegend werkgebied. Een menging met wonen is mogelijk. Concreet staat de provincie hier de volgende functies toe:

- Kantoren en openbare gebouwen (met of zonder openbare functie);
- Lichte industrie
- Detailhandel met inbegrip van grootschalige en volumineuze detailhandel;
- Onderwijs en zorgvoorzieningen zoals ziekenhuizen;
- Wonen, gemengd met overige functies (daar waar geen beperkingen bestaan vanuit oogpunt van milieu);

¹ Volgens de Nota Ruimte wordt onder multimodaal ontsloten locaties verstaan: locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten.

- Recreatieve voorzieningen
- Horeca/vermaak/cultuur;
- Hoogwaardige kleinschalige bedrijvigheid.

Door de provincie zijn de volgende ruimtelijke uitgangspunten voorgeschreven:

Een representatieve, moderne kwaliteit van de openbare ruimte;

De bebouwingsdichtheid is vrij hoog.

2.2.6 Groenontwikkelingsplan Noord-Kennemerland

Noord-Kennemerland is een gebied met grote diversiteit aan landschapstypen en nederzettingvormen. Het geologische patroon is de basis van de diversiteit. Het patroon van strandwallen en strandvlakten, drooggemalen zee-inhammen (droogmakerijen), afgeschermd van de zee door een uitgestrekt duingebied is overal herkenbaar. Het duingebied is in het open landschap van grote afstand zichtbaar.

Alkmaar vormt binnen het scala aan nederzettingen de meest stedelijke variant. In de uitgestrekte woongebieden van deze stad is de relatie met het landschappelijke basisgegeven niet overal meer aanwezig. In het *Groenontwikkelingsplan* is aangegeven dat de verstedelijking in Noord-Kennemerland gezien moet worden als een uitloper van de Randstad. Ook in recreatief opzicht fungeert het gebied als deel van de groene structuur van de Randstad. Omdat de verstedelijking ten koste gaat van de openheid, is in het *Groenontwikkelingsplan* aangegeven dat een duidelijke vastlegging van de groene ruimte nodig is. Dit moet zowel bij onbebouwde ruimten gebeuren, maar ook langs de stadsranden.

Het Noordhollandsch Kanaal vormt een belangrijke verbinding tussen de waterrijke gebieden en de stedelijke gebieden, en is een belangrijk toeristisch-recreatief gegeven. Door vergroting van het aantal ligplaatsen op aantrekkelijke (stedelijke) locaties kan de toeristische betekenis aan belang winnen. Het *Groenontwikkelingsplan* wil een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en recreatief-toeristische mogelijkheden langs het Noordhollandsch Kanaal door Alkmaar mogelijk maken.

2.2.7 Sociaal Milieubeleidsplan 2002-2006 (Waar een wil is, is een weg)

Het beleid in het Provinciaal Milieubeleidsplan is gebaseerd op drie beleidslijnen. Deze reflecteren het integrale karakter van het provinciale beleid en vormen een combinatie tussen milieu en andere beleidsterreinen. Het betreft:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- duurzaam produceren en consumeren;
- kwaliteit van de omgeving.

Naast dit generieke beleid wordt in het Milieubeleidsplan een gebiedsindeling gehanteerd om voor specifieke knelpunten oplossingen te vinden. In Noord-Holland Noord is de waterkwaliteit een belangrijk knelpunt waaraan aandacht wordt besteed.

Aan de hand van bovengenoemde beleidslijnen zijn in het milieubeleidsplan actiepunten opgesteld, met daaraan concrete doelstellingen gekoppeld. Voor elke van deze actiepunten is een programma opgenomen met daarin de doelstelling, uitvoeringsstrategie en toetsingsmethode geformuleerd. Het betreft de volgende actiepunten:

- energie, klimaat en grondstoffen;
- waterbeheer en ruimtelijke kwaliteit;
- duurzame landbouw;
- veiligheid en leefbaarheid.

2.2.8 Waterhuishoudingplan Noord-Holland 1998-2006, (Stilstaan bij stromen)

Het Waterhuishoudingplan vormt samen met het *Streekplan* en het Provinciaal Milieubeleidsplan het omgevingsbeleid van de provincie. Het Waterhuishoudingplan is opgesteld voor de periode 1998-2002, met een visie tot 2030. De visie is gericht op duurzaamheid en leefbaarheid, met behulp van

voorraadbeheer en watersysteembenadering.

Het streven van de provincie is om op de lange termijn in alle stedelijke gebieden een gezond, veilig, ecologisch en duurzaam watermilieu te realiseren. De achterliggende gedachte is dat met een goed waterbeheer in de stad de kwaliteit van het stedelijk milieu aanzienlijk kan worden verbeterd. In de oude steden van Noord-Holland, zoals Alkmaar, is water vaak hét sturende element bij inrichting. Water schept mogelijkheden voor natuur in de stad. Het water in de stad kan een ecologische verbinding vervullen tussen leefgebieden in het omringend landelijk gebied.

Water functioneert niet alleen als essentieel onderdeel van het ecosysteem, maar wordt door de mens voor talrijke specifieke doeleinden gebruikt. Hierdoor vindt de provincie het noodzakelijk om eisen te stellen aan de belangen van het water en de inrichting van de ruimte. Door functietoekenning in het Waterhuishoudingplan benadrukt de provincie de verschillende belangen. De functies zijn richtinggevend voor de taakuitoefening van de beheerders. De onderscheiden functies betreffen o.a. natuur, stedelijk water, recreatiewater en vaarwater.

De functie 'stedelijk water' is toegekend aan bebouwd gebied en industrieterreinen. Ook het water in het plangebied heeft de functie 'stedelijk water'. Beleidslijnen voor het stedelijk water zijn:

- bij de inrichting en bouw van stedelijke uitbreidingen, stadsvernieuwingsgebieden en bedrijventerreinen vormt duurzaam waterbeheer een integraal onderdeel van de plannen;
- gemeenten dienen de waterbeheerders in een vroeg stadium te betrekken bij inrichtingsplannen van nieuwe stedelijke uitbreidingen, stadsvernieuwingsgebieden en bedrijventerreinen;
- de drinkwaterbedrijven zetten zich in voor het in kaart brengen van mogelijkheden voor en uitvoering van waterbesparende voorzieningen. Ook de levering van niet-drinkwater aan huishoudens in duurzaam ingerichte woningbouwlocaties en bedrijventerreinen wordt onderzocht en indien mogelijk, uitgevoerd.

2.2.9 Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland

De rijksnota Belvédère was voor de Provincie Noord-Holland de aanleiding om een cultuurhistorische waardenkaart (CHW-kaart) op te stellen en komt voort uit de wens om verantwoord om te gaan met cultuurhistorische waarden bij alle nieuwe plannen op het gebied van infrastructuur, woningbouw, groengebieden en bedrijventerreinen. Archeologische, historische- bouwkundige of historisch-geografische elementen en structuren die op de CHW-kaart voorkomen zijn door de provincie ingedeeld in 3 waarderingsniveaus:

- van waarde;
- van hoge waarde;
- van zeer hoge waarde.

Als een element of structuur op de kaart is opgenomen is daar altijd een grondig onderzoek aan vooraf gegaan, waarbij getoetst wordt aan specifiek voor dit doel vastgestelde criteria. Het gaat hierbij om kenmerkendheid, gaafheid, zeldzaamheid en samenhang. Uit de CHW-kaart blijkt dat het plangebied geen archeologische, historische- bouwkundige of historisch-geografische elementen of structuren bevat.

2.2.10 MilieuKwaliteitsPlan HAL

Het beleid in het MilieuKwaliteitsplan HAL is opgesteld om invulling te geven aan de milieu- en ecologische doelstellingen die in de Intergemeentelijke Structuurvisie HAL zijn aangegeven. Het MilieuKwaliteitsplan HAL richt zich op de stedenbouwkundige milieu-aspecten en op de milieuaspecten van nieuwbouwwoningen in het HAL-gebied.

De milieudoelstellingen van het MilieuKwaliteitsplan HAL zijn:

- duurzaam bouwen. Milieuthema's die aan de orde komen zijn: energie, water, groen, bouwmaterialen, verkeer- en afvalverwerking. Hierbij is interdisciplinaire samenwerking één van de belangrijkste voorwaarden om het duurzaam bouwen te realiseren;
- het hanteren van de checklisten met betrekking tot duurzaam bouwen, opgesplitst naar

- stedenbouwkundig niveau en het woonniveau;
- creëren van een bio-diversiteit, waarbij de verschillende biotopen gehandhaafd of gecreëerd worden;
 - de projecten binnen het HAL-gebied moeten wat milieu-uitgangspunten betreft uitstijgen boven dat wat "normaal" al gebruikelijk is in Nederland;
 - realiseer per locatie minimaal 10% van de woningen als speciaal project en/of demonstratieproject;
 - een milieu-supervisor moet functioneren als trekker en gangmaker van de duurzaam bouwen activiteiten en moet de drie gemeentelijke milieu- en energiecoördinatoren aansteunen en waar nodig ondersteunen.

2.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Alkmaar heeft een groot aantal beleidsstukken opgesteld. De voor het structuurplan van belang zijnde onderwerpen zijn in dit hoofdstuk aan de orde gesteld.

2.3.1 *Structuurvisie Centrumgebied Alkmaar*

Voor het gehele centrumgebied van Alkmaar is in mei 1996 een structuurvisie vastgesteld. Overstad is hier een onderdeel van. De structuurvisie gaat uit van:

- het bestaande en het te versterken karakter van de drie deelgebieden Spoorbuurt, Overstad en Binnenstad;
- het geven van nieuwe inhoud en verblijfskwaliteit aan de kanaalzone tussen de drie deelgebieden;
- het functioneel en ruimtelijk spreiden van stedelijke activiteiten, zodat een centrumdriehoek ontstaat;
- het functioneel en ruimtelijk spreiden van stedelijke activiteiten zodat een centrumdriehoek ontstaat met specifieke zwaartepunten van activiteiten in de hoeken en een multifunctioneel karakter zowel in het hart als aan de "spanningslijnen" die de centrumdeelgebieden onderling verbinden.

In de structuurvisie is aangegeven dat tot 2015 de grootste transformatie plaats zal vinden in Overstad. Hierbij spelen de volgende uitgangspunten een belangrijke rol:

- het ruimtelijk en functioneel afbakenen van het gebied voor de grootschalige detailhandel waarvoor een doelmatige en aantrekkelijke openbare ruimte wordt ingericht die gekoppeld is aan zowel de parkeervoorzieningen als aan de openbare ruimte van de binnenstad.
- Het toevoegen van functies die een intensiever gebruik van de openbare ruimte met zich meebrengen en zodoende de sociale veiligheid van met name de langzaam-verkeersverbindingen richting Huiswaard 1 en 2 bevorderen (te denken valt aan een grootschalige bioscoop, restaurant, wonen etc...)
- Zonering van woon- en kantoorfuncties om flexibel op de kansen te kunnen inspelen.

De zone langs de Hoornsevaart wordt gevormd door een aaneenschakeling van watergerichte woonhoven in gestapelde en grondgebonden typologieën. De Kwakelkade wordt gedeeltelijk een recreatieve route.

Aan de geluidsluwe zijde zal elk woningbouwproject in zijn eigen openbare ruimte en kwaliteit moeten voorzien, zodat op termijn een centraal lint van (groene) hoven en pleintjes aan weersijden van de Pettemerstraat een herkenbare structuur gaat vormen.

2.3.2 *Stadsvisie, Alkmaar sterke stad in een grote regio*

Beeldbepalend voor Alkmaar is de functie als centrum-stad. Die centrumfunctie vervult Alkmaar op het gebied van winkelen, kantoren, dienstensector, onderwijs en gezondheidszorg. Het verzorgingsgebied is groot, waardoor ook de druk op het centrumgebied groot is.

Het benutten van de aanwezige ruimte in de stad en het aantrekkelijk maken en houden van historische pleinen en straten vormt een uitdaging. Moderne inrichting en vormgeving moeten harmoniëren met de oude binnenstad en de daarbij behorende beperkingen.

In de stadsvisie is aangegeven dat Overstad moet worden heringericht als deel van het centrumgebied.

2.3.3 *Visie op wonen Alkmaar 2002-2006 (2002)*

In de visie op wonen is het realiseren van stedelijke woonmilieus aangegeven als één van de beleidskeuzes. Het gaat om het realiseren van stedelijke woonmilieus op nieuw te ontwikkelen locaties en het verdichten van bestaande locaties in het centrum waarbij wonen wordt gecombineerd met andere functies. Een stedelijk woonmilieu in Alkmaar betekent een aanvulling op bestaande milieus in Alkmaar. In een stedelijk woonmilieu zijn appartementen, ook in een hogere stapeling, een passende woonvorm. Stedelijkheid betekent niet alleen wonen maar nadrukkelijk multifunctionaliteit. Bij stedelijke woonmilieus in hoge dichtheid is de inrichting van de openbare ruimte belangrijk. Gebrek

aan ruimte moet worden gecompenseerd door goede kwaliteit. Met name de toegankelijkheid (infrastructuur) en het aanwezige groen vragen een zorgvuldige invulling.

2.3.4 Beleidsplan Verkeer en Vervoer (2000)

In dit plan staat het beleid voor een gewenst stedelijk verkeers- en vervoerssysteem op basis van een integrale benadering vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening en economie. Hierbij wil men vooral de doorstroming op de hoofdwegenstructuur bevorderen. Ten aanzien van de gemeente Alkmaar als geheel is de hoofddoelstelling; het versterken van Alkmaar als complete en vitale stad met een hoogwaardig woon-, werk- en voorzieningencentrum voor de regio in Noord-Holland-Noord en het noordelijk deel van de Randstad, waarbij aandacht is voor leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid.

Voor de verkeerscirculatie rond de binnenstad is een viertal varianten ontwikkeld voor het planjaar 2010. De variant waarbij er een knip wordt aangebracht op de Kanaalkade en eenrichtingsverkeer wordt ingesteld op de Bierkade/Wageweg en de Kennemersingel komt hierbij als beste naar voren. (variant 2).

2.3.5 Gemeentelijk Waterplan 2002-2012

De gemeente Alkmaar en de waterbeheerders hebben gezamenlijk beleid geformuleerd voor water in Alkmaar. Globaal worden met name de volgende doelen nagestreefd:

- verbetering van de waterkwaliteit;
- meer ecologische waterkwaliteit van water en oevers;
- meer recreatieve mogelijkheden op en bij het water;
- een goede afstemming van beheer en onderhoud.

In het waterplan wordt een aantal aandachtsgebieden aangegeven, waarvoor geldt dat in geval van ruimtelijke ontwikkelingen extra aandacht moet worden gegeven. Het plangebied en de omgeving daarvan vallen niet onder de aandachtsgebieden.

Met betrekking tot Huiswaard Overstad is aangegeven dat bij een mogelijke herinrichting van het industrieterrein er goede mogelijkheden zijn om de waterkwaliteit verder te verbeteren door alleen schoon regenwater rechtstreeks naar de sloten af te voeren.

2.3.6 Welstandsnota

Op 1 juli 2004 is de nieuwe welstandsnota in werking getreden. Hierin zijn ook welstandscriteria opgenomen voor Overstad. Het voorzieningencentrum Overstad is een transformatiegebied waar gestreefd wordt naar een hoogwaardig winkel- en woongebied aansluitend op de binnenstad, met een openbaar karakter. Het gebied is in zijn geheel aangeduid als bijzonder welstandsgebied. Het beleid is er op gericht om het beeldbepalende en hoogwaardige centrumkarakter te behouden en te versterken. Daarbij is het uitgangspunt dat er een ruime mate aan vormgevingsvrijheid in architectuur, materiaalgebruik en kleurgebruik aanwezig is. In het kader van het welstandsbeleid worden hoge eisen gesteld aan de vormgeving en detaillering.

Voor de herontwikkeling van Overstad worden nieuwe welstandscriteria opgesteld. De welstandscriteria zullen op grond van artikel 12 van de Woningwet een onderdeel van de welstandsnota worden en daarmee tevens een toetsingskader voor bouw aanvragen op het gebied van welstand. De gemeenteraad is in dat geval bevoegd orgaan.

2.3.7 Horecabeleid "Tussen lust en last"

Op 26 juni 2003 heeft de raad de kadernota horecabeleid vastgesteld. Hierin worden grenzen gesteld aan de horeca. De belangrijkste randvoorwaarde is dat horeca-inrichtingen geen overmatige hinder veroorzaken voor de omgeving. De exploitatie van horeca dient zodanig te geschieden dat een

combinatie met wonen en werken in goede harmonie mogelijk is. In Overstad heeft horeca een relatie met de winkelfunctie. Uitgangspunt voor het horeca-beleid op Overstad is dat de binnenstad het meest belangrijke uitgaanscentrum is en blijft. Daarnaast dient de horeca een relatie te hebben met de winkelfunctie en een positieve bijdrage te leveren aan het verblijfsklimaat. Kort samengevat houdt dit beleid in dat binnen de bestemmingen Centrumgebied en Verblijfsdoeleinden van het bestemmingsplan Huiswaard-Overstad in totaal 3.000m² v.v.o dag/avond horeca wordt toegestaan. Het betreft grotendeels de categorieën III en IV. Met name op de kade langs het water zou een terras niet misstaan.

2.3.8 Hotelbeleid

Er is een onderzoek gedaan naar hotels en pensions in Alkmaar. Enkele conclusies uit dit onderzoek kunnen hier genoemd worden. Er is tot het jaar 2010 geen marktruimte aanwezig in Alkmaar voor nieuwe hotels. In dit kader wordt geadviseerd om voorzichtig om te gaan met uitbreiding van het hotelaanbod en hier als gemeente geen actieve acquirerende rol in te spelen. Voor nieuw aanbod geldt dat dit voor een aantoonbaar substantieel deel een eigen markt moet creëren of eigen klanten moet 'meenemen' (bijvoorbeeld casinohotel). Bed en breakfasts en bijzondere kleinschalige pensions zijn in dit kader wel mogelijk. Van de locaties waar hotelontwikkeling – ruimtelijk gezien dan wel in het kader van een grootschalige gebiedsontwikkeling – mogelijk is, komen (met name) Kooimeerplaza, Huiswaard-Overstad en de westzijde van de stad als beste locaties naar voren. Voor een jeugdhotel lijkt geen marktruimte in Alkmaar te bestaan gezien het feit dat er reeds drie Stay Okay-hotels (voormalige jeugdherbergen) in de omgeving zijn gevestigd. Een goedkope groepsaccommodatie zou wel een welkome aanvulling op het logiesaanbod in de regio kunnen zijn. De mate van succes van een sporthotel is sterk afhankelijk van de mate waarin deze bijbehorende sportvoorzieningen in staat zijn autonome vraag te genereren.

2.3.9 Archeologie

Volgens de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart 2005 is de gehele Kwakelkade aangemerkt als een gebied van "hoge verwachting". Dit houdt in dat archeologische maatregelen noodzakelijk zijn bij alle bodemingrepen dieper dan 40cm en met een groter oppervlak van de bodemingreep dan 500m².

2.3.10 Gemeentelijk locatiebeleid

Op 26 april 2005 hebben gedeputeerde staten de beleidsnota "een goede plek voor ieder bedrijf, naar een nieuw locatiebeleid in Noord-Holland" vastgesteld. Hiermee geeft de provincie vorm aan een nieuw locatiebeleid als uitvoering van de Nota Ruimte. Dit provinciale locatiebeleid moet worden vertaald naar gemeentelijk locatiebeleid. Aan de opstelling van gemeentelijk locatiebeleid wordt momenteel gewerkt. In dit gemeentelijk locatiebeleid zal worden geconstateerd dat de locatie Overstad de gebiedskenmerken heeft voor het vestigingsmilieu "binnenstedelijk subcentrum" (A2).

Een binnenstedelijk subcentrum (A2) is gesitueerd binnen het stedelijk gebied doch buiten de stadscentra en is goed ontsloten per auto en per openbaar vervoer. Een dergelijke locatie is een overwegend werkgebied. Een menging met wonen is mogelijk.

Concreet staat de provincie hier de volgende functies toe:

- Kantoren en openbare gebouwen (met of zonder openbare functie);
- Lichte industrie
- Detailhandel met inbegrip van grootschalige en volumineuze detailhandel;
- Onderwijs en zorgvoorzieningen zoals ziekenhuizen;
- Wonen, gemengd met overige functies (daar waar geen beperkingen bestaan vanuit oogpunt van milieu);
- Recreatieve voorzieningen
- Horeca/vermaak/cultuur;
- Hoogwaardige kleinschalige bedrijvigheid.

Door de provincie zijn de volgende ruimtelijke uitgangspunten voorgeschreven voor een binnenstedelijk subcentrum:

- Een representatieve, moderne kwaliteit van de openbare ruimte;
- De bebouwingsdichtheid is vrij hoog.

2.4 Geldende bestemmingsplannen

2.4.1 Bestemmingsplan Huiswaard Overstad (1996)

Het grootste deel van het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Huiswaard-Overstad, vastgesteld op 27 juni 1996 door de gemeenteraad van Alkmaar en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit no. 96-712629 op 10 februari 1997.

Het bestemmingsplan is opgesteld omdat er zich een groot aantal ontwikkelingen voordeden, waaronder een belangrijke verschuiving in de economische functies. De traditionele productiebedrijven trokken meer en meer weg door een slechter wordende bereikbaarheid en ontwikkelingen in de detailhandel, te weten schaalvergroting en concentratie, waarvoor de kleinschalige binnenstad geen ruimte bood.

Het vigerend bestemmingsplan voor het gebied Overstad is conserverend van aard. Functieverandering is pas aan de orde wanneer de bedrijven zouden besluiten zich elders te vestigen. Hiervan was in 1997 nog geen sprake. Het bestemmingplan biedt plaats aan bedrijven tot en met categorie 3 van de staat van inrichtingen. Als beperking is aangegeven dat het gaat om industriële, ambachtelijke, opslag- en groothandelsbedrijven en garage en reparatiebedrijven. Alleen de NMA valt in categorie 4. Met het vertrek van de NMA is de mogelijkheid voor een bedrijf uit categorie 4 komen te vervallen. Het noordoostelijk deel van het bestemmingsplan gebied ligt binnen de geluidhinderzone van bedrijventerrein Oudorp.

2.4.2 Partiele Herziening "Huiswaard Overstad" (2001)

In de partiele herziening worden diverse onderwerpen, waaraan door Gedeputeerde Staten goedkeuring was onthouden, nader toegelicht of anders geregeld. Het betreft onder meer de vrijstellingsregeling voor horeca, sport en recreatie. Deze waren in het moederplan onvoldoende begrensd en dat is gerepareerd. Voorts was er een vrijstellingsbevoegdheid welke vanwege de ruimtelijke impact een wijzigingsbevoegdheid had moeten zijn, ook dit is hersteld. Voorts zijn enkele onvolkomenheden in het moederplan hersteld met betrekking tot de vestiging van detailhandel op de 2^e en 3^e verdieping van het Klercqcomplex aan de Noorderkade. In de voorschriften is verder verduidelijkt wat onder dienstverlenende bedrijven wordt verstaan. Tot slot is een regeling opgenomen voor de vestiging van kleine kioskachtige winkeltjes

De partiele herziening is door de gemeenteraad van de gemeente Alkmaar vastgesteld op 25 januari 2001 en goedgekeurd door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 3 juli 2001.

2.4.3 Uitwerkingsplan Centrumgebied "Bestemmingsplan Huiswaard Overstad" (2003)

Het uitwerkingsplan bevat de uitwerking van de plankaart en voorschriften voor het centrumgebied welke in het moederplan globaal was bestemd (met uitwerkingsplicht). Het centrumgebied wordt ruimtelijk begrensd door het Noordhollands Kanaal en de Noorderkade aan de zuid- en zuidwestzijde, de Kwakelkade aan de oostzijde en de Oosterwezenstraat, het Huiswaarderplein en de Noorderstraat aan de noordzijde.

3. DIVERSE ASPECTEN

3.1 Cultuurhistorische waarden in het plangebied

Het plangebied Huiswaard/Overstad is gelegen aan de noordrand van de historische binnenstad, aan de overzijde van het Noord-Hollands Kanaal. De verbinding tussen het plangebied en de binnenstad wordt gevormd via de twee bruggen uit de tweede helft van de 20^{ste} eeuw: de Helderse brug (genoemd naar de Helderseweg) en de Ringersbrug (genoemd naar de familie Ringers, die in het plangebied een grote cacaofabriek had).

Het plangebied is een voormalig agrarisch gebied met door rechte poldersloten doorsneden weilanden, waar al enkele eeuwen langs de oost- en zuidrand sprake is van (pre)industriële bedrijvigheid. Ca. 1950 werd het gehele gebied bestemd tot industriegebied. Daartoe werd er voor het gebied een nieuw, rechtlijnig stratenplan ontworpen dat slechts ten dele opging in de oude verkaveling. Jarenlang kwam de bebouwing niet verder dan de strook tussen Kwakelkade en Koedijkerstraat/Noorderstraat. Pas vanaf ca. 1970 werd de rest van het plangebied volgebouwd. Er was toen ook een nieuwe ontwikkeling ingezet met de vestiging Klercq Woonwereld in het grote pand van de Ringers Cacao Fabriek. Andere grote detailhandelszaken volgden. Inmiddels begon zich in de jaren '90 een nieuwe ontwikkeling af te tekenen en inmiddels heeft plangebied onder de naam Overstad een gecombineerde woon-winkel-bedrijfsfunctie gekregen, waar grootschalige luxe woongebouwen verrijzen te midden van grootschalige detailhandelszaken.

Uit de quick-scan van cultuurhistorische waarden in het gebied, blijkt dat het vooral de **historische geografische waarden** zijn, die van cultuurhistorisch belang zijn, de tracés van de waterwegen rond het gebied met de bijhorende oevers en randwegen:

- Noordhollands Kanaal
- Noorderkade (inclusief oever Noordhollands Kanaal)
- Hoornse Vaart (v.m. tracé Korte Sloot)
- Koedijkerstraat (v.m. rivier de Rekere)
- Kwakelkade (de dijk van Alkmaar naar Bergen)
- Bocht Kwakelkade (v.m. tracé Langsloot)
- Rekerdijk (deel Westfriese Omringdijk) buiten het plangebied, maar volledigheidshalve hier wel genoemd.

Daarnaast zijn er enkele cultuurhistorische waardevolle **architectuurhistorische elementen**, te weten enkele bedrijfspanden uit de 20^{ste} eeuw, die echter niet op enige monumentenlijst staan:

- de v.m. Ringers Cacao Fabriek (thans Klercq Woonwereld) aan de Noorderkade 1027;
- de v.m. Ontsmettingsinrichting met bijbehorende woonhuis van Witte Kruis aan de Kwakelkade 2CDE;
- de semi-permanente gebouwen van de v.m. Palen-en Kabelopslagplaats van PTT aan de Kwakelkade 27/Koedijkerstraat 12.

Archeologisch waardevol terrein is het tracé van de Kwakelkade, dat het tracé van een vroeg 13^e eeuwse dijk (genaamd 'de dijk van Alkmaar naar Bergen') volgt. Ook de strook direct naast de Kwakelkade (aan de westzijde) wordt tot het archeologisch waardevolle terrein gerekend.

3.1.1. Historisch geografische waarden

Eeuwenlang was in het plangebied sprake van een door rechte sloten doorsneden weilandengebied: het oostelijk deel van de Huiswaarder- en Oosterwezenpolder. In dat gebied waren langs de rand al heel lang twee, nog altijd bestaande wegen te vinden: de Noorderkade en de Kwakelkade. Beide lopen, zoals de benaming 'kade' al aangeeft, langs het water.

Noorderkade

De Noorderkade is de weg langs de noordzijde van het Noordhollands Kanaal (en wel van dat deel, dat het noordelijk deel van de v.m. singelgracht volgt). De zone in het plangebied is sinds het eind van de 20^{ste} eeuw geen weg voor doorgaand verkeer meer, maar gedeeltelijk getransformeerd tot zone voor voetgangers en fietsers.

Kwakelkade (v.h. Kwakelpad): het tracé van een dijk uit ca.1200, genaamd 'de Dijk van Alkmaar naar Bergen'

De Kwakelkade (vóór 1958: Kwakelpad) is de weg ten westen van de Nieuwe Hoornse Vaart. Met de benaming kwakel wordt een hoge, smalle brug aangeduid. Zo'n houten kwakelbrug lag eeuwenlang op de plek waar de Kwakelkade uitmondde in wat toen het noordelijk deel van de vestiginggracht was en nu het Noordhollands Kanaal. Overigens gaat de geschiedenis van de kade zeer ver terug, namelijk tot ca. 1200. Toen werd 'de Dijk van Alkmaar naar Bergen' aangelegd. Het tracé van die oude dijk is terug te vinden in het beloop van de Kwakelkade (tot aan de bocht in de Kwakelkade; zie verder onder 1.5). Daarmee behoort de Kwakelkade (tot aan de bocht in de Kwakelkade) tot de groep van zeer oude, cultuurhistorisch waardevolle dijktracés die op het gemeentelijk grondgebied te vinden zijn.

Hoornse Vaart (in de 17^{de} eeuw: Nieuwe Hoornse Vaart): de vergraven 13^{de} eeuwse Korte Sloot

Niet alleen de Kwakelkade bestond al in de 13^{de} eeuw, ook de water daarlangs. Het water langs de Kwakelkade heette in de 13^{de} eeuw achter nog niet de Hoornse Vaart, maar de Korte Sloot. Daarmee behoort dit water tot de groep van zeer oude, cultuurhistorische watertracés die op het gemeentelijk grondgebied te vinden zijn. De benaming Hoornse Vaart kwam pas in de 17^{de} eeuw in zwang, toen de Korte Sloot werd vergraven tot een nieuwe vaart naar Hoorn (aanvankelijk overigens noemde men dit de Nieuwe Hoornse Vaart; de oude Hoornse Vaart, met een sterk gekronkeld tracé, liep direct langs de Friese Weg, maar is in de loop van de 20^{ste} eeuw door demping verdwenen).

De eeuwenoude bocht van de Kwakelkade (v.m. tracé Lange Sloot)

De bocht in de Kwakelkade is (anders dan de rest van de Kwakelkade) geen v.m. dijktracé, maar een v.m. watertracé, n.l. het tracé van de Lange Sloot. Die Langesloot begon eertijds bij de Bergermeer. Even voorbij de plek, die wij kennen als bocht van de Kwakelkade, stroomde het water van de Langesloot uit in de al onder 1.3 genoemde Korte Sloot (nu Hoornse Vaart). Samen vormden de Langesloot en de Kortesloot de afwatering van de nog niet gedempte Bergermeer. O.a. op de bekende kaart van Jakob van Deventer uit ca. 1560 (waarop de Bergermeer nog niet gedempt is), is de situatie goed te zien. Ook op de kadastrale kaart van 1830 is het water van de Langesloot nog duidelijk weergegeven. Thans is het verdwenen. Maar de oude bocht in de Kwakelkade die wordt geaccentueerd door een groenstrook, herinnert nog aan de verdwenen Langesloot.

Rekerdijk (deel van de Westfriese Omringdijk) en Koedijkervaart

Tot de eeuwenoude, cultuurhistorisch waardevolle elementen langs de rand van het plangebied behoren ook de Rekerdijk met de erlangs lopende Koedijkervaart. Deze vaart is overigens het vergraven tracé van de oude rivier de Rekere.

Gezien de grote cultuurhistorische waarde van de hierboven genoemde historisch-geografische elementen is het wenselijk dat deze qua beloop ongewijzigd gehandhaafd blijven

De huidige structuur: het stratenplan van ca. 1950

In de loop van de tijd kwam er langs de randen enige (pre)industriële bebouwing. Kort na de Tweede Wereldoorlog werd besloten niet alleen de randen, maar het gehele gebied tussen Nieuwe Hoornse Vaart en Spoor te bestemmen tot industriegebied: Het Industrierrein Noord. Het moest het eerste grote naoorlogse industrierrein van de stad worden. Daartoe werd het gebied met zand opgehoogd en opnieuw verkaveld. Er werd gewerkt vanaf de Nieuwe Hoornse Vaart. Ook het stratenplan, zoals

wij dat nog altijd kennen, stamt uit die jaren. Het gaat om een rechtlijnig stratenplan naar 20^{ste}-eeuwse opzet.

De straatnamen van 1950

De straatnamen werden in 1950 vastgesteld. Het grootste deel van de straten werd vernoemd naar plaatsen/gebieden in Noordholland Noord, zoals de Koedijkerstraat, de Zijperstraat en de Pettemerstraat. De keuze viel juist op dit drietal, omdat de waterwegen langs het gebied naar deze straten leiden (denk aan de Koedijkervaart, het water langs de Rekerdijk). De namen van het Huiswaarderplein en de Oosterweezenstraat verwezen naar de oude naam van de Huiswaarder- en Oosterweezenpolder. De Noorderstraat dankt zijn naam aan de nabijgelegen Noorderkade. Twee straten werden vernoemd naar de al genoemde industriemolens die in het desbetreffende gebied hadden gestaan: De Jagerstraat en De Simsonstraat. Met het vaststellen van deze op historie gebaseerde straatnamen heeft men kennelijk gehoopt op iets van de cultuurgeschiedenis van het gebied levend te houden.

Het wordt aanbevolen de 20^{ste}-eeuwse straatnamen (en daarmee de verwijzing naar de vroegere geschiedenis van het gebied) te handhaven.

3.1.2 Architectuurhistorische waarden

Slechts in de zuidoosthoek van het vroegere weilandengebied, waar Noorderkade en Kwakelkade samenkomen, was al voor 1600 enige geconcentreerde bebouwing (Karnemelksbuurt). Bovendien was er nog wat inmiddels verdwenen vrijstaande pre-industriële bebouwing langs Nieuwe Hoornse Vaart, zoals de slijpmolen De Jager en de houtzaagmolen de Simson. Laatstgenoemde molen werd in 1884 afgebroken en vervangen door een stoomzagerij, wat dichterbij de stad in opdracht van H.J. Conijn (later: firma Baan).

De verdwenen boerderijen en woonhuizen van ca. 1900

Aan het eind van de 19^{de} en aan het begin van de 20^{ste} eeuw nam de bebouwing toe. Zo werden er langs de Noorderkade diverse stolpen en bescheiden (arbeiders)woningen opgetrokken, die aan het eind van de 20^{ste} eeuw weer allemaal verdwenen waren.

De verdwenen bedrijfsbebouwing van ca. 1900

Voorts verrees er ca. 1900 allerlei kleinere en grotere bedrijfsbebouwing. Tot de bekendste behoorde het reusachtige complex van de Alkmaarse Stoommeelfabriek van C.J. en A.H.C. Canters, dat in 1898 in de nacht van 18/19 september is afgebrand; in 1901 werd hier een huidenzouterij met wolpakhuis gebouwd van de firma J.J. Bak en Co, dat tot 1952 als zodanig heeft dienst gedaan en uiteindelijk kort na de bouwhistorische rapportage van 1988 is afgebroken.

De bewaard gebleven Ringers Cacaofabriek (1920 e.v.)

Een tot ver buiten Alkmaar beroemde fabriek was de grote cacaofabriek van Hendrik Ringers. Het fabrieksgebouw werd in 1920 opgetrokken naar ontwerp van het bekende Alkmaarse bouwbedrijf van F.H. Ringers en Zn. en spoedig erna nog verschillende malen sterk uitgebreid. Na de sluiting van de cacaofabriek ca. 1970 vestigde zich hier een grote meubelzaak: Klercq Woonwereld. De nieuwe eigenaar veranderde de uiterlijke verschijningsvorm door het aanbrengen van o.a. wit plaatmateriaal. Maar onder dit materiaal bevindt zich nog de oude, historisch waardevolle fabriek in een sobere bouwstijl naar ontwerp die door Dudok en de Amsterdamse School beïnvloed is. Karakteristiek voor het oude bedrijfsgebouw zijn de vele grote stalen vensters, samengesteld uit kleine brede ruitjes.

Het bewaard gebleven Ontsmettingsgebouw van het Witte Kruis (1920)

Een ander vooroorlogs gebouw dat bleef bestaan is de Ontsmettingsinrichting van het Witte Kruis met bijbehorende woning aan de Kwakelkade 2 uit 1920. Het gaat om een cultuurhistorisch waardevol bouwwerk (bekend uit de Alkmaarse hygiënisch-sociale geschiedenis), dat werd opgetrokken in late traditionalistische stijl naar ontwerp van stadsarchitect G. Looman. De witte kruisen op het muurwerk (uitgevoerd in wit geglaazuurde baksteen) herinneren aan de oorspronkelijke bestemming.

De bedrijfsbebouwing uit de tijd van de Wederopbouw (algemeen)

De eerste naoorlogse bedrijfsgebouwen verzezen op het terrein tussen Kwakelkade en Koedijkerstraat. Daar werden betrekkelijk smalle, langgerekte kavels uitgegeven. Dit leidde tot een

bebouwingswijze, waar zeer langgerekte bedrijfsgebouwen van bescheiden allure min of meer schouder aan schouder staan, met de hoofdingang aan de zijde van de Kwakelkade. Die gebouwen vertonen kenmerken van de verschillende stromingen binnen de Wederopbouwperiode betrokken, zoals W.A. Keesom en C. Keesman. Keesom ontwierp bijvoorbeeld in 1953 het nog bestaande pand Kwakelkade 26 voor de groothandel in kruidenierswaren van de firma P.A. Jacobse en Keesman ontwierp het nog bestaande Kwakelkade 28 voor de Amsterdamse Machine en Apparatenabriek (AMA).

Kwakelkade 27: een opmerkelijk ensemble van twee houten gebouwen (v.m. Palen en Kabelopslagplaats PTT, 1953/1954). (thans adres Koedijkerstraat 12: Victoria garage)
Eén van de opmerkelijke vroege vestigingen is te zien op Kwakelkade 27 (thans: Koedijkerstraat 12): een complex, bestaande uit twee houten panden (op baksteen voeting) achter elkaar: aan de straat een kantoor/magazijnpand, daarachter een open loods. Het ontwerp in Delftse School Stijl stamt uit 1953.

Nog altijd valt het verzorgde houtwerk en de verzorgde, historiserende detaillering op van onderdelen zoals de consoles die de goot dragen. De ramen hebben hun oorspronkelijk roedenindeling behouden. Ook de zorgvuldig ijzeren vlaggenstok houder valt meteen op.

Uit het bouwdoossier blijkt dat het gaat om een tijdelijke vestiging van de PTT uit 1954 die hier een opslagplek wilde hebben voor palen en kabels. De bouwtekeningen zijn afkomstig van de Rijksgebouwendienst, afd. Haarlem. Inmiddels is hier garagebedrijf Victoria gevestigd die graag tot sloop betreurd worden. Het gaat om een cultuurhistorisch waardevol pand: een goed voorbeeld van zorgvuldig ontworpen en gedetailleerde semi-permanente Wederopbouwarchitectuur. Herplaatsing zou een aanbeveling zijn.

Het wordt aanbevolen om te kijken of behoud van de voormalige Ringersfabriek en het voormalige Witte Kruisgebouw met bijbehorende woonhuis) mogelijk is. Voor de twee houten v.m. PTT-gebouwen uit 1954 geldt hetzelfde, (met dien verstande dat verplaatsing naar een ander plek volgens de afdeling Monumentenzorg tot de mogelijkheden behoort).

3.1.3 Archeologische waarden

In het plangebied Huiswaard-Overstad zijn de archeologische waarden schaars vertegenwoordigd. Dat komt mede doordat een deel van het gebied ten behoeve van grootschalig bouwactiviteiten zoals voor het Kwakelhuis en Arcadegebouw reeds is vergraven.

Kwakelkade (v.h. Kwakelpad): het tracé van een dijk uit ca. 1200, genaamd 'de Dijk van Alkmaar naar Bergen'

Het belangrijkste archeologisch waardevolle element is een vroeger dijktracé, namelijk dat van 'de Dijk van Alkmaar naar Bergen', die ca. 1200 is aangelegd. Resten van deze dijk zouden zich onder de huidige weg van de Kanaalkade kunnen beïnvloeden of misschien net langs de westelijke zijde daarvan. Enkele sporen ervan zijn waargenomen bij de bouwput voor de Arcadegebouw in 1995. Het is overigens niet geheel zeker of er verder aan de Kwakelkade nog resten van over zijn, want de dijk is mogelijk vernield bij overstromingsrampen en bij werkzaamheden aan de waterhuishouding van 1531.

Dit betekent dat ernaar gestreefd moet worden om bij ontgravingen in en naast de Kwakelkade archeologische waarnemingen te doen om te achterhalen of er nog resten zijn van de dijk van ca. 1200, teneinde deze vervolgens door middel van archeologische opgravingen te documenteren.

3.2 Detailhandel

Het adviesbureau Droogh Trommelen Broekhuis (DTB) heeft in opdracht van gemeente Alkmaar een visie gemaakt voor de niet-dagelijkse boodschappen in Alkmaar en het HAL-gebied. Dit is verwoord in het rapport 'Uitwerking Regionaal Detailhandelsbeleid', dat in september 2004 is verschenen. De visie is ondermeer bedoeld als bouwsteen voor de gebiedsontwikkeling Overstad.

In deze visie wordt voorgesteld om de binnenstad én het centrum van Overstad - tussen Noorderstraat, Oosterwezenstraat, Kwakelkade – te integreren tot één bovenregionaal winkelgebied waarbij de nadruk ligt op het recreatief winkelen. Hierbij is het van belang dat beide gebieden zowel fysiek als functioneel naadloos in elkaar overgaan. Door een te (her)ontwikkelen winkelproject in de zone tussen Hofplein en de Kanaalkade wordt een functionele relatie gelegd met Overstad-centrum. Er wordt een stedelijke as gerealiseerd tussen het hart van Overstad-Centrum en het Hofplein in de binnenstad. Het kanaal en de brug worden hierbij meer benut als attractie.

Voor het centrumdeel van Overstad geldt dat een aanzienlijke uitbreiding van het winkeloppervlak niet voor de hand ligt. Er is vooral winst te behalen door het centrumdeel als een samenhangende winkelgebied, met verbeterde branchering en layout, te ontwikkelen. Een heldere routing (gebundeld langs één looproute) is hierbij essentieel.

Verder kan dit gebied worden versterkt door een beeldbepalende entree van de Noorderarcade aan het kanaal. Ook wordt aanbevolen om de Ringersbrug deel uit te laten maken van de herontwikkeling en de uitstraling ervan te verbeteren. Voor de hoofdentree van de Noordercade zou een aantrekkelijk buitenplein moeten worden ontwikkeld met terrassen aan het water, aangevuld met een centraal binnenplein in het hart van het centrumdeel van Overstad. Vandaar uit zou een doorsteek kunnen worden gemaakt naar het Huiswaarderplein met een toegang tot de PDV-branches. Verder adviseert DTB een aantrekkelijke wandelroute te creëren van de Ringersbrug langs een bewinkelde buitengevel en het kanaal dat uitkomt bij een beeldbepalend gebouw bij de Tesselsebrug / Noorderstraat, hetgeen de andere entree vormt naar de PDV-branches.

Gekoppeld aan Overstad-Centrum kan een integrale herontwikkeling plaatsvinden van het aanbod binnen het thema wonen. Aansluitend aan het representatieve themacentrum wonen kan een gebied worden ontwikkeld met aanvullende PDV-branches zoals woonwinkels in de lagere marktsegmenten en bouwmarkten en een tuincentrum. Deze zich meer zelfstandig profilerende vestigingen zouden kunnen worden ingepast in de zone aansluitend aan het themacentrum wonen (Koedijkerstraat, Pettemerstraat).

In het centrum van Overstad en in het aansluitende woonthemacentrum van Overstad vindt het parkeren bij voorkeur plaats in grote parkeerconcentraties die worden onsloten door een parkeerroute (als onderdeel van een parkeerring zo dicht mogelijk rond het kernwinkelgebied). Gestreefd moet worden naar een overzichtelijker en kwalitatief betere parkeersituatie.

In kwantitatieve zin betekent dit voor de detailhandel op Overstad dat huidige winkelvoorzieningen zoveel mogelijk in het vernieuwde Overstad worden geacommodeerd en zouden gevestigde branches de gelegenheid tot enige uitbreiding moeten krijgen.

- In het Centrumdeel van Overstad is de huidige omvang van de (reguliere) detailhandel circa 37.500 m² verkoopvloeroppervlak, vvo, (gemiddeld 15% opslag dus 43.125 m² bruto vloeroppervlak, bvo). In de plannen wordt rekening gehouden met 33.000 tot 45.000 m² bvo.
- In het overige deel van Overstad is momenteel circa 51.000 m² vvo (= circa 59.000 m² bvo) aan perifere detailhandelsvoorzieningen (overwegend woninginrichting) te vinden.

3.2.1 Distributie-planologisch onderzoek

Voor de kwantitatieve onderbouwing van het winkelprogramma in het structuurplan Overstad is een distributie-planologisch onderzoek (dpo) verricht. Hierbij is bekeken welke marktruimte er is voor reguliere en volumineuze detailhandel op Overstad, zodanig dat de detailhandelsstructuur in Alkmaar en de regio niet duurzaam wordt ontwricht. De basis voor dit onderzoek wordt gevormd door de 'Uitwerking Regionaal Detailhandelsbeleid', dat in september 2004 is verschenen. Voor het maken van verantwoorde keuzes over het ruimtelijke detailhandelsbeleid is, naast een kwantitatieve berekening, ook een kwalitatieve afweging belangrijk.

3.2.2 Reguliere detailhandel

In de reguliere detailhandel is, ten opzichte van het huidige winkelaanbod (2006) circa 29.000m² wvo uitbreidingsruimte. Na uitbreiding van De Mare met circa 5.500m² wvo resteert nog circa 23.500m² wvo aan uitbreidingspotentie. Ook dient rekening te worden gehouden met plannen voor 16.000m² wvo detailhandel in sport, recreatie en vrije tijd. Geadviseerd wordt om de marktruimte die tot 2015 aanwezig is in de reguliere detailhandel globaal naar rato te verdelen tussen binnenstad (60%), Overstad (15%) en de rest van Alkmaar (25%). Dit betekent dat globaal kan worden uitgegaan van een mogelijke toevoeging van reguliere detailhandel van circa 3.500m² wvo voor Overstad.

Een dpo gaat uit van de op dat moment feitelijk aanwezige detailhandel voor de berekening van de uitbreidingsruimte. Aangezien dit structuurplan een lange horizon heeft is het niet onwaarschijnlijk dat de markt tussentijds zal wijzigen. Indien een grotere uitbreidingsbehoefte bestaat dan op grond van het dpo mogelijk is dient een nieuw dpo opgesteld te worden die aangeeft of de detailhandelsstructuur door de gewenste uitbreiding niet duurzaam zal worden ontwricht.

3.2.3 Perifere detailhandel

De doe-het-zelfbranche in Alkmaar kan op basis van de indicatieve berekening van de marktmogelijkheden uitbreiden met circa 5.500m² wvo. Geadviseerd wordt om de marktpotenties voor schaalvergroting en opwaardering in te zetten op zowel Overstad als elders binnen Alkmaar om een evenwichtige spreiding te realiseren.

Uitgaande van een versterkte regionale positie wordt een indicatieve uitbreidingsruimte berekend van circa 30.000m² wvo in de woninginrichting.. Gelet op het feit dat Overstad in de regio het enige (substantiele) woonthemapcentrum is, geldt dat een nog grotere uitbreiding de regionale voorzieningenstructuur niet aantast maar juist versterkt. Om kwalitatieve redenen (bijvoorbeeld de uitbreidingswens van een bijzondere winkelformule) kan het zelfs gewenst zijn meer ruimte te bieden dan op basis van kengetallen kwantitatief is te berekenen. Voorwaarde hiervoor is wel dat de uitbreiding planologisch-juridisch goed wordt onderscheiden van reguliere detailhandel.

In het dpo zijn de andere branches in de perifere detailhandel buiten beschouwing gelaten omdat het vestigingspatroon van dit soort winkels hiervoor te grillig is. Betrouwbare kengetallen ontbreken.

Een dpo gaat uit van de op dat moment feitelijk aanwezige detailhandel voor de berekening van de uitbreidingsruimte. Aangezien dit structuurplan een lange horizon heeft is het niet onwaarschijnlijk dat de markt tussentijds zal wijzigen. Indien een grotere uitbreidingsbehoefte bestaat dan op grond van het dpo mogelijk is dient een nieuw dpo opgesteld te worden die aangeeft of de detailhandelsstructuur door de gewenste uitbreiding niet duurzaam zal worden ontwricht.

3.2.4 schaalgrootte winkelunits

In dit structuurplan wordt uitgegaan van het loslaten van de minimale norm voor zowel de reguliere detailhandel als de perifere detailhandel in dit gebied. In het dpo is dit ook geadviseerd.

Uitgaande van de ambitie om de functionele relatie tussen binnenstad en het centrale deel van Overstad te versterken, is het gewenst in het centrumdeel van Overstad een prettig recreatief

winkelklimaat te realiseren. Hierbij past het planologisch loslaten van de minimale omvang van 1000m² voor de reguliere detailhandel. Zowel uit oogpunt van de belevingswaarde voor bezoekers als de vestigingscriteria van winkels is het niet gewenst te streven naar louter grootschalige formules.

Met betrekking tot perifere detailhandel is het uitgangspunt dat het gewenst is dat ook kleinere gespecialiseerde aanbieders binnen het themacentrum op het gebied van wonen hier ruimte kunnen vinden. Dit geldt ook voor (gespecialiseerde) aanbieders in andere branches met volumineuze of brandgevaarlijke artikelen. Vanuit deze optiek is het dan ook niet gewenst om een grens te stellen aan de minimale omvang van de winkels. Het onderscheidend vermogen met reguliere detailhandel is gelegen in de aard en de omvang van de artikelen.

3.3 Overige commerciële voorzieningen:

Naast detailhandel zijn kleinschalige kantoorfuncties eveneens geschikt voor Overstad. Voor overige commerciële bedrijvigheid op Overstad, niet zijnde detailhandel en kleinschalige kantoren, zal dit uitsluitend in de lage milieucategorieën mogelijk zijn, die geen belemmering voor de toekomstige woningbouw op die locatie zal vormen. Zwaardere industriële bedrijvigheid dient een plek elders in de stad te krijgen.

3.4 Milieu

De milieu-aspecten van het gebied zijn onderzocht en zijn opgenomen in de plan-mer die een bijlage vormt bij het structuurplan Overstad. In paragraaf 3.5.1 is een korte samenvatting hiervan opgenomen. Voor de resultaten van deze onderzoeken wordt echter naar de plan-mer verwezen. Met betrekking tot de aspecten water, duurzaamheid en bodem wordt in onderstaande paragrafen een nadere toelichting gegeven. Met betrekking tot de milieuonderzoeken die in het kader van dit structuurplan zijn gedaan, moet worden opgemerkt dat voor de separate bouwplannen veelal nog zelfstandig onderzoek nodig zal zijn.

3.4.1 Plan-mer

Op grond van de nieuwe m.e.r.- wetgeving bestaat de verplichting om de milieueffecten door middel van een plan-mer te beoordelen van onder andere plannen die het kader stellen voor latere besluiten die m.e.r. of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Het plan-mer heeft daarbij als doel inzicht te geven in de invloed van plannen op het milieu en kunnen eveneens leiden tot optimalisatie van het uiteindelijk uit te voeren alternatief. Voor het structuurplan Overstad moet een strategische milieubeoordeling (SMB) conform art. 7.8 b van de Wet milieubeheer opgesteld worden, omdat er op grond van dit structuurplan meer dan 2000 woningen gerealiseerd zouden kunnen worden. Dit milieurapport zal vormt een bijlage bij het structuurplan en omvat de volgende aspecten: verkeer, milieueffecten vanwege de verkeersaantrekkende werking, geluid, lucht, externe veiligheid, ecologie, biodiversiteit en landschap, bodem, water, cultuurhistorie en archeologie. Voor deze onderwerpen wordt dan ook verwezen naar de plan-mer Ontwikkeling Overstad, als bijlage bij deze structuurvisie.

Hieronder treft u een korte samenvatting aan met daarin de belangrijkste conclusies.

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 56 hectare en ligt op steenworp afstand van de historische binnenstad van Alkmaar. Het gebied wordt begrenst 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.

In het verleden vormde de Huiswaarderpolder, nu Overstad genoemd, de overgang van de stad naar het buitengebied. In de jaren '50 van de vorige eeuw is het landbouwgebied als bedrijventerrein in gebruik genomen. De afgelopen jaren heeft een verschuiving plaats gevonden in economische functies. Van oudsher gevestigde bedrijven hebben plaats gemaakt voor groot- en detailhandel. Op dit moment is het gebied onaantrekkelijk en raken sommige delen verpauperd. De bebouwing bestaat uit bedrijfshallen, showrooms en (meubel-)winkels. Er bevindt zich een aantal milieubelastende bedrijven en een LPG tankstation in het gebied die in de toekomst uitgeplaatst zullen worden.

In het Ontwikkelingsbeeld Noord Holland Noord is aangegeven dat Alkmaar een kwaliteitsslag kan maken en capaciteit kan aanboren door herstructurering, verdichting en transformatie. Met transformatie wordt de herinrichting van centraal gelegen binnenstedelijk terreinen, zoals Overstad, tot gemengde woon-werkgebieden bedoeld.

In de voorfase van het Masterplan zijn voor de inrichting van Overstad 3 alternatieven vanuit de gemeente Alkmaar opgesteld: model A, B en C. Model B is verder uitgewerkt in het Masterplan Overstad. Model B noemen we het Basismodel. Koopstad en Woonstad zijn varianten op het basismodel. Er is ook vanuit de kant van de ondernemers in het gebied een inrichtingsvariant opgesteld Dit model noemen we in het plan-MER het Ondernemersmodel.

In het plan-MER worden vier modellen nader beschouwd op hun effecten op het milieu.

- 1) Basismodel (Masterplan, model B)
- 2) Koopstad (Model A)
- 3) Woonstad (model C)
- 4) Ondernemersmodel (bron: "Het oog van Alkmaar")

De modellen hebben dezelfde ligging en oppervlakte van het plangebied, dus dezelfde ruimtelijke afbakening, en een zekere mate van functiemenging, dus combinatie wonen en winkelen.

Verder verschillen de 4 modellen voor wat betreft de realisatie van programma's detailhandel, wonen, kantoren, leisure, de zonering van functies en in de mate waarin functies worden gemengd. Het Ondernemersmodel wijkt af van model 1 t/m 3 met betrekking tot de wegenstructuur en ruimtegebruik (dichtere benutting, minder openbare ruimte) en model 3 wijkt met name af van de overige modellen met betrekking tot de m² detailhandel.

De beschrijving van de mogelijke milieugevolgen in dit plan-MER, gebeurt aan de hand van de volgende thema's.

1. Verkeer en vervoer
2. Geluid
3. Luchtkwaliteit
4. Externe veiligheid
5. Energie en Duurzaamheid
6. Bodem en water
7. Flora en Fauna
8. Cultuurhistorie en archeologie

De belangrijkste conclusies zijn:

- Ten opzicht van de autonome ontwikkeling, nemen in alle varianten de verkeersintensiteiten af. De verschillen tussen de modellen zijn minimaal. In de gemeentelijke modellen wordt de noordelijke ontsluiting van het gebied iets zwaarder belast, in het ondernemersmodel de zuidelijke ontsluitingsroutes.
- De geluidsbelasting in het gebied is in alle modellen hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar overschrijdt nergens de maximale ontheffingswaarde in stedelijk gebied.
- Noch in de autonome ontwikkeling, noch in de ontwikkelingsvarianten voor Overstad is er in het plangebied sprake van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen.
- Vanuit het oogpunt van externe veiligheid is de aanwezigheid van het LPG tankstation een belemmering voor de geplande ontwikkeling van Overstad.
- Er wordt in geen van de modellen voldaan aan de eis van het waterschap om in het gebied 5,2% oppervlaktewater te realiseren. In het ondernemersmodel wordt aan deze eis nog minder tegemoet gekomen vanwege het ontbreken van de aanleg van de Nieuwe Hoornse Vaart.
- Duurzaamheid/Energie: op elk van de inrichtingsvarianten kunnen vanuit duurzaamheid verschillende energieconcepten worden toegepast. Het concept D, warmtelevering via huisvuilcentrale, is het enige concept wat voldoet aan het ambitieniveau van de gemeente Alkmaar.
- Voor Flora en Fauna zijn er geen belemmeringen of aandachtspunten die een rol spelen in de ontwikkeling van Overstad
- Voor archeologie en cultuurhistorische elementen is een aandachtspunt dat deze zoveel mogelijk worden behouden. Dit is voor alle varianten gelijk. Overleg met eigenaren is van belang.

Gezien de huidige status van Overstad is herstructurering van het gebied een kans om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven en het LPG tankstation, een verbeterde wegenstructuur en ontsluiting van het gebied en een functierverschuiving van detailhandel naar wonen, leiden ten opzichte van de autonome ontwikkeling tot een verbetering van geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid in het gebied.

3.4.2 Watertoets

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft wateradvies uitgebracht met betrekking tot het plan voor Overstad. Hierbij is het volgende geadviseerd.

- Bij toepassen van een verbeterd gescheiden rioolstelsel 3,3% wateroppervlak compenseren (exclusief spoorloot).

- Bij toepassen van een volledig gescheiden rioolstelsel 5,2% wateroppervlak compenseren (exclusief spoorstoot).
- Het wateroppervlak van de spoorstoot moet minimaal gehandhaafd blijven.
- Als er extra geloosd wordt op de spoorstoot moet 22% wateroppervlak gecompenseerd worden.
- Oppervlaktewater verspreid aanleggen in het gebied in verband met het beperken van de omvang van het leidingstelsel.
- Materialen toepassen die niet uitloggen conform het nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.
- Hemelwater van parkeerplaatsen met hoge frequentie en verkeerswegen met een intensiteit van meer dan 500 voertuigen per etmaal afvoeren via voorzuivering.

Voor de herinrichting van Overstad gaat de gemeente uit van de realisatie van een volledig gescheiden stelsel waarbij hemelwater volledig wordt afgekoppeld. Het extra benodigde oppervlaktewater is hierdoor minimaal 5,2% van het plangebied exclusief de spoorstoot. De spoorstoot kan binnen het gebied bij plaatselijke versmalling gecompenseerd worden door plaatselijke verbreding. Dit om het oppervlakte water voor Huiswaard op peil te houden. De spoorstoot maakt namelijk deel uit van het polderpeil Huiswaard. Het is wenselijk om de Nieuwe Hoornse Vaart naar de spoorstoot, met het zelfde boezempeil door te trekken. Hierdoor kan de waterkwaliteit worden verbeterd, kan het plan doorvoerbaar gemaakt worden en heeft het een positieve uitwerking op de beeldkwaliteit van het gebied.

Indien nodig zal voorzuivering plaatsvinden (b.v. slibvanger of zandbed) van het hemelwater van parkeerplaatsen en wegen. Het is ook mogelijk te vertragen en zuiveren van het hemelwater (b.v. via de spoorstoot met speciale inrichting).

Voor het bouwen wordt uitgegaan van het toepassen van materialen die niet uitloggen en zijn opgenomen in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.

3.4.3 Energievisie

Voor de wijk Overstad in Alkmaar heeft de gemeente een herstructureringsplan opgesteld, waarin het huidige bedrijventerrein wordt ingericht als woonlocatie voor ongeveer 2100 woningen en een aantal voorzieningen. Het grootste deel van de bedrijven die nu de 34 hectaren van Overstad beslaan zullen verdwijnen, een klein deel blijft behouden in het herstructureringsplan. Met uitvoering van het plan is Overstad in 2030 een onderdeel van het centrum van Alkmaar. Het is dan een modern, levendig, aantrekkelijk gebied. Een unieke plek, waar het uitstekend wonen, winkelen, werken en uitgaan is.

Voor de energievoorziening van de wijk is in overleg met de gemeente ervoor gekozen om van vier verschillende varianten te bepalen wat de economische haalbaarheid is en wat de milieugevolgen zijn door middel van de EPL methode. De Energie Prestatie op Locatie (EPL) is een instrument om besparingen op fossiele brandstoffen te realiseren. De EPL is net als de EPC een maat voor de energetische kwaliteit, maar dan voor een hele bouwlocatie inclusief de energievoorziening die voor en/of in deze locatie is aangelegd. De EPL kent een schaal van 0 tot 10, waarbij 10 staat voor een ideaalsituatie waarbij geen fossiele brandstoffen worden gebruikt.

Als uitgangspunten voor de energieconcepten gelden de doelstellingen uit 'Uitgangspunten duurzame ontwikkeling Overstad' d.d. 17 oktober 2005. Opgesomd zijn dat de volgende doelstellingen

- De referentiekwaliteit van de locatie Overstad is een EPL van minimaal 7.0 met een reductie van de CO₂-emissie van tenminste 25%.
- De ambitie is een EPL van 7,5 en 30% CO₂ reductie en energiebesparing t.o.v. vigerende bouwbesluit.

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is het meest kansrijke energieconcept (scenario) te bepalen voor het plangebied Overstad. De studie zal zich met name richten op concepten voor energieopwekking, de bijbehorende infrastructuur en mogelijkheden van fasering.

Voor deze energievisie is uitgegaan van het programma zoals opgesomd in tabel 1.

Tabel 1: Programma Overstad.

Omschrijving	Aantal	Totaal
Wonen:		2100 won
- Grondgebonden woningen (180 m ²)	400 won	
- Appartementen (120 m ²)	1500 app	
- 10 Torens met 20 appartementen	200 app	
Reguliere detailhandel (kantoren)	52.567 m ²	188.386 m ²
Perifere detailhandel vestiging (PDV)	110.819 m ²	
Stadseconomie	18.000 m ²	
Voorzieningen (o.a. school, kantoren)	7.000 m ²	

Met betrekking tot het bepalen van de energievraag is uitgegaan van de volgende voorzieningen voor de woningen:

- Laag temperatuurverwarming, in verband met duurzame energievoorziening
- Energiezuinig ventilatiesysteem
- Koeling (2 splitunits per woning); optioneel²
- Gebouwgebonden maatregelen bij EPC=0,8 en HR-ketel.

Volledig elektrische systemen zijn mogelijk, dus levering van gas ten behoeve van koken is niet noodzakelijk.

Concepten

De vier concepten die zijn bestudeerd zijn:

1. Collectieve warmte/koude-opslag in combinatie met warmtepomp per deelplan.
2. Warmte/kracht centrale in combinatie met warmtelevering.
3. Decentrale warmte/koude-opslag in combinatie met individuele warmtepompen bij grondgebonden woningen. Voor de appartementgebouwen, winkels, bedrijven en voorzieningen één warmtepomp per gebouw.
4. Warmtelevering van de bestaande huisvuilcentrale.

De referentiesituatie is gedefinieerd als:

- Individuele HR-combiketel voor de grondgebonden woningen ten behoeve van ruimteverwarming en warm tapwatervoorziening.
- Individuele compressie-koelmachines bij de gebruikers voor koeling. Per woning wordt uitgegaan van 2 splitunits.
- HR-combiketel op gebouwniveau voor de appartementen en winkels/bedrijven en voorzieningen.

Energievraag

De energievoorziening moet voldoen aan een bepaalde vraag. De energievraag per functie is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2: Energievraag per functie.

Functie	Energievraag (GJ/jaar)			
	Verwarming	Tapwater	Elektra	Koeling
Woningen	20.938	14.026	25.025	4.033
Detailhandel	2.155	48	364	1.068
PDV*	24.575	1.894	34.136	6.022
Stadseconomie	3.992	308	5.545	978
Leisure	333	26	462	82
Overige				
voorzieningen	1221	94	1698	82
Openbare verlichting	0	0	146	0
Totaal	53.214	16.396	67.376	12.265

² koeling is opgenomen in de referentie in verband met eerlijke vergelijking met varianten met koeling (WKO)

* perifere detailhandelvevestigingen met woonthema (woonboulevard)

Milieurendement

Onderstaande tabel geeft de energiebesparing in primaire energie voor de verschillende concepten, de CO₂ emissie reductie als percentage ten opzichte van de referentiesituatie en de bijbehorende EPL score.

Tabel 3: EPL van Overstad bij verschillende energieconcepten.

Omschrijving	Besparing GJ primair		% CO ₂ -reductie	EPL
	GJ primair	% besparing		
Ambitie Alkmaar			30 %	7,5
Referentiesituatie	0	0%	0 %	6,6
A. Coll. WKO en WP	33.688	14%	25 %	7,1
B. WKK en warmtelevering	47.769	19%	3 %	7,3
C. Dec. WKO en ind. WP	33.055	13%	25 %	7,1
D. Warmtelevering huisvuilcentrale	85.049	35%	47 %	7,8

Terugverdientijden en bijdrage aansluitkosten (BAK)

De terugverdientijden van de verschillende concepten kunnen worden berekend door de meerkosten van een concept te delen door de besparing voor dat concept.

Tabel 9: Meerkosten en terugverdientijd per energieconcept.

Omschrijving	Meerkosten t.o.v. referentie	Besparing	TVT*
A. Coll. WKO en WP	€ 4.300.000	€ 1.000.000	4
B. WKK en warmtelevering	€ 10.600.000	- € 310.000	-34
C. Dec. WKO en ind. WP	€ 4.700.000	€ 950.000	5
D. Warmtelevering huisvuilcentrale **	- € 330.000	€ 1.300.000	0

* TVT: eenvoudige terugverdientijd in jaren

** excl. kosten transport van HVC naar overstad (ca. 3 km)

Voor de bijdrage aansluitkosten per woonequivalent (BAK) wordt uitgegaan van een terugverdientijd van 5 jaar. Met de BAK kan de onrendabele top van de investeringen voor de verschillende energieconcepten worden opgeheven, zodat resulterende terugverdientijd acceptabel is voor energiebedrijven.

Tabel 10: Bijdrage AansluitKosten per woonequivalent bij verschillende energieconcepten.

Omschrijving	BAK bij TVT 5 jaar
A. Coll. WKO en WP	3100
B. WKK en warmtelevering	6800
C. Dec. WKO en ind. WP	3300
D. Warmtelevering huisvuilcentrale	1400

Kwalitatieve beoordeling overige aspecten

Aanvullend is een kwalitatieve pro- en contra-analyse van de energieconcepten. De bevindingen hiervan zijn in tabel 11 samengevat.

Tabel 11: Kwalitatieve analyse energieconcepten.

	Referentie	Concept A	Concept B	Concept C	Concept D
Ruimtebeslag van concepten	0 Technische ruimte voor ketelopstelling per gebouw	++ Centrale opwekking per cluster	++ Centrale opwekking plangebied	0 Opwekking op gebouwniveau	+++ Geen ruimtebeslag voor opwekking
Vergunningen	0 Geen bijzonderheden	- GW-wet	-- Milieucategorie 3/4	- GW-wet	0 Geen bijzonderheden
Implementatie	0 Flexibel, beperkte voorinvestering	-- Voorinvestering infra	-- Voorinvestering opwekking + infra	0 Flexibel, beperkte voorinvestering	-- Voorinvestering infra
Comfort	0 Gas aanwezig in woningen	- Geen gas aanwezig	-- Geen gas en koeling aanwezig	0 Gas aanwezig (behalve tussenwoningen)	-- Geen gas en koeling aanwezig
Subsidiemogelijkheden	0 Geen	+ EIA	++ MEP+EIA	+ EIA	0 Geen

Conclusies

De hoogste EPL (7,8) en grootste CO₂ emissie reductie (47%) worden behaald met concept D (warmtelevering door de AVI). Dit is tevens ook het enige energieconcept uit deze studie dat volledig invulling geeft aan de duurzaamheidsambitie van de gemeente Alkmaar.

Wat betreft investering/terugverdientijd en BAK is de berekening voor concept D niet volledig. De kosten (en mogelijkheid) van aanleg van een leiding vanaf de AVI naar Overstad niet zijn meegenomen. De BAK voor de aanleg van deze leiding mag circa €1.800 per woonequivalent bedragen om vergelijkbaar te zijn met de energieconcepten A en C (de WKO concepten). Minpunt bij concept D is het comfort. Deze is niet optimaal doordat koeling niet in het concept zit (optioneel door koelmachines) en er geen gas aanwezig is in de woningen. Vanwege de benodigde aanvoer- en ringleiding is gefaseerde uitvoering moeilijk.

Als aanleg van een aanvoer- en retourleiding tussen Overstad en AVI niet mogelijk is, is concept C (decentrale WKO en individuele WP) het meest interessant. Qua milieurendement en rentabiliteit is dit concept vergelijkbaar met energieconcept A (collectieve WKO en warmtepompen). Duidelijk voordeel van decentrale WKO t.o.v. collectieve WKO is dat een gefaseerde uitvoering mogelijk is bij decentrale WKO. Hierdoor hoeft er maar beperkt voorinvesteringen gemaakt te worden en zijn d.t.g. de financiële risico's van de decentrale WKO beduidend minder dan bij collectieve WKO. Daarnaast heeft decentrale WKO als voordeel dat er gas in de gebouwen is.

Voor dit energieconcept C bedraagt de BAK ongeveer € 3300, de CO₂ reductie 25% en wordt een EPL 7,1 bereikt. Dit concept geeft dus geen volledige invulling van de duurzaamheidsambitie van de gemeente Alkmaar maar voldoet wel aan de minimaal gestelde duurzaamheidseisen.

Concept B (WKK en warmtelevering) is met een terugverdientijd van 34 jaar economisch niet interessant. Ook de CO₂ emissie reductie van slechts 3% draagt niet bij aan de keuze voor WKK. De EPL is 7,3 door relatief hoge besparing op primaire energie (zie tabel 3).

3.4.4 Duurzaamheid

De gemeente heeft bij de start van het project de ambitie opgenomen om de locatie Overstad duurzaam te ontwikkelen. Hiervoor is het rapport "Duurzame ontwikkeling Overstad", nov. 2003 opgesteld. In de intentieverklaring tussen gemeente en bouwpartijen is onder andere opgenomen dat er in het Masterplan (en de uitvoering daarvan) een praktische uitwerking komt van het rapport Duurzame Ontwikkeling Overstad. Hieronder worden de uitgangspunten aangegeven die worden gezien als het Kwaliteitsniveau voor Overstad, dat verder gaat dan de referentiekwaliteit

Ten aanzien van Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit van een locatie is een combinatie van het ontwerp, architectuur, materialen, inrichting van de straat/ installaties waardoor een hoge belevingswaarde wordt gerealiseerd. Dit is o.a. tot stand gekomen in projecten als Mariënburg te Nijmegen, maar er zijn ook andere voorbeelden.

Verkaveling en Water

Ambitie

- Zongericht bouwen (optimaal verkavelen afhankelijk van warmte/ koudevraag gebouwen)
- Minimaal 5,2 % van het grondgebied aan water realiseren, ambitie is om meer wateroppervlak te realiseren dan vanuit HHNK wordt vereist.
- Hemelwater daken en parkeerplaatsen volledig afkoppelen conform beleid.
- Kwaliteit oppervlaktewater verbeteren, afvoer hemelwater vertragen en mogelijk voorzuiveren via groen- en waterpartij nabij spoor.
- Hemelwater opslaan en gebruiken als 2^e kwaliteitswater voor bedrijven
- Inbreng van water als kwaliteit van het stedelijk ontwerp, t.b.v. het vergroten van de belevingswaarde van de openbare ruimte. Overgang waterpartij spoor zorgvuldig laten aansluiten op waterpartij zijtal Hoornse Vaart. Dit i.v.m. verschillende niveaus.

Middel

- Volledig gescheiden hemelwatersysteem aanleggen
- Vertragen van hemelwater via binnentuinen, grasdaken en water- / groenpartij nabij spoor
- Geen grote toepassingen van emissierijke materialen zoals koper, zink, lood, Aluminium
- Watersloot bij spoor verbreden met water / groen, zijverbinding water Hoornse vaart dieper in plangebied inlaten, koppelen aan afvoer waterpartij spoorzone

Kwaliteit openbare ruimte en verkeer

Ambitie

- Belevingswaarde openbare ruimte vergroten door inbreng van waterpartijen, extra groen en toepassen van natuursteen, natuurlijke materialen.
- Creëren schone leefomgeving, voorkomen zwerfvuil / overschrijding emissies naar lucht en geluid
- Bomen en groenstroken aanleggen op pleinen, overloopgebieden (middengebied),
- Parkeren ondergronds onder woonblokken centrumgebied en woongebieden
- Parkeren half ondergronds / inpandig oplossen voor bedrijventrumgebied
- Opslagruimte voor goederen / afvalstoffen ondergronds / inpandig oplossen voor bedrijven
- Afval inzameling openbare ruimte ondergronds oplossen
- Doorgaande routes scheiden (half verdiept) van overig verkeer, met name langzaam verkeer.

Middel

- Combinatie van Intensieve gebouwen met voldoende ruimte voor water, openbaar gebied (slim ruimtegebruik)
- Bewaken kwaliteiten door toetsing supervisor
- Opslag / expeditie niet aan gevel, oplossen achterzijde / in bouwblok
- Hoogwaardige inrichting openbare ruimte
- Berekenen milieueffecten toepassing materialen
- Langzaam Verkeer bevorderen door goede verbinding centrum en station via extra loopbruggen

Ten aanzien van wonen en werken

Energie

Ambitie

- Vertrekpunt is een Energieprestatie op Locatie (EPL) van 7,5 : 30% CO₂ reductie en energiebesparing t.o.v. vigerende bouwbesluit
- Toekomstgerichte voorzieningen en installaties met laag energieverbruik
- Gezonde binnenruimte in gebouwen
- Leveren van warmte en koude aan bedrijven en woningen

Middel

- Warmte / koudeopslag in de bodem, 1,0 m. reserveren in straatprofiel voor warmte/koudeleidingen
- Toepassen van een Laag Temperatuur afgiftesysteem
- Gebruik natuurlijke warmte / koude (bodem, oppervlaktewater, asfalt)
- Toepassen van Warmtepompen naverwarmen water voor ruimte en tapwaterverwarming

- Warmteterugwinning uit riolering en ventilatielucht
- Gebouwgebonden windenergie (onderzoeken)
- Verdergaand energiezuinige openbare verlichting / verlichting parkeerplaatsen

Kwaliteit gebouwen en materialen

Ambitie

- Gezond binnenmilieu gebouwen
- Lage milieubelasting materialen en grondstoffen: o.a. toepassen houtskeletbouw (HSB), licht beton en duurzame materialen (berekenen in GPR-meetsysteem)
- Toekomst –, klant- en flexibelgericht bouwen (aanpasbaar en demontabel bouwen)

Middel

- Toepassen materialen met lage emissie toxische stoffen naar binnen- en buitenlucht
- Koppeling gebruik milieuvriendelijke materialen met Beeldkwaliteitsplan Overstad
- Universeeel / Industrieel bouwen (rekening houden met maatvoering prefab producten)
- Effecten van maatregelen op het gebied van Materialen, Water, Energie, Afval, Gezondheid en Woonkwaliteit berekenen in het meetprogramma GPR-gebouwen. Aan de hand van een rekensessie het ambitieniveau bepalen, minimaal 7,5.

Ten aanzien van Sociale Kwaliteit

Ambitie

- Creëren van sociale veiligheid / goede leefbaarheid met aanvaardbare risico's voor bewoners en bezoekers
- Bieden van verscheidenheid aan voorzieningen / gebouwen om levendigheid in het gebied te vergroten
- Verscheidenheid van verschillende lagen van de bevolking

Middel

- Ruimte bieden voor een basisschool, kinderopvang en een wijkcentrum (ouderen / jongeren)
- Ruimte bieden voor meerdere horecagelegenheden
- Participatie toekomstige gebruikers in het planproces
- Gesprekken aangaan met Hogeschool / universiteit voor vestiging op spoor, halte hoogwaardig openbaar vervoer en op loopafstand van station (max.5 min.).

3.4.4 Bodem

Het plangebied Huiswaard-Overstad is gelegen in de voormalige Huiswaarderpolder die de overgang vormde van de binnenstad van Alkmaar naar het buitengebied. Het gebied was voornamelijk in gebruik voor landbouw. Langs het Noord-Hollandskanaal en was in het begin van de twintigste eeuw reeds sprake van kleinschalige bedrijvigheid. In het midden van de vijftiger jaren is het bedrijfsterrein pas tot ontwikkeling gekomen. In de loop der jaren heeft een verschuiving plaatsgevonden van productiebedrijven naar detailhandelsactiviteiten.

De van oudsher gevestigde productiebedrijven bevinden zich vooral op het gedeelte tussen de Koedijkerstraat en de Kwakelkade. Groothandel en detailhandel is meer aanwezig ten noordwesten van de Koedijkerstraat en Noorderstraat. Het gebruik van het overige gebied is veelzijdiger en is de afgelopen jaren deels heringericht.

Omdat het hier gaat van een recent bedrijfsterrein hebben bedrijfsactiviteiten nagenoeg niet geleid tot diffuse gebiedseigen bodemverontreiniging. Volgens de bodemkwaliteitskaart van Alkmaar (Syncera De Straat d.d. 17-02-2005) is de bodem licht verontreinigd met enkel zware metalen en pak's Functiebeperkingen als gevolg van deze achtergrondwaarden zijn niet aanwezig. Echter, vervuilende puntbronnen op bedrijfslocaties zijn in de bodemkwaliteitskaart niet betrokken.

In het kader van het Landsdekkend Beeld is recent onderzoek gedaan naar bedrijven die mogelijk de bodem hebben vervuild. Hiertoe is een inventarisatielijst opgesteld van potentieel ernstig verontreinigde locaties. Voor dit gebied komen 10 locaties in aanmerking waar in het voorjaar van 2006 bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Ervaringen met eerder uitgevoerd onderzoek leert dat circa

20 procent hiervan leidt tot een ernstig geval van bodemverontreiniging waar mogelijk moet worden gesaneerd.

De afgelopen jaren zijn meerdere bedrijfslocaties binnen het plangebied onderzocht. De reden voor onderzoek is divers. Bij de aanvraag van een bouw- of milieuvergunning is bodemonderzoek noodzakelijk. Ook vindt er bij transacties en bedrijfsverplaatsingen bodemonderzoek plaats. Bij de afdeling ROM is een dertigtal locaties bekend waar de bodem is onderzocht.

Voor onderstaande gevallen geldt dat de bodem sterk is verontreinigd en nog vervolgactie in de vorm van een nader bodemonderzoek noodzakelijk om de omvang van de verontreiniging te bepalen.

Huiswaarderplein 10
Koedijkerstraat 6 / Kwakelkade 24-26
Koedijkerstraat 34
Kwakelkade 23
Kwakelkade 26 / Koedijkerstraat 8-9-16
Kwakelkade 40
Zijperstraat 52

In hoeverre de eigenaar kan worden gedwongen tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek wordt nog onderzocht.

Op de volgende locaties is een beschikking op het saneringsplan genomen en de saneringsurgentie bepaald.

Huiswaarderplein 11	Sanering urgent, start sanering voor 2015
Noorderkade 1048	Sanering niet urgent, saneringstijdstip niet bepaald
Pettemerstraat 6-10	Sanering urgent, start sanering voor 2015
Pettemerstraat 45-55	Monitoring restverontreiniging

3.4.5 Flora en Faunawet

In het kader van de Flora en Faunawet is er een quick scan uitgevoerd naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde flora en fauna in het plangebied. In het gebied zijn geen beschermde planten aangetroffen. Het terrein is ongeschikt voor beschermde reptielen.

Beschermde vissen die in het gebied zouden kunnen voorkomen zijn de Kleine modderkruiper en de Rivierdonderpad. Aangezien er in het gebied geen sloten gedempt worden zijn er geen negatieve effecten te verwachten. Om schade aan vissen amfibieën te beperken moeten de werkzaamheden aan wateren en oevers zoveel mogelijk worden uitgevoerd in de periode augustus tot en met oktober in verband met de perioden van voortplanting en overwintering.

Het gebied is gedeeltelijk geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. De meeste gebouwen zijn niet geschikt als vleermuisverblijf (zomerverblijf) door ontbreken van constante temperatuur en luchtvochtigheid in de gebieden. Om zekerheid te krijgen over het al dan niet voorkomen van vleermuisverblijven kan een inventarisatie worden verricht waarbij het accent ligt op de gebouwen aan de Kwakelkade.

In de beplanting kunnen algemene broedvogels tot broeden komen. Indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden (maart t/m juli) is een ontheffing niet nodig. Indien buiten het broedseizoen bewoonde nesten aanwezig zijn is een ontheffing nodig.

3.4.6 Externe veiligheid

Over het Noordhollands Kanaal vindt in beperkte mate transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het extern veiligheidsrisico dat door dit transport wordt veroorzaakt is onderzocht. Uitgaande van het transport van aardgascondensaat is er geen relevant individueel (plaatsgebonden) risico en groepsrisico te verwachten.

4. RELATIE TOT DE OMGEVING

De ontwikkelingen in Overstad dienen uiteraard mede in relatie tot de directe omgeving te worden beschouwd. Het betreft daarbij met name de wijk Huiswaard 1, Rekerbuurt, Zeswielen en Binnenstad.

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich Huiswaard 1. Met name de strook meest zuidelijk hiervan gelegen woningen en de landbouwschool kijken uit op het plangebied. De bestaande woningen en de geplande nieuwbouw worden afgescheiden door opeenvolgend een groenstrook, water, spoorlijn, water, groenstrook en een weg. In totaal is de afstand minimaal 60 m vanaf de huidige woonpercelen aan de Bannewaard, Bregwaard en Broekerwaard tot aan de rooilijn van de nieuwbouw. Overstad wordt via de noordzijde niet anders ontsloten dan de bestaande situatie, namelijk langs de Noorderkade

Aan de noord-oostzijde van het plangebied bevindt zich het gebied de Zeswielen. Voor een optimale ontsluiting van het plangebied met zo weinig mogelijk overlast voor de bewoners van de Zeswielen is het wenselijk om het nieuwe tracé van de weg achter de woningen van de Zeswielen te realiseren. Een voorontwerp-bestemmingsplan is hiervoor reeds in de inspraak gebracht. Zodra de financiële haalbaarheid van dit wegtracé duidelijk is zal het bestemmingsplan Zeswielen in procedure worden gebracht.

Langs de Kwakeloever liggen momenteel woonboten. Er vindt geen uitbreiding plaats van het aantal woonboten. De nu reeds aanwezige woonboten worden over het plangebied verspreid.

Het is wenselijk om tussen de Oosterwezenstraat en De Friesepoort een voet- en fietsbrug te realiseren.

Tussen de Frieseweg en de Munnikenweg staat de molen t' Roode Hert. Deze molen betekent, in verband met de benodigde wind, een behoorlijke beperking voor de bouw mogelijkheden op Overstad. Uit de molenbiotoopinventarisatie Noord-Holland 2006 is gebleken dat er nu reeds rondom de molen veel hoge bebouwing en begroeiing aanwezig is. De aan de zuidoost-zijde van de molen aanwezige flats met hoge windsingels geven veel hinder. Door de gemeente wordt getracht om deze molen te verplaatsen naar een locatie waar hij een betere windvang heeft.

Aan de zuid-westzijde zijn de binnenstad en spoorbuurt gelegen. De verkeersafwikkeling voor auto's blijft gelijk aan de huidige situatie. Wel is het gewenst om een extra voetgangers brug mogelijk te maken tussen het centrumgebied van Overstad, via het kanaalschiereiland naar de Kanaalkade. Verder is er een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding opgenomen over het Noordhollands Kanaal tussen de Zijperstraat en de Stationsweg.

5. VISIE OVERSTAD

5.1 Inleiding

Van bedrijventerrein naar een prachtige wijk die de centrumfunctie van Alkmaar versterkt. Er zijn weinig gemeenten in Nederland waar midden in het centrum van de stad een bedrijventerrein in de omvang als Overstad is gelegen. Overstad kan een aantrekkelijk, modern en hoogwaardig woon- en winkelgebied worden. In het centrum van Alkmaar ligt een unieke kans die van Overstad een plek maakt waar het straks en in de toekomst prettig verblijven, wonen en werken is. Het gemeentebestuur van Alkmaar heeft daarom het initiatief genomen om samen met de grondeigenaren en ondernemers op Overstad een Masterplan te maken. Het Masterplan schetst een mogelijk toekomstbeeld voor Overstad. Het plan past bij de omgeving en sluit aan op de aangrenzende, historische binnenstad. Het is een flexibel plan dat kan inspelen op ontwikkelingen in Overstad en de stad als geheel.

Een visie voor Overstad. Over dromen, over denken, over durven en uiteindelijk over mensen. Over uitdagende mogelijkheden. Om die te realiseren is nu vooral durven, doen én doorzetten nodig. Tegelijkertijd is blijven denken en luisteren nodig. Denken over nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld marktontwikkelingen. En luisteren naar (veranderende) wensen en ideeën van de mensen om deze ontwikkelingen en geluiden, waar mogelijk, in te passen in het toekomstbeeld.

5.1.1 Alkmaarse stadseconomie

Alkmaar is steeds meer hét centrum van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal. Dit maakt de stad aantrekkelijk voor bedrijven, voorzieningen en instellingen die zich op de regio richten. Denk aan medische, sport- en onderwijsvoorzieningen, maar ook aan private- en overheidsdiensten. Alkmaar als kloppend winkelhart, als cultureel centrum en als onderwijs- en dienstencentrum voor de stad en de wijde omtrek. Alkmaar is tegenwoordig steeds meer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor zakelijke en financiële diensten en innovatieve bedrijven die zich vroeger vooral in en rond Amsterdam oriënteerden. Ook heeft Alkmaar een aanzuigende werking op grote bedrijven uit de regio. Met de Hogeschool INHOLLAND als kenniscentrum heeft het een belangrijke troef in handen. Door de ontwikkeling van Overstad komen er nieuwe vestigingsmogelijkheden bij. Dat zal niet alleen de winkelfunctie van Alkmaar een impuls geven, maar ook kansen scheppen voor goedopgeleide jonge mensen en (startende) ondernemers.

Winkelhart Alkmaar in cijfers

- Tweede winkelstad - in verscheidenheid en winkelaanbod per duizend inwoners - in 2002, resp. 2004 (VSO meetlat).
- In 2004 zevende in aantal banen in de detailhandel (VSO meetlat).
- Belangrijkste koopcentrum in Noord-Kennemerland voor niet-dagelijkse boodschappen (Omnibusonderzoek, mei 2005). Trekt bewoners uit hele regio aan.

Het midden- en kleinbedrijf (MKB) is voor Alkmaar zeer belangrijk. Horeca, dienstverlening en detailhandel domineren de stadseconomie. Meer dan de helft van de 46.000 banen in Alkmaar, onderwijs en zorg meegerekend, valt onder de dienstensector. Dit geeft aan hoe belangrijk deze sector is als motor voor de economie van de stad. De dienstensector heeft behoefte aan toeleveranciers, schoonmaak- en cateringbedrijven. Ook winkels, cafés, restaurants en bijvoorbeeld culturele instellingen profiteren. Die bedrijven en instellingen hebben op hun beurt elkaar weer nodig. Door kantoorontwikkeling te stimuleren, houden we deze economische motor aan de gang en bieden we – ook binnen Alkmaar - kansen aan hoger opgeleiden.

5.1.2 Eigenheid en sfeer

Bezoekers uit binnen- en buitenland waarderen de eigenheid en sfeer van de historische binnenstad. Overstad grenst direct aan dit in alle opzichten waardevolle, kloppende stadshart. Het is een prachtige opgave om de tegenstelling tussen de kleinschalige binnenstad en het grootschalige, moderne

Overstad goed vorm te geven. Hiertoe is een creatief en doordacht stedenbouwkundig en architectonisch plan nodig. Zo vlak bij het centrum moet Overstad 'jonge stedelijke professionals', 'ouder wordende netwerkers', 'jonge kunstbeoefenaars' en bijvoorbeeld jonge gezinnen kunnen aantrekken.

De verbetering van looproutes, bereikbaarheid, verblijfsruimtes en parkeergelegenheid versterkt de combinatie Binnenstad-Overstad. Als het centrum én Overstad een samenhangend winkelgebied vormen, trekt dat meer bezoekers. Daardoor hebben ook 'bijzondere' winkels weer een toekomst. Voor stadsbewoners en bezoekers ontstaat er een samenhangend gebied waar prettig kan worden gewoond en veel te beleven is.

5.1.3 Meerwaarde van Overstad voor Alkmaar

Overstad is een sterk winkelgebied met succesvolle winkels en een grote meubelboulevard. Het grenst direct aan het centrum. Door de gunstige ligging heeft Overstad alles in zich om een aantrekkelijk, modern binnenstedelijk woon- en winkelgebied te worden. Zeker als er een goede verbinding komt met de oude binnenstad. Het Bureau Droogh, Trommelen en Broekhuis geeft in hun rapport (uitwerking regionaal detailhandelsbeleid) dit ook aan met de opmerkingen "Het is gewenst de binnenstad en het centrale deel van Overstad te beschouwen als één samenhangend winkelgebied".

Overstad kent ook knelpunten. Ooit gebouwd als bedrijventerrein zijn er in de loop der jaren winkels en allerhande bedrijven bijgekomen. Delen van Overstad maken nu een rommelige indruk. Bedrijven kunnen door strenge milieueisen niet of beperkt groeien op deze binnenstedelijke plek. Ook zijn de verkeersroutes onlogisch is het parkeren versnipperd, is er een versnipperd winkelaanbod en een onlogische looproute. Bovendien mist het gebied een goede aansluiting op de binnenstad. Hoewel sommige delen van Overstad al een flinke verbetering hebben ondergaan de afgelopen jaren heeft Overstad als geheel een 'face-lift' nodig.

Niet alleen Overstad maar heel Alkmaar profiteert van een facelift:

- Beter inrichten voor winkelend publiek zodat het meer mensen trekt.
- Meer woningen bouwen zodat er een aantrekkelijkere woonomgeving ontstaat.
- Meer woningen bouwen om zo een substantiele bijdrage te leveren aan de woningbehoefte.
- Meer en minder versnipperde parkeerruimte realiseren en een betere verkeersafwikkeling garanderen.

Door de face-lift behoudt en versterkt Alkmaar haar positie van sterke stad in de toekomst:

- Alkmaar behoudt ten minste haar positie van tweede winkelstad
- Alkmaar verovert haar vijfde plek uit 2002 in aantal detailhandelbanen terug
- Alkmaar trekt 10% meer winkelend publiek
- Overstad heeft 4500 (nieuwe) bewoners die naar tevredenheid wonen in een kwalitatief hoogwaardige stadswijk

5.1.4 Plangebied

Het plangebied van dit Masterplan wordt aan de westzijde begrensd door het Noord-Hollands Kanaal, aan de zuidzijde door de Hoornse Vaart en aan de noordzijde door de spoorbaan. De oppervlakte van het totale plangebied is 28 hectare; ongeveer de helft van de oppervlakte van de Alkmaarse binnenstad binnen de singels.

5.1.5 Ontwikkelingsvisie

Dit Masterplan geeft een beeld van de transformatie strategie en de ruimtelijke visie voor Overstad. Het is een verslaglegging van de resultaten tot nu toe. De bevindingen van Bohemen zijn gedeeltelijk, maar nog niet geheel verwerkt in dit Masterplan. Beide rapporten zijn samengevat in een ontwikkelingsvisie voor Overstad. Deze visie is april 2007 door de gemeenteraad van Alkmaar unaniem goedgekeurd. In hoofdstuk 2 van deze visie zijn de ambitie en de opgave beschreven:

5.1.6 Opgave

Overstad is een uniek gelegen stukje Alkmaar dat door zijn ligging zeer geschikt is om op termijn een duurzaam, nieuw, levendig en aantrekkelijk binnenstedelijk en multifunctioneel stadsdeel van Alkmaar te worden. Het is een verrijking van de huidige stad, naast de historische binnenstad.

Overstad is geen kopie van het oude centrum, maar heeft een moderne, eigentijdse uitstraling. Mensen vinden het fijn om in Overstad te wonen. Overstad heeft een onderscheidend eigen woonmilieu van een hoge kwaliteit en is veilig. Mensen kiezen er voor om in Overstad te willen wonen.

De auto is welkom in Overstad. Mensen kunnen hun auto op een prettige wijze goed parkeren. Het winkelgebied is gezellig en heeft goede winkels waar je graag winkelt. Je kan gemakkelijk van Overstad het oude centrum in lopen en fietsen.

Alkmaar heeft als koopstad voor Noord West Nederland haar positie behouden door een uitbreiding van de hoeveelheid m² detailhandel op Overstad, met een speciale positie voor het thema Wonen.

De stadeconomie floreert in het gebied. Er zijn kleinschalige kantoren en bedrijfjes gevestigd. De creatieve generatie nestelt zich er graag.

Er zijn ca. 2000 nieuwe woningen gebouwd. Er is een verscheidenheid aan typen woningen aanwezig. Veel verschillende groepen wonen op Overstad. Uitgangspunt van de gemaakte keuzes is de regionale woonvisie geweest. Tevens zijn er aan het wonen gerelateerde voorzieningen op Overstad aanwezig.

Het is een gezellig gebied met cultuur en leisure. Een uitgaansgebied met een bioscoop en een grand café is mooi vormgegeven. De multiculturele cultuur heeft zich gesetteld. Overstad accommodeert nieuwe en interessante culturele functies. Ook is in de openbare ruimte aandacht voor kunst.

De centrumring is logisch in het gebied aanwezig en heeft een goede doorstroming en aansluiting op ondergrondse parkeergarages in en aan het centrumgebied.

Het gebied is hoogwaardig kwalitatief vormgegeven, zowel fysiek (stedenbouwkundig) als sociaal. Zoals Alkmaarders nu trots zijn op de oude binnenstad, zo zijn Alkmaarders ook verbonden met Overstad, dat nieuwe culturele waarden vertegenwoordigt.

Programma

- De herstructurering van een bedrijventerrein naar een multifunctioneel binnenstedelijk onderdeel van Alkmaar van hoge kwaliteit. De aanwezige bedrijven verplaatsen.
- Herstructurering en toevoegen van totaal ca. 30.000 m² bvo (vooral perivere detailhandel en enige reguliere detailhandel). Momenteel is er in totaal ca. 50.000 m² bvo. op Overstad gevestigd.
- Realisatie van 15.000 m² bvo kleinschalige kantoren.
- Realisatie van ca. 2000 woningen (zie voor het programma de bijlage).
- Realisatie en ontwikkelen van cultuur en leisure functies (voorlopig 5.000 m² bvo.).
- Realisatie van voorzieningen (school, aan wonen gerelateerd, etc.): ca. 4.000 m² bvo.
- Integrale parkeeroplossing voor te handhaven en nieuw te realiseren functies.
- Zoeken van compensatie voor water (5.2% van het openbaar gebied).
- Aanleg van de voor het aansluiten van het gebied met zijn omgeving noodzakelijke infrastructuur: een tunnel onder het spoor, het Zeswielen tracé en de Friesebrug en verbindende fiets- en loopbruggen (over het Noordhollands kanaal en de Hoornse vaart).
- Realiseren van een hoogwaardige sociale en fysieke kwaliteit van de openbare ruimte.

Het programma beslaat totaal ca. 250.000 m²

5.2 De huidige situatie

5.2.1 Historische context en trends

Niet zo lang geleden was Overstad nog een lege polder grenzend aan de binnenstad van Alkmaar. In de loop der tijd hebben zich niet alleen bedrijven gevestigd op Overstad, maar is het gebied ook omsloten geraakt door de stad. De wijken Huiswaard en Oudorperpolder klemmen het gebied aan weerszijden in. Met name de laatste 10 jaar heeft Overstad een positie verworven in Alkmaar en de wijde omtrek als winkelgebied. Grootschalige winkelformules, waar in de binnenstad geen plaats voor was hebben zich hier gevestigd. Ondanks de vele succesvolle winkels heeft het gebied echter altijd het karakter van een bedrijventerrein gehouden; veel achterkanten, veel verkeersruimte, smalle of geen stoepen en weinig verblijfsruimte. Andere delen van Overstad verpauperen of worden zeer extensief gebruikt. Het grootste deel van het gebied is in particulier eigendom van ca. 40 verschillende eigenaren.

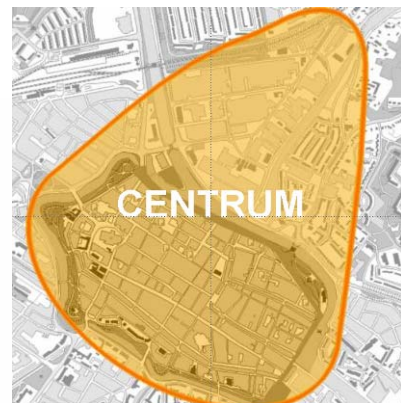
5.2.2 Ruimtelijke structuur

Overstad heeft de structuur van een bedrijventerrein; grote kavels en aaneengesloten percelen. In de huidige situatie zijn twee plekken op Overstad ingericht als verblijfsruimte; een deel van het Huiswaarderplein en de Noorderkade ter plaatse van Winkelcentrum de Noorderarcade.

5.2.3 De verkeersstructuur

Het autoverkeer op Overstad wordt vanuit vier richtingen gevoed: de Noorderkade, de Tesselsebrug, de Friesebrug en de Koedijkerstraat/Zeswielen. De intensiteit van het verkeer is niet te hoog; slechts in de winkelpieken, bijvoorbeeld op zaterdag, wordt het druk. Op een aantal plekken wordt geparkeerd in parkeergarages onder de gebouwen. De rest van de parkeercapaciteit ligt op maaiveld; of op particuliere terreinen of op openbare parkeerplaatsen.

Het plangebied heeft geen vrij liggende fietspaden. De route Zijperstraat - Koedijkerstraat is een populaire route voor fietsers van en naar Huiswaard. De Noorderkade is ter hoogte van het Winkelcentrum de Noorderarcade afgesloten voor autoverkeer. Dit autovrije gebied sluit aan op de Ringersbrug naar het centrum.



5.2.4 Bebouwing

De bestaande bebouwing bestaat voornamelijk uit bedrijfsruimten, winkels en showrooms. Een groot gedeelte van de gebouwen zijn hallen. De overige gebouwen hebben veelal een, twee of drie bouwlagen. Grote delen van het gebied worden zeer extensief gebruikt. De woningen in het gebied zijn geconcentreerd in het bebouwingscluster van de Noorderarcade en ten noorden van het Kwakelhuis.

Het bebouwingscluster van de Noorderarcade is ook gelijk het hoogste bouwvolume van Overstad met 10 bouwlagen. Langs de Kwakelkade liggen ruim 20 woonboten aangemeerd.

5.2.5 Milieuhinder

Op Overstad zijn een zestientiental bedrijven gevestigd die milieuhinder veroorzaken; het gaat voornamelijk om geluidhinder. Het tankstation aan de Koedijkerstraat heeft een LPG installatie met veiligheidszone voor explosiegevaar.

De molenbiotop van de windmolen 't Rode Hert ligt grotendeels over het Plangebied. In de biotop zijn maximale bouwhoogtes aangegeven; blijf je daar onder dan beïnvloed je niet de windvang van de molen. Bij bebouwing in hoge dichtheid zal voor de molen een alternatief gezocht moeten worden.

Voor de spoorbaan aan de noordzijde van het plangebied wordt nader onderzoek gedaan naar geluidhinder en vervoer gevaarlijke stoffen. Tevens is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid voor het Noordhollands Kanaal.

Op dit moment levert de milieuzonering rond de bedrijven geen probleem op. Wanneer er echter woningen worden toegevoegd aan Overstad ontstaat een situatie waarin hindergevende bedrijven de woningbouw onmogelijk maken.

5.3. Ambitie en uitgangspunten

Gedaanteverwisseling van bedrijventerrein tot volwaardig onderdeel van het centrum van Alkmaar.

De transformatie van bedrijventerrein naar een aantrekkelijke stedelijke omgeving waar het prettig wonen, werken en winkelen is gaat niet vanzelf. Nieuwe bewoners zullen verleid moeten worden om op Overstad te komen wonen. Voorlopig is Overstad een bedrijventerrein en zal slechts een kleine groep pioniers de uitdaging zien en de stap maken om er te gaan wonen. Om een grotere groep mensen te bereiken en het winkelgebied te verbeteren zal er geïnvesteerd moeten worden in ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen. De basis van de ontwikkelingsvisie wordt dan ook gevormd door het maken van nieuwe adressen waaraan gewoond, gewerkt en ondernomen kan worden.

5.3.1 Adressen maken op Overstad

De ligging van Overstad aan het water van de Hoornse Vaart en het Noordhollands Kanaal biedt de mogelijkheid het wonen aan het water maximaal uit te nutten. Om dit woonmilieu verder te versterken en tot in het hart van het gebied te brengen wordt een nieuwe gracht voorgesteld, dwars op de Hoornse Vaart. Deze 'Nieuwe Hoornse Vaart' maakt Overstad tot een waterstad in de traditie van Alkmaar.

Op basis van het huidige stratenpatroon kan er geleidelijk een nieuwe invulling worden gerealiseerd op Overstad. Nieuwe vormen van gebruik zoals woningbouw vereisen echter wel aanpassing; er moeten straten worden toegevoegd. Om een goede verbinding te maken tussen het Centrum van Alkmaar en het centrum van Overstad wordt voorgesteld om ter plaatse van de voormalige Ringersfabriek een doorsteek te maken. Deze doorsteek wordt ingericht als Esplanade en vormt hét adres voor de uitbreiding van het Winkelaanbod in Koopstad. Het centrum van Overstad zal intern worden ontsloten door een ruime Boulevards. De Boulevard wordt hét vestigingsmilieu voor nieuwe bedrijven, winkels en kantoren.

Aan de noordzijde buigt de Boulevard uit naar de Hoornse Vaart en volgt een historische lijn. De Boulevard heeft een royale maat met laanbomen.

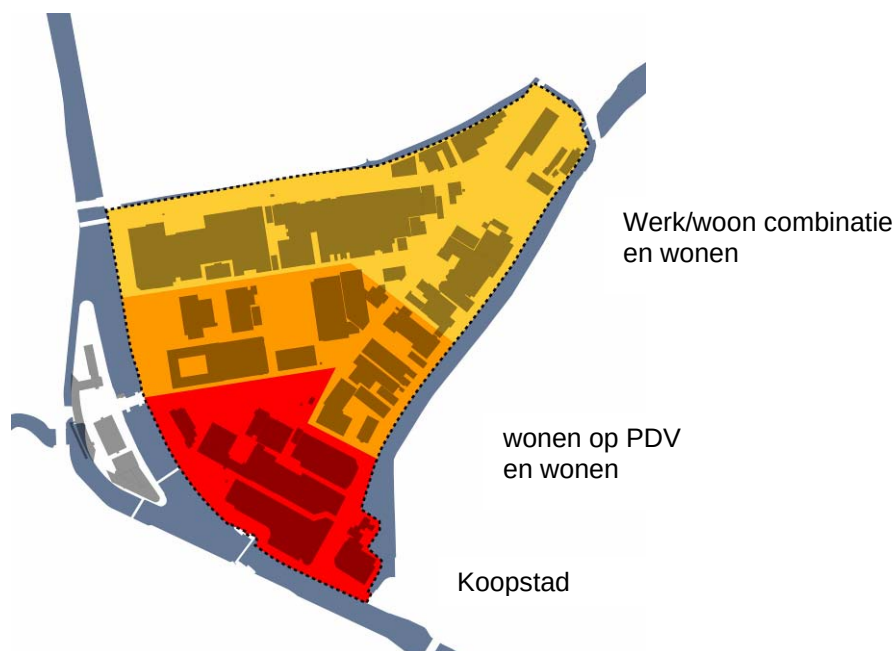
5.3.2 Transformatieproces

Het masterplan is zo ontworpen dat een geleidelijke transformatie van het bedrijventerrein mogelijk is. Het plan is gebaseerd op de bestaande wegenstructuur en de bestaande verkaveling. Het is de ambitie om een hedendaagse uitbreiding van het stadscentrum te realiseren met een mix van winkelen, wonen en werken. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk een fijnmaziger wegenpatroon te introduceren zodat er meer voorkanten ontstaan en er meer ontwikkelingspotentieel wordt gegenereerd. Investeren in buitenruimte en infrastructuur biedt nieuwe kansen voor ondernemers en grondeigenaren.

Voor het nieuwe wegenpatroon is ruimte nodig. Sommige straten zijn breder dan nu; bij herontwikkeling zal er daarom in een nieuwe rooilijn worden teruggebouwd.

5.3.3 Woon- en werkklimaat (milieu)

Het beeld dat ontstaat sluit aan bij de visie die bureau Droogh, Trommelen en Broekhuis geven in hun rapport (uitwerking regionaal detailhandelsbeleid). Het centrale deel van Overstad wordt samen met de binnenstad van Alkmaar tot één winkelgebied; Alkmaar Koopstad! Aansluitend ligt een goed door de auto ontsloten gebied waar woonwinkels en PDV zijn geconcentreerd. In dit gebied wordt gestreefd naar een combinatie met woningbouw (boven winkels). In het noordelijk en oostelijk deel van Overstad ligt de nadruk op een mix van wonen en werken.



Zonering van functies

5.3.4 Bereikbaarheid

De Centrumring zal de bereikbaarheid van Overstad aanzienlijk verbeteren. De ringweg is zo opgenomen in het masterplan dat er binnen de ring een verkeersluw gebied ontstaat t.p.v. de 'Koopstad'. Vanaf de Centrumring zijn de parkeerkelders te bereiken. De parkeergarage onder het Huiswaarder plein, in het hart van Overstad, is vanaf de Centrumring met twee toegangswegen eenvoudig ontsloten. De verkeersontsluiting van en naar het noorden (het Zeswielen tracé) wordt geleid via de Koedijkerstraat en de Zijperstraat. De Koedijkerstraat, de Zijperstraat, de Pettemerstraat en de Simonstraat vormen samen interne ontsluiting die alle deelgebieden van Overstad zal verbinden.

Langzaam Verkeer

Met de ontwikkeling van Overstad zal het bestaande fijnmazige netwerk voor het langzaam verkeer in stand blijven, en daar waar mogelijk verbeterd worden. Langs de hoofdstructuur voor auto's zullen aparte fiets- en voetgangersvoorzieningen komen. De overige hoofdroutes voor fietsers zullen ook van een aparte fietsvoorziening worden voorzien. Op de overige wegen (niet zijnde voetgangersgebieden) kan gefietst worden. Langs de Noorderkade blijft ook over het voetgangersgebied de fietsvoorziening in stand. Er is voor langzaam verkeer naast de bestaande spoorbrug een nieuwe fietsbrug gepland, welke aansluiting geeft op de route richting Zeswielen en richting Noorderkade. Naast bovenstaande mogelijkheden zullen er voor de voetgangers aparte voetgangersgebieden komen met een prettig verblijfsklimaat.

Openbaar Vervoer

Bestaande busverbinding blijven gehandhaafd, uitbreiding zal door de provincie noord-holland gerealiseerd worden, en hangt mede af van het aantal te realiseren woningen. Op dit moment is geen sprake van extra busverbindingen.

Autoverkeer

Verkeersstructuur

Het gebied Overstad is voor het autoverkeer goed ontsloten, via de Noorderkade, de Nieuwe Schermerweg en het Zeswielen tracé. Via de Tesselsebrug is Overstad voor autoverkeer verbonden met de Binnenstad. Het Zeswielen tracé heeft onvoldoende kwaliteit en zal verbeterd moeten worden om de toenemende intensiteiten te kunnen verwerken. Richting Nieuwe Schermerweg is de

verkeerssituatie aangepast ten behoeve van de HOV-buslijn en volstaat voorlopig. Richting de Noorderkade maakt de ontsluiting deel uit van de Binnenring en is er ter plaatse van de spoorwegovergang onvoldoende kwaliteit. Een ongelijkvloerse passage van het spoor is noodzakelijk. De structuur op Overstad zelf bestaat uit twee delen. Enerzijds is de autostructuur onderdeel van de ontsluiting van de stad d.w.z. de binnenring en de radialen die hierop aansluiten en anderzijds moet de interne afwikkeling van Overstad zelf verzorgd worden, de bereikbaarheid van de garages en woningen.

De binnenring rondom het centrum loopt over Overstad via de Kwakelkade(zd), Oosterwezenstraat, Pettermerstraat en Noorderkade. Ook het feit dat deze route onderdeel is van de binnenring maakt dat de kruising met het spoor ongelijkvloers moet verlopen.

Het Zeswielen tracé onderdeel van de radiaal van de binnenring naar de buitenring loopt voor een groot deel via Overstad. De interne structuur voor de ontsluiting van Overstad zelf valt samen met deze ontsluitende structuur. Het is mogelijk "rond" te rijden op Overstad en zo alle delen te bereiken, via de route langs het spoor (Zijperstraat), een gedeelte van de binnenring en dan via de Koedijkerstraat weer naar de Zijperstraat maakt dat alle delen goed bereikbaar zijn.

Intensiteiten

De rapportage omtrent de verkeersintensiteiten is als bijlage bij dit structuurplan gevoegd.

Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten op Overstad dienen de wegen voorzien zijn van een rijstrook per richting. De breedte van de wegvakken moet minimaal 3,0 meter breed zijn. Wordt op een hoofdontsluitingsweg een parkeergelegenheid ontsloten, dan moeten ter plaatse van de aansluiting extra rijstroken aangebracht worden voor het afslaande verkeer. Op de parkeerstraten is dit niet noodzakelijk.

Ten behoeve van het fietsverkeer dienen fietsstroken aangelegd te worden met een minimale breedte van 1,80 meter.

De totale minimale wegbreedte, zonder voetpaden, voor de hoofdinfrastructuur is: 4,80 meter per rijstrook. Ook de parkeerstraat heeft een minimale breedte van 3 meter. De parkeervakken zijn minimaal 1,80 meter breed.

Gezien de te verwachten verkeersstromen op de kruispunten van de hoofdinfrastructuur moeten deze kruispunten minimaal uitgevoerd worden als rotondes met voldoende breedte. De benodigde diameter van een rotonde is 50 meter. Binnen deze ruimte kunnen de fietsvoorzieningen aangelegd worden. Indien de ruimte ontbreekt voor een rotonde zullen de kruispunten van de hoofdstructuur voorzien moeten worden van verkeerslichten en de benodigde extra rijstroken.

Parkeren

Parkeernormen

Voor de parkeernormen wordt verwezen naar de geldende parkeernormen. In juni 2007 zal de raad naar verwachting nieuwe parkeernormen vaststellen, deze wijken voor de functies op Overstad niet erg af van de tot nog toe gehanteerde parkeernormen.

Parkeerregiem

Overstad zal afhankelijk van de inrichting kennis maken met een parkeerregiem hetgeen zal bestaan uit betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders. Vrij parkeren op de openbare weg zal minimaal voorkomen.

Parkeren in gemeenschappelijke garages.

Door de compacte bouw op Overstad zal er veelvuldig geparkeerd worden in garages, zoals al eerder aangegeven maakt een groot deel van de infrastructuur op Overstad deel uit van de Binnenring en maakt deel uit van de radiaal naar de binnenring. Het verkeer op deze wegen moet zo minimaal mogelijk gehinderd worden door bestemmingsverkeer, met name door zoekverkeer en door parkerend verkeer. Dit houdt in dat de toegangen van de parkeergarages niet aan deze structuur mogen liggen, tenzij een voorsorteerstrook van voldoende lengte aanwezig en voldoende opstelcapaciteit en doorstroom in de garage is.

Ook geldt dat de in- en uitstroom van de garages een goede vlotte afwikkeling moet waarborgen, dit houdt in dat de garage niet te groot mag zijn of voldoende in- en uitgangen heeft, voor bezoekersgarages kan aangehouden worden dat per 300 parkeerplaatsen er een ingang, uitgang en wisselstrook moet zijn.

Stalling fietsers

Voor fietsparkeren zijn de geldende fietsparkeernormen van toepassing.

5.3.5 Aansluiten op de binnenstad

Wanneer Overstad langs de Noorderkade tot ontwikkeling komt ontstaat er een beeld waarin het Noordhollands Kanaal door het centrum van Alkmaar stroomt; aan weerszijden begrensd door binnenstedelijk gebied.

De aansluiting op de binnenstad is een belangrijke voorwaarde voor het succes van Overstad. Dit vraagt niet alleen een inspanning van de Overstadse zijde, maar ook van de centrumzijde. De bebouwing langs de Kanaalkade en de Helderseweg zijn in de loop der tijd verpauperd, de inrichting van de Kanaalkade wordt gedomineerd door verkeer. Aan weerszijden van het Noordhollands kanaal moet ingezet worden op het nieuwe 'waterfront van Alkmaar' met mooie straatwanden en prettig ingerichte openbare kades.

De aanleg van de centrumring in Overstad is een eerste stap om de kwaliteit van de Kanaalkade te kunnen verbeteren. Het verkeer wordt minder intensief en er komt meer ruimte om de kade in te richten voor langzaam verkeer. Ter plaatse van de Tesselsebrug ligt een kans om een oud fenomeen te herstellen. Door langs de Helderseweg het water door te graven ontstaat er een situatie die er vroeger ook was; het 'Île d' Alkmaar'. Op termijn zou dit eiland een impuls moeten krijgen met spraakmakende architectuur, buitenruimtes en publieke functies. Nieuwe voetgangersbruggen over het Noordhollands kanaal ter plaatse van de Doelenstraat zorgen voor vanzelfsprekend verbonden oevers.

5.4. Het programma

5.4.1 Planconcept

Het Masterplan is tot stand gekomen in een proces waarin er parallel is getekend aan de visie en is gerekend aan de capaciteit van het plan en aan de kosten en opbrengsten van de ontwikkeling. Uitgangspunt van het Masterplan is om het volume aan detailhandel op Overstad te handhaven en verder te versterken.

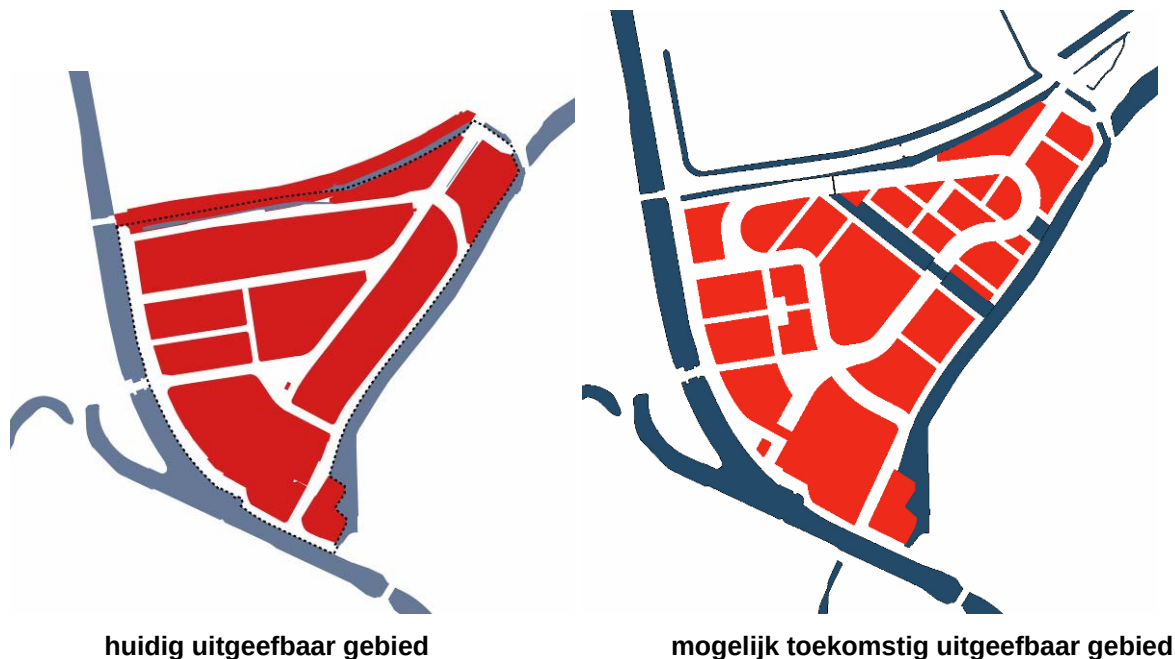
De PDV (winkels in specifieke branches met groot verkoopoppervlak) kan groeien met ca. 30%.

Overstad biedt voor Alkmaar de kans om, in het hart van de stad, te voorzien in een aanzienlijk deel van haar woningbehoefte voor de komende 20 jaar.

Het nu extensief ingerichte bedrijventerrein kan worden verdicht met woningbouw. Er kunnen 2000 tot maximaal 2400 woningen worden gebouwd op Overstad. De nieuwe bewoners hebben voorzieningen nodig in de buurt; onderwijs, zorg, ontspanning, service en winkels. In het Masterplan is ruimte gereserveerd voor deze voorzieningen.

Voor het totale programma van het Masterplan is het aantal benodigde parkeerplaatsen en de capaciteit van de wegen berekend. De enorme vraag naar parkeerplaatsen zal voornamelijk binnen de bouwblokken moeten worden opgelost om te voorkomen dat de openbare ruimte wordt vol geparkeerd.

De straten op Overstad moeten opnieuw ingericht worden om haar gebruikers veilig en prettig te laten bewegen.



5.4.2 Ruimtelijk Raamwerk

Het Masterplan moet worden gezien als een ruimtelijk raamwerk waarbinnen verschillende ontwikkelingen tot stand kunnen komen. De basis van het raamwerk is het stelsel van straten, lanen, pleinen en kades dat zorgt voor stedelijke buitenruimte waaraan gewerkt en gewoond kan worden.

Op het huidige bedrijventerrein is 70 % van de grond uitgegeven, de resterende 20% is openbaar gebied. Bij de voorgestelde verdichting is het noodzakelijk meer openbaar gebied te maken; er is ruimte nodig voor stoepen, groen, verblijfsplekken, water en verkeer. In de visie is ruim 50% van het plangebied uitgeefbaar voor bebouwing, de rest is openbaar.

5.4.3 Programma Wonen

Een levendige woonwijk bij winkels

Ambitie: wat willen we bereiken?

Overstad ontwikkelen tot een hoogwaardige, stedelijke woonwijk op Alkmaarse schaal. Dit zal in architectuur en inrichting van de openbare ruimte tot uitdrukking komen. Er zal een verscheidenheid aan woningtypen worden aangeboden, die passen bij het stedelijk wonen.

Formule: hoe willen we dat bereiken?

Kenmerkend voor het woningbouwprogramma is verscheidenheid. Afwisseling in vormen, bouwhoogten, materiaalgebruik, architectuur, brede lanen en smalle woonstraten zorgen voor een levendige en gevarieerde woonwijk. Zo krijgt elke straat een eigen identiteit.

Overstad grenst aan twee kanten aan water. Mensen wonen graag aan het water, dit maakt Overstad een aantrekkelijke plek om te wonen. Daarom wordt extra water toegevoegd. Overstad is gunstig gelegen: vlakbij het centrum en het station.

Opgave: wat moet daarvoor gebeuren?

Ondergrondse en halfverdiepte parkeerplaatsen in het eigen woningblok zorgen voor een vriendelijke wijk waar het prettig wonen en verblijven is. Verder is er in het gebied ruimte gereserveerd voor voorzieningen als school, apotheek, kinderopvang en speel-/ recreatievoorzieningen.

Er komen 2000 tot 2400 nieuwe woningen. Gestreefd wordt naar een gevarieerde bevolkingsopbouw in de wijk door huur- en koopwoningen in verschillende prijsklassen te realiseren.

5.4.4 Woningbouwprogramma

De opgave is om een gevarieerde bevolkingsopbouw te realiseren. Onderstaand is het woningbouwprogramma dat hier in moet voorzien in percentages weergegeven.

Typologieën	%	Aantal	%	Aantal
Betaalbare sector	30%	± 600		
- Huur, < €474,- per maand (categorie 1)			70 %	± 420
- Koop, < €150.000,- ¹ (categorie 1)			30 %	±180
Marktconforme sector	70%	± 1400		
- Huur, > € 474,- (categorie 2 en 3)			25 %	± 350
- Koop, vanaf € 150.000,- (categorie 2, 3 en 4)			75 %	± 1050
Totaal toegevoegde woningen				2000 a 2400
Huidig aantal woningen				182
Totaal aantal woningen gebied				2180 a 2580

¹ Aftoppingsgrens huursubsidie per 1 juli 2005

Categorieën uit de regionale woonvisie Noord-Kennemerland

5.4.5 Wonen op het water

Woonboten zijn onderdeel van het huidige Overstad. De woonbootbewoners met vergunning kunnen weer een plek krijgen in het gebied. Daarvoor worden er aan de kade van de Hoornse Vaart ligplaatsen gecreëerd.

De woonboten liggen nu kop aan staart. In de toekomst wordt ernaar gestreefd meer ruimte tussen de boten te laten zodat er doorzichten op het water ontstaan. Meer ruimte betekent verplaatsing van woonboten. Elders in het plan moeten ligplaatsen gemaakt worden. Aan de openbare kade wordt in kwalitatief goede ligplaatsen voorzien. Om dit te kunnen realiseren is een betere regie in het woonbotenbeleid een belangrijke voorwaarde.

In overleg met de woonbootbewoners zal voor de entreeruimte op de kade een totaalplan worden gemaakt om de privacy en een opgeruimd straatbeeld te garanderen.

5.4.6 Programma Werken en Winkelen

Overstad + binnenstad = 1 winkelgebied

Ambitie:

Alkmaar als centrumstad voor de detailhandel van Noord-Holland-Noord. De ligging van Overstad tegen de oude binnenstad is een sterk punt. Door Overstad te ontwikkelen wordt dit voordeel extra benut: Overstad en binnenstad, samen één groot, gevarieerd winkelgebied.

Formule

Alkmaar als koopcentrum van Noord-Holland-Noord verder versterken door detailhandel van Overstad en binnenstad op elkaar af te stemmen en krachtiger te maken. Hier kunnen mensen recreatief winkelen, fun-shopperen, bij een verscheidenheid aan (grote) winkelformules, zoals woonwinkels. Overstad biedt deze winkelformules de ruimte voor uitbreiding die in de binnenstad ontbreekt.

Verbinden

Zorgen voor een goede verbinding tussen Overstad en de binnenstad. Het grote winkelgebied met breed aanbod dat zo ontstaat, versterkt de regionale aantrekkingskracht van Alkmaar.

Met betrekking tot de maximale omvang van het aantal m2 bvo voor detailhandel en perifere detailhandel is voor het structuurplan een distributieplanologisch onderzoek verricht. Een dpo gaat uit van de op dat moment feitelijk aanwezige detailhandel voor de berekening van de uitbreidingsruimte. Aangezien dit structuurplan een lange horizon heeft is het niet onwaarschijnlijk dat de markt tussentijds zal wijzigen. Indien een grotere uitbreidingsbehoefte bestaat dan op grond van het dpo mogelijk is dient een nieuw dpo opgesteld te worden die aangeeft of de detailhandelsstructuur door de gewenste uitbreiding niet duurzaam zal worden ontwricht. Zie hiervoor ook paragraaf 3.2.2 en 3.2.3.

Zoals ook al in paragraaf 3.2.4 is aangegeven is het gewenst dat er geen minimale oppervlaktemaat voor perifere en normale detailhandel geldt. Zowel uit oogpunt van de belevingswaarde voor bezoekers als de vestigingscriteria van winkels is het niet gewenst te streven naar louter grootschalige formules. Met betrekking tot perifere detailhandel is het uitgangspunt dat het gewenst is dat ook kleinere gespecialiseerde aanbieders binnen het themacentrum op het gebied van wonen hier ruimte kunnen vinden.

	Huidig aantal m2 BVO	Toekomstig aantal m2 BVO
Detailhandel (indicatie huidig en toekomstig detailhandelprogramma)		
Regulier (centrumdeel)	42.000	37.500 – 45.000
PDV (winkels in specifieke branches met groot verkoopoppervlak)	59.000	55.000 – 80.000

5.4.7. Programma Leisure en Stadseconomie

Ambitie: wat willen we bereiken?

Alkmaar als centrumstad voor kantoren en dienstverlening, maar ook met een aantrekkelijk programma voor vrijetijdsactiviteiten. Tevens zijn de voorzieningen voor de eigen stad hier goed ontwikkeld.

Formule: hoe willen we dat bereiken?

Voldoende ruimte bieden voor kantoren en dienstverlening, maar ook voor de voorzieningen die op wijkniveau nodig zijn.

Binnen de bestemming **stadseconomie/voorzieningen** vallen de volgende functies:

- Kantoren en dienstverlening
- Kleinschalige bedrijvigheid, milieucategorie 1 en 2
- Onderwijs-, en sportvoorzieningen
- Maatschappelijke-, culturele-, sociale- en medische doeleinden.

Binnen de bestemming **leisure** vallen de volgende functies:

- Sportvoorzieningen
- Culturele voorzieningen
- Vrijtijdsvoorzieningen
- Recreatie-inrichtingen, waaronder een bioscoop.

	Huidig aantal m2 BVO	Toekomstig aantal m2 BVO
Voorzieningen		
Basisschool		ca. 4.300
Vrije tijd		ca. 4.800
Overige voorzieningen		ca. 2.700
Kantoren		ca. 17.800
Totaal toegevoegde m2 BVO		ca. 29.600

Stadseconomie/voorzieningen



Werken en winkelen

5.4.8 Horeca

Horeca kan verspreid plaatsvinden op de begane grond binnen Overstad, behalve daar waar alleen wonen mogelijk is. De horeca moet hierbij wel ondersteunend zijn aan de winkel-, woon-, en werkfunctie. Het is niet de bedoeling dat er een nieuw horecaplein of uitgaansgebied zal ontstaan.

Binnen het plangebied Overstad worden veel woningen gerealiseerd. Het is dan ook wenselijk om mogelijke overlast van horeca zo veel mogelijk te beperken. Daarom worden in het gebied alleen horecacategorieën 3 en 4 toegestaan met sluitingstijden tot maximaal 1:00 uur.

Onder categorie 3 vallen een restaurant en lunchroom. Het gaat hierbij om het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse. Onder categorie 4 vallen een cafetaria en snackbar. Het gaat hierbij om het verstrekken van etenswaren voor consumptie ter plaatse en buiten.

Gelet op de gewenste spreiding van horecazaken is het niet wenselijk dat er horecazaken naast elkaar zitten. Alleen in het centrumgebied van Overstad is het mogelijk dat maximaal twee horecazaken direct aan elkaar grenzen. Het centrumgebied van Overstad is goed aangesloten met de binnenstad en vorm hiermee een geheel. Het centrumgebied betreft het gebied tussen de Kwakelkade, Oosterweezenstraat, Huiswaarderplein en Noorderstraat.

Per zijde van het bouwvlak, zoals deze is aangegeven op de structuurplankaart, kan maximaal 10% van het aantal panden met horeca worden ingevuld.

Indien aan een zijde van een bouwblok bijv. 7 panden zijn mag toch 1 horeca inrichting aanwezig zijn. Dit geldt voor het gehele gebied van Overstad. Tevens geen horeca in de woongebieden (geen dubbelbestemming) en in de binnengebieden.

5.4.9 Programma Verkeer en Parkeren

Zorgen voor logische verkeersroutes en voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers

Ambitie

Doordat Overstad een bedrijventerrein en winkelgebied is, komt er veel verkeer. Om een gezond leefklimaat en een goede bereikbaarheid in de wijk te garanderen, is het belangrijk te zorgen voor goede verkeersdoorstroming.

In de nieuwe stedelijke wijk Overstad is de auto welkom. Verkeersstromen en parkeren moeten goed geregeld zijn, zodat winkeliers en ondernemers zich er graag vestigen. Maar ook op een manier dat mensen er graag willen wonen en komen winkelen.

Formule

Door het verkeer zo te organiseren dat het goed doorstroomt, wordt de ambitie behaald. Een goede doorstroom en voldoende parkeerplaatsen betekent voor winkeliers een betere bereikbaarheid en voor bewoners een prettige woonomgeving zonder vaststaand verkeer.

Opgave

Om die goede doorstroom te garanderen, zijn verschillende maatregelen nodig. Goede toegangen tot het gebied via de Friesebrug, Zeswielen en de spoorwegovergang zijn nodig. Hetzelfde geldt voor wegen die moeten zorgen voor goede verkeersstromen: de Centrumring, de Spoorboulevard en de Overstad Boulevard. Voor de leefbaarheid zijn parkeerplaatsen vooral ondergronds voorzien.

PARKEERNORMEN (indicatief)	
Detailhandel	3 pp / 100 m² bvo
Voorzieningen:	
- basisschool	0,8 pp / leslokaal
- leisure	2 pp / 100 m² bvo
- overige	2 pp / 100 m² bvo
- kantoren	1,6 pp / 100 m²
Woningbouw	
- betaalbaar	1,5 pp / woning
- marktconform	1,7 pp / woning

PROGRAMMA (indicatief) PARKEREN:

Parkeren	Openbaar maaiveld	p.p. eigen terrein	Totaal p.p.
Totaal toegevoegde parkeerplaatsen	970	4085	5055

Met betrekking tot de parkeernormen gelden die normen die op het moment van indienen van de bouwaanvraag geldend zijn.

5.4.10 *programma Duurzame kwaliteit;*

5.4.10.1 *Duurzame kwaliteit: Openbare ruimte*

Ambitie

Een aantrekkelijke wijk ontwikkelen waar winkeliers en bewoners zich graag vestigen en bezoekers prettig kunnen winkelen.

Formule

Volgende water en groen zorgen voor afwisseling in de bedrijfs- en woonomgeving. En dat trekt weer verschillende bevolkingsgroepen naar Overstad. Winkels vestigen zich eerder in een gevarieerde omgeving met een goede en mooie inrichting van de buitenruimte. Zo ontstaat een winkelgebied met allerlei soorten winkels.

Opgave

Door zorgvuldig met de ruimte om te gaan, ontstaat een afwisselende vestigings- en woonomgeving. In bepaalde deelgebieden komt bebouwing dicht op elkaar en gaan de gebouwen op daarvoor geschikte plekken flink de hoogte in. Daar zullen waterpartijen bijdragen aan de kwaliteit van de woonomgeving. Men woont immers graag aan het water Door bijvoorbeeld appartementen boven winkels te bouwen, ontstaat een levendig en veilig gebied.

In andere deelgebieden komt juist extra openbare ruimte in de vorm van brede lanen met bomen, pleinen en met groen binnen de woonblokken.

Beide typen gebieden zijn prettig om in te wonen en wisselen elkaar af. Openbare ruimtes: boulevard, esplanade en plein, gracht en kades.



openbare ruimtes: boulevard, esplanade en plein, gracht en kades

PROGRAMMA DUURZAME KWALITEIT: OPENBARE RUIMTE

	Programma
Ruimte, water en groen	- Ruim 5% van het grondgebied (excl. Spoorstoot) aan wateroppervlakte realiseren - Inbreng van water en groen in het stedelijk ontwerp en voor vergroten belevingswaarde - Creëren van een schone en veilige leefomgeving - Eomen en groenstroken aanleggen op pleinen en overloopgebieden - Hoogwaardige inrichting openbare ruimte - Langzaam verkeer bevorderen door goede verbinding centrum en station via extra loopbruggen en logische looproutes - Parkeren zoveel mogelijk uit het zicht: ondergronds en inpandig - Voldoende ruimte bieden voor benodigde voorzieningen en gebouwen om de levendigheid in het gebied te vergroten

5.4.10.2 Duurzame kwaliteit: Wonen en werken

Ambitie

Een duurzame wijk neerzetten waarin mensen toekomstgericht, comfortabel, gezond en veilig kunnen wonen en werken. Door vooraf na te denken over de toekomstige behoefte van bewoners en winkelend publiek kunnen grondstoffen worden bespaard en gezonde - flexibele gebouwen worden gerealiseerd. De vraag om meer comfort, flexibiliteit en veelheid aan voorzieningen, zoals bijvoorbeeld zowel warmte als koudelevering, neemt toe.

Formule

Door vooraf onderzoek te laten uitvoeren naar het optimale energiesysteem en bouwtechnische aspecten wordt in beeld gebracht hoe gezonder en duurzamer gebouwd kan worden. Hoe kunnen woningen en bedrijfsgebouwen zo gebouwd worden dat er minder grondstoffen nodig zijn voor materialen en levering van warmte en koude. Wat zijn de kosten daarvan en kan er gebruik worden gemaakt van natuurlijke warmte/ koude en/of duurzame energie. Met een goed meetsysteem worden de gebouwen doorgemeten zodat op meerdere aspecten (waterbesparing, woonkwaliteit, materialen, afval) de gebouwen kunnen worden beoordeeld.

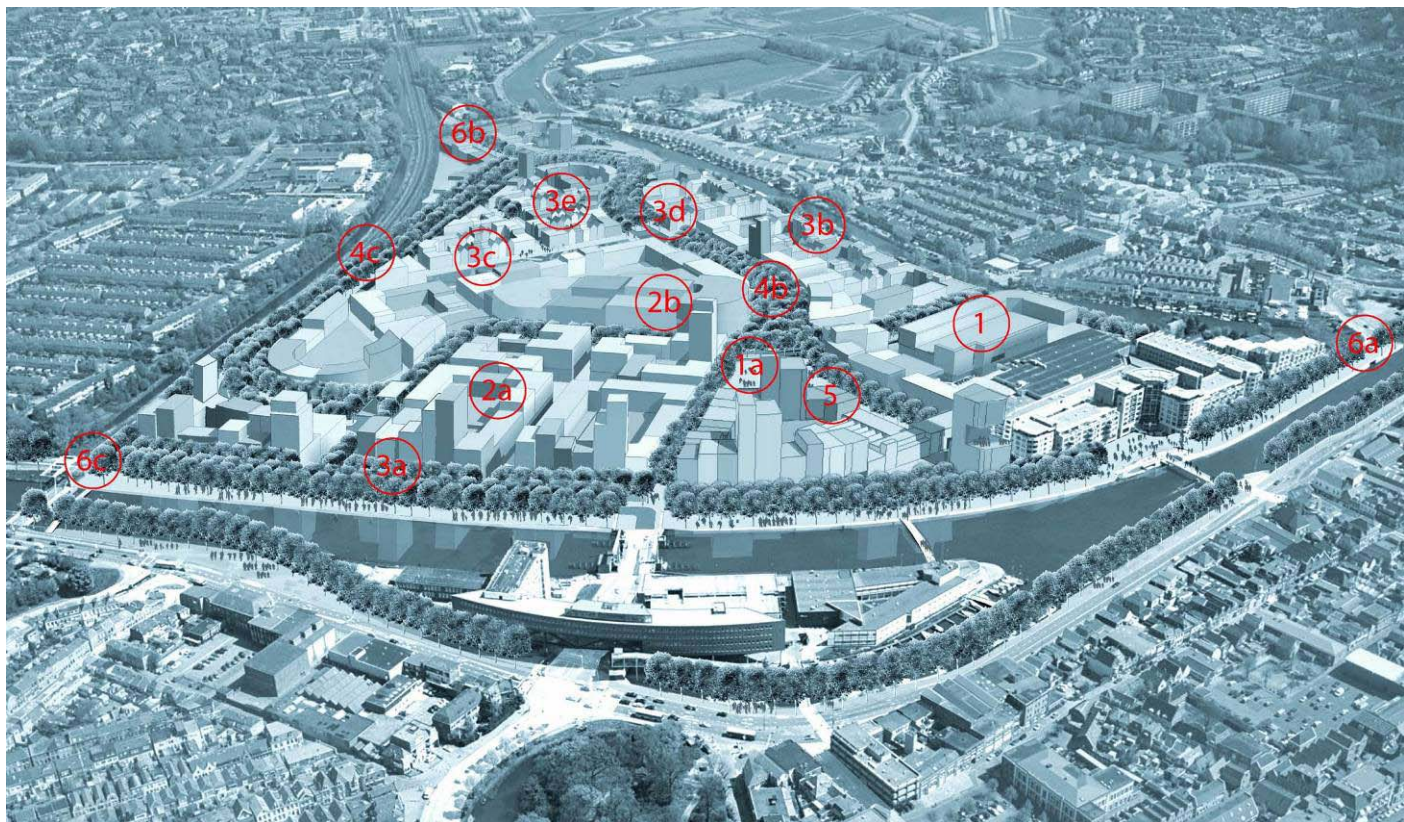
Opgave

Per deelgebied, maar ook voor het geheel, de verschillende opties voor de toekomstige energievoorziening in kaart brengen. Door een zorgvuldige afweging te maken op basis van kosten en duurzaamheid een keuze maken voor het optimale systeem. Met een meetinstrument bepalen of gebouwen voldoen aan de toekomstige prestaties op het gebied van kwaliteit en gezondheid.

PROGRAMMA DUURZAME WONEN & WERKEN:

	Programma
Energie	- Gebruik en levering van natuurlijke warmte en koude - 30% CO2-reductie en energiebesparing - Verdergaande energiezuinige openbare verlichting/verlichting parkeerplaatsen - Gebruik natuurlijke zonnewarmte - Afvoer van hemelwater koppelen aan oppervlaktewater - Koppeling gebruik duurzame materialen met Beeldkwaliteitsplan Overstad openbare ruimte
Gebouwen en materialen	- Gezond binnenmilieu gebouwen - Flexibel, toekomst-, en klantgericht bouwen - Koppeling gebruik duurzame materialen met Beeldkwaliteitsplan Overstad gebouwen - Kwaliteit gebouwen berekenen met meetinstrument

5.5 Overstad in 2020



1. KOOPSTAD OVERSTAD

Het hart van Overstad is Koopstad Overstad. Hierin concentreert de detailhandel zich. Koopstad Overstad ligt zo dicht mogelijk bij het oude centrum. Hierdoor kunnen de twee winkelgebieden van elkaars nabijheid profiteren en ontstaat er voor beide gebieden meerwaarde.

1a. OVERSTADPLEIN

Het Overstadplein is een onderdeel van Koopstad Overstad, maar is ook de poort naar de koopstad. Aan weerszijden van deze Esplanade komen winkels. Zo ontstaat een levendig winkelgebied dat tegelijk de verbinding vormt tussen binnenstad en het centrum van Overstad. Uiteindelijk verbreedt de Esplanade zich tot een groot plein in het hart van Overstad waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Op dit plein komen de in- en uitgangen van de parkeergarage. Dit maakt het voor winkeliers een uitzonderlijk interessante vestigingplaats.

2. WINKELCENTRUM OVERSTAD

Als uitgangspunt in de ontwikkeling staat dat grondeigenaren en ondernemers die nu een plek op Overstad hebben, een plek terug zullen krijgen. Dat kan hun huidige plek zijn, maar ook een andere locatie. In deze visie kunnen de nieuwe locaties gevonden worden langs de Boulevard als uitloop van Koopstad Overstad.

2a. WOONTHEMA

Overstad heeft op dit moment een aanzienlijk oppervlak aan winkels met een woonthema. Deze woonwinkels concentreren zich ten westen van Koopstad.

2b. OVERIGE DETAILHANDEL

De overige detailhandel concentreert zich langs de Boulevard. Aan deze brede laan met bomen worden wonen en werken gecombineerd. Dit kan door boven de winkels en bedrijfsruimtes appartementen te bouwen.

3. WONEN IN OVERSTAD

In Overstad komt een stedelijke woonwijk. Het water maakt het wonen op Overstad bijzonder aantrekkelijk. De woongebieden worden gescheiden van de winkels en bedrijvigheid door de centrumring.

3a. WONEN MET ALLURE AAN HET NOORDHOLLANDS KANAAL

In de appartementen met uitzicht op het kanaal en de Spoorbuurt wonen mensen aan het Noordhollands Kanaal straks op een toplocatie. De breedte en het karakter van het kanaal maken dat hoogbouw hier goed past.

3b. KNUS WONEN AAN DE HOORNSE VAART

Ook aan de Hoornse Vaart kunnen mensen in eengezinswoningen mooi aan en bij het water wonen. In tegenstelling tot aan het Noordhollands Kanaal, ontstaat langs de Hoornse vaart een leinschaligere en dus knussere woonomgeving, met smallere woonstraten en groen.

3c. MODERN WONEN AAN DE GRACHT

Een nieuwe gracht, dwars op de Hoornse Vaart, brengt de kwaliteit van het water tot diep in het plangebied. Deze 'Nieuwe Hoornse Vaart' biedt een onderscheidend woonmilieu met herenhuisen en appartementen aan de kade. Naast het woongenot beoogd de gracht meer waterbergingscapaciteit binnen de stedelijke bebouwing te creëren. Met de 'Nieuwe Hoornse Vaart' voldoet Alkmaar aan de eis - zoals geformuleerd in het stedelijk waterplan - om ongeveer vijf procent van het gebied aan wateroppervlakte voor waterberging te bestemmen.

3d. DICHT BIJ DE WINKELS WONEN AAN DE GEZELLIG DRUKKE OVERSTADBOULEVARD

Daar waar woongebieden de Boulevard raken, komt echt stedelijke bebouwing met veel variatie: woongebouwen, bedrijfsgebouwen en appartementen boven winkels en bedrijven. Ook in koopstad komen woningen boven de winkels. Wonen in een levendig gebied.

3e. RUSTIG WONEN IN WOONSTRATEN

Eenmaal weg van de Boulevard, is het rustiger. Daar komen woonstraten met voordeuren aan de straat, speelvoorzieningen voor kinderen en parkeerplaatsen in de woonblokken. Deze woonstraten bieden een gevarieerde groep mensen een rustige, mooie plek om te wonen.

4. INTERNE VERKEERSREGULATIE

Het is belangrijk te zorgen voor goede verkeersdoorstroming. Belangrijke wegen in het plan worden daartoe optimaal ingericht. Er wordt veel verkeer verwacht. Om ook een aantrekkelijk verblijfsklimaat te kunnen realiseren worden wegen breder gemaakt.

4a. CENTRUMRING ALKMAAR

De centrumring van Alkmaar zal ook door Overstad gaan lopen. De centrumring heeft als doel het verkeer van en naar het centrum van Alkmaar goed af te wikkelen. Bij het aanleggen van de centrumring worden de inritten van de parkeerkelder (zie punt 5) voor de binnenstad zodanig ingepast dat ook Overstad goed te bereiken is.

4b. OVERSTAD BOULEVARD

De Boulevard is een aftakking van de centrumring naar de Zeswielen en regelt het verkeer van de spoorwegovergang Noorderkade naar de Zeswielen. In deze laan kunnen mensen langs de weg in de middenberm parkeren. Zo krijgen de detaillisten de gewenste parkeerplekken voor hun winkel.

4c. SPOORBOULEVARD

De Spoorboulevard is een aftakking van de centrumring naar de Zeswielen en zal het verkeer van het spoor naar de Zeswielen afwikkelen. Deze laan is geschikt voor kleinschalige kantoren met daarboven appartementen. Ook op de Spoorboulevard is langs de weg parkeren mogelijk.

5. PARKEERGARAGE KOOPSTAD

Onder het hart van Koopstad Alkmaar is een ondergrondse parkeergarage gepland. Deze garage bedient de winkels en woningen in Koopstad, maar zal ook in de parkeerbehoefte van het centrum voorzien. De garage ligt onder de gebouwen de Esplanade. De uitgang van de garage komt uit op het plein. Vanaf de Centrumring komen er twee toeritten van en naar de garage.

6. TOEGANGSWEGEN

Om het verkeer van en naar Overstad goed te laten doorstromen, worden de toegangswegen verbeterd.

6a. ONTSLUITING FRIESEBRUG

De ontsluiting bij de Friesebrug wordt gerealiseerd binnen het project Bus-on-line. Met deze oplossing stroomt het verkeer via de Schermerweg van en naar de N242 goed door.

6b. ONTSLUITING ZESWIELEN

Met de ontwikkeling van Overstad wordt ook de geplande ontwikkeling van het achter de huizen langs lopende Zeswielen tracé weer opgepakt.

6c. ONTSLUITING SPOOR

Voor de ontsluiting bij het spoor wordt een tunnel aangelegd. Hierdoor vormt het spoor geen obstakel meer voor het verkeer.

6. ZICHT OP UITVOERING

6.1 Planproces

Het structuurplan dient als toetsingskader voor de diverse uit te werken plannen. Het structuurplan biedt geen juridisch kader op basis waarvan plannen die niet passen binnen de geldende bestemmingsplannen, kunnen worden gerealiseerd. In het kader van die verdere procedure (daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een bestemmingsplanprocedure, vrijstellingsprocedure of bouwvergunningprocedure) zal de mogelijkheid van bezwaar en beroep open staan. Dit geldt ook voor de in dit kader opgestelde plan-mer en mer-beoordeling die separaat bij het structuurplan ter visie worden gelegd. Het planproces dat tot dit structuurplan heeft geleid is hieronder beschreven.

- April 2003 – augustus 2004

In december 2002 heeft de raad een plan van aanpak voor de gebiedsontwikkeling vastgesteld. Na goedkeuring door de raad is in mei 2003 gestart met de voorbereidende werkzaamheden in de projectgroep. Er zijn vijf bijeenkomsten met het ontwerpatelier geweest. In het ontwerpatelier mag iedere eigenaar één plaats bezetten. December 2003 is de stedenbouwkundig supervisor prof. ir. Adriaan Geuze met West8 urban design & landscape architecture, na een selectieprocedure waarbij de eigenaren betrokken waren, door burgemeester en wethouders van Alkmaar benoemd. Uit de eerste ontwerpateliers is gebleken dat het realiseren van de geformuleerde ambitie kansen bood om:

- een twee keer zo hoge bebouwingsdichtheid te realiseren.
- een mix van stedelijke functies in het gebied te alloceren.
- een fijnmaziger wegenpatroon met voorkanten en meer ontwikkelpotentie te genereren.

- Augustus 2004 – september 2005

Het realiseren van deze ambitie betekende dat het openbaar gebied en sommige wegen op andere plekken dan nu in het gebied zullen worden getekend en dat over de huidige kavelstructuur heen het gebied ontwikkeld gaat worden. Ook is gebleken dat een aantal eigenaren zelf willen ontwikkelen. Voor het ontwikkelen van een masterplan is het van groot belang om met de eigenaren, voorafgaand aan het maken van het masterplan, een samenwerkingsovereenkomst op te stellen waarin men verklaart afspraken te willen maken over organisatorische aspecten (voorzitterschap, hoe met eigenaren om te gaan die niet aan de gezamenlijke ontwikkeling mee willen doen, etc.) Het resultaat van dit proces was dat 19 (van de ca. 42) eigenaren op 27 augustus 2004 de intentieverklaring getekend hebben. Bij het inventariseren hebben 9 eigenaren verklaard nu nog niet te willen tekenen maar wel positief tegenover dit initiatief te staan. De intentieovereenkomst is met eigenaren onder leiding van een lid van het expertteam Grote- StedenBeleid ontwikkeld.

In het ontwerpatelier zijn een planteam (o.l.v. Geuze van West8) en een rekenteam (o.l.v. van Rijk van het expertteam GroteStedenBeleid) samengesteld. In het planteam werd het stedenbouwkundig ontwerp (met daarin een toekomstbestendig verkeersontwerp) voor Overstad ontwikkeld op basis van een programma. In het rekenteam is de haalbaarheid van (een) plan(nen) d.m.v. een rekenmodel besproken en zijn (een) conceptontwikkelovereenkomst(en) voor het kunnen uitvoeren van het plan voorbereid. De concept producten van het Masterplan zijn op 15 juni 2005 in een zeer goed bezochte bijeenkomst gepresenteerd aan alle eigenaren in het gebied en de overige direct-belanghebbenden (eigenaren die niet hebben getekend, vereniging van eigenaren in het gebied, huurders, bedrijfsvereniging Huiswaard-Overstad) en de indirect belanghebbenden welke zijn verenigd in het Centrummanagement overleg. Ook raadsleden waren aanwezig bij de presentatie. In de maand juli 2005 zijn met nagenoeg alle eigenaren persoonlijke gesprekken gehouden.

- september 2005 - maart 2006

Na de presentatie van de eindproducten hebben een aantal eigenaren hun deelname aan het planproces opgezegd. ("te ambitieus plan"). Met de overblijvende deelnemers is in de periode september 2005 - januari 2006 de stedenbouwkundige verkenning vanuit de volgende uitgangspunten verder uitgewerkt:

- Realistischer maken van het plan (minder slopen, meer gebruik maken van de bestaande kavels en wegtracé's, etc.)
- Een goede fasering aanbrengen. Kijken wat er de komende vijf jaar kan, dat ook definitief intekenen. De vijf jaar daarna met meer flexibiliteit intekenen en de periode over 10/15 jaar zoveel

mogelijk open laten vanwege marktontwikkelingen en de ontwikkeling van het gebied zelf (gewenst versus realiteit).

- Verhouding uitgeefbaar/openbaar optimaliseren.
- Ontwikkelen van een Beeldkwaliteitplan.

Een groep eigenaren heeft bureau Bohemen (de heer Roestenberg) gevraagd om hen te vertegenwoordigen. Met de heer Roestenberg is afgesproken een time-out in het planproces in te lassen. Er is een plan van aanpak afgesproken om de haalbaarheid en de faseerbaarheid op basis van de kwaliteit van de stedenbouwkundige visie nader te onderzoeken.

- Maart 2006 – april 2007

Bohemen heeft na consultatie van de eigenaren een visie op de ontwikkeling van Overstad op papier gezet. Maart 2006 is het eindresultaat gepresenteerd in het platform. Belangrijke conclusies waren dat:

- Gemeente en eigenaren veelal hetzelfde willen (transformatie van Overstad in een levendig multifunctioneel binnenstedelijk gebied gekoppeld aan het centrum).
- De noodzaak en inhoud van het beeldkwaliteitplan van West 8 wordt onderschreven. Hiermee worden de kwalitatieve kaders voor deelplannen benoemd.
- De communicatie over het eindbeeld is niet goed geweest. Er zijn misverstanden ontstaan over de kosten en de verrekening er van. En over wat “koopstad” nu precies is.

Roestenberg heeft benadrukt dat niet op een eindplan moet worden gekoerst, maar dat het een proces is van ontwikkelingsplanologie (zoeken naar kansen en mogelijkheden in de markt) en onderhandelen (als een eigenaar een deelplan wil gaan realiseren). Tevens vindt hij dat de gemeente de regie stevig in handen moet nemen van het transformatieproces.

De visie van Bohemen is neergelegd in het rapport “het oog van Alkmaar”, maart 2006.

Het blijkt dat de opgave is om de visie van dhr. Geuze goed faseerbaar en haalbaar te maken en dat er een verduidelijking moet komen van de verrekening van kosten met als achtergrond de nieuwe wet op de grondexploitatie.

Invulling “koopstad Alkmaar”.

Op 22 november 2005 heeft, onder voorzitterschap van de Kamer van Koophandel, een gesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers van het centrummanagement overleg en andere belanghebbende partijen over de te trekken conclusies uit het rapport “Uitwerking regionaal detailhandelsbeleid” van het bureau Droogh, Trommelen, Broekhuis (september 2004) voor de toekomst van “koopstad Alkmaar” en de invulling van de conclusies op het gebied Overstad. Voor alle partijen is dit een zeer belangrijk document. In april 2006 heeft dit overleg een vervolg gekregen en zijn afspraken gemaakt over een te organiseren workshop, waarin over een nadere kwalitatieve invulling van dit vraagstuk (Overstad, Tussenstad en Centrum) wordt gesproken. Deze workshop moet nog plaatsvinden.

Rondetafel conferentie ontwikkelaars.

Omdat de gemeente de regie van de transformatie kennelijk stevig in handen dient te nemen is met landelijk en regionaal opererende marktpartijen, die hun interesse in het project al kenbaar hadden gemaakt, een rondetafelconferentie gehouden in juni 2006. De belangrijkste conclusies uit deze conferentie waren:

- Het door Alkmaar tot heden gevolgde proces en verkenning van de transformatie van het gebied Overstad wordt door de deelnemers aan het Rondetafelgesprek vanuit hun ervaring als zeer herkenbaar aangemerkt.
- Een vervolgaanpak vanuit ontwikkelings – en onderhandelingsplanologie wordt door de meeste aanwezigen als een meer natuurlijk vervolgtraject aanbevolen.
- Individualisering van het overleg met de grondeigenaren wordt sterk aanbevolen en benoem een aantal speerpunten (Hotspots) waar de slaagkans om tot gebiedsontwikkeling te komen het grootste is. Met een daarop afgestemde fasering, maar verlies de integraliteit niet uit het oog.
- Maak helder welke ondernemers echt willen en kunnen blijven en eventueel willen ontwikkelen en faseer en faciliteer de overigen.
- Een zwak punt is het ontbreken van een goede marktanalyse m.b.t. Wonen – Retail en het MKB segment.

- Politieke onzekerheid en risico(s) durven nemen is moeilijk, maar noodzakelijk zeker in de beginperiode van een dergelijke gebiedstransformatie.
- Een Publiek Private Samenwerking (PPS) - constructie met een stevige rol voor de gemeente wordt wenselijk geacht. Het is daarbij gewenst dat er een stabiele politieke koers wordt gevaren, gelet op de lange looptijd van het project.

Er zijn zeer wisselende beelden bij betrokkenen ontstaan over de tot heden bereikte resultaten. Vooral de financiële verkenning met een voorcalculatorisch plantekort van ca. € 50 mln. (netto contante waarde per 1 januari 2006) heeft een aantal eigenaren het geloof in een haalbare plantontwikkeling doen verliezen.

Een normale ontwikkelingsroute bij een transformatie in de omvang als van Overstad t.w. tekenen, rekenen en overleggen, is een taai proces wat menigeen het gevoel geeft van stroperigheid. Toch is van stroperigheid bij Overstad geen sprake, zo bleek uit de rondetafel conferentie.

Het gemeenschappelijke motief hierbij is het genereren van een zo hoog mogelijke opbrengstwaarde wat moet leiden tot een gezamenlijke ontwikkelingsvisie en strategie voor de transformatie van het gebied.

Nu, na drie jaar moeten we vaststellen dat de meeste grondeigenaren een ander belang hebben dan het belang van het willen transformeren van het gebied . Daar zijn de volgende oorzaken voor:

- a. Veel grondeigenaren zullen, gelet op de gewenste verandering van de toekomstige bestemming hun bedrijfsactiviteiten niet op Overstad kunnen voortzetten.
- b. De meeste eigenaren zijn ook geen gebiedsontwikkelaars maar zijn "terecht" geïnteresseerd in wat vang ik voor mijn eigendommen en de bedrijfsvoering vermeerderd met toekomstig te verwachten opbrengsten.
- c. Gelet op het geldende bestemmingsplan zitten het overgrote merendeel van de huidige eigenaren niet in een situatie die om verandering vraagt. Dus waarom zou men initiatieven nemen die tegen hun huidige belangen ingaan.
- d. Over de inbrengwaarde is (nog) weinig van "de vraagprijs" van de ondernemers, anders dan de WOZ waarde, bekend.
- e. Voor zover al bekend en gelet op de huidige bestemming van binnenstedelijk bedrijventerreinen is er voor een aantal huidige eigenaren sprake van lage kapitaals- en exploitatielasten. Dit geldt overigens niet voor het gebied grenzend aan de centrum van Almeer.

In deze situatie en gelet op de ontwikkelingsrichting naar een bestemming met circa 2300 woningen, detailhandel aanvullend op de historische stad (RODAMCO plus leisure) en thematisch winkelen met wonen (v. Til plus) is er vanuit de huidige grondeigenaren bij de planontwikkeling weinig betrokkenheid bij de nieuwe bestemming met vooral wonen te verwachten.

Nieuwe koers.

Momenteel wordt een koers uitgewerkt onder het motto "aan de slag met Overstad".

Met het nieuwe college en een nieuwe projectwethouder is er bij eigenaren wel meer vertrouwen ontstaan. Drie eigenaren hebben inmiddels schetsontwerpen gepresenteerd, twee eigenaren willen dat binnenkort ook doen. Ook de gemeente zelf wil met de Vegrokavel met de planvorming starten. De kavel is onderdeel geweest van een European wedstrijd. Juni 2006 zijn de eindresultaten met een tentoonstelling en een forumdiscussie gepresenteerd. Inmiddels is besloten dit ontwerp niet uit te voeren en de Vegro-kavel in te brengen in de concurrentiegerichtte marktdialoog welke vanaf juni 2007 wordt uitgerold.

De "partners in business" zullen zijn:

1. eigenaren rond en in de Arcade waaronder RODAMCO en Tuijp, eigenaren in het gebied dus dat de binnenstad gaat versterken en de structuur van de detailhandel van het centrumgebied zal versterken. Zie het DTB rapport.
2. van Til met een toekomstige uitbreiding m2 bvo. als thematisch winkelen. Zie ook het DTB rapport
3. eigendommen van de heer Bot, die tot zelfrealisatie wil komen met een overgangsregeling die zo dicht mogelijk ligt bij de nieuwe grondexploitatiewet.
4. eigendommen van de gemeente Alkmaar (m.n. het Vegroterrein).
5. te selecteren externe marktpartij(en) en corporaties, mogelijk in een juridische entiteit (CV/BV), welke de gehele ontwikkeling van Overstad ter hand moet nemen.

6. ondernemers uit de historische binnenstad en het tussengebied, wat samen met het detailhandelgebied op Overstad voor de komende 15 á 20 jaar de regionale centrum functie verder vorm en inhoud kan geven.

In maart 2007 is een ontwikkelingsvisie aan de raad ter goedkeuring aangeboden. De opgave en het programma zijn in hoofdstuk 5.1.5 beschreven. Het is een samenvatting van het concept masterplan Overstad – februari 2006 / West 8 en het rapport “het oog van Alkmaar” van Bohemen, maart 2006. Deze visie is op 5 april 2007 door de raad unaniem goedgekeurd. De visie is uitgewerkt in dit structuurplan en het beeldkwaliteitplan met welstandcriteria.

De transformatie van Overstad van een grotendeels binnenstedelijk bedrijventerrein naar een volwaardig deel van het centrumgebied van de stad is een voor Alkmaar ingrijpende opgave. Dit vraagt bestuurlijk een bijzondere inspanning en gezien de gewenste ontwikkeling om ondernemersschap. Het compleet maken van de stad is niet alleen een Alkmaars belang. Met ruim 1.4 mln. bezoekers per jaar is het ook een bovenstedelijke aangelegenheid. Daarom zijn contacten met andere overheden en instellingen zoals de kamer van Koophandel gezocht. Risicospreiding door samenwerking met krachtige private partners met een lange looptijd is noodzakelijk. Daarvoor wordt vanaf juni 2006 een private partij via een Europese aanbestedingsprocedure (de concurrentiegericht dialog) geselecteerd. Hiermee wordt ondernemerschap, marktkennis en risicospreiding in de transformatie van Overstad georganiseerd. Dit alles vraagt van de gemeenteraad enerzijds afstand durven nemen, anderzijds is betrokkenheid en ermee geconfronteerd worden een gegeven. De raad zal regelmatig door B&W worden geïnformeerd.

6.2 Uitwerking en uitvoering

De transformatie van Overstad is een ambitieuze opgave. Het beslaat een periode van circa 15 jaar. Steeds zullen delen van het gebied omgevormd worden. Op basis van een eindbeeld is een grondexploitatie uitgewerkt. Voor de eerste fase 2007 t/m 2011 is redelijk goed in beeld wat er nodig is om de betreffende delen van het gebied om te vormen en welke investeringen daarvoor noodzakelijk zijn. Voor de tweede periode van vijf jaar is een minder vastomlijnde verwachting te schetsen. Voor de derde periode is dat nog geheel open. De samenleving verandert, de markt verandert en investeringen in het gebied zullen nieuwe ideeën en inzichten oproepen. Het werkelijkheid van het getransformeerde gebied zal in 2020 anders zijn dan nu wordt verbeeld. Bij de beoordeling van de haalbaarheid dient men zich dat goed te realiseren.

Structuurplan en bestemmingsplannen.

Voor de gehele transformatie biedt dit structuurplan, dat op basis van de door de raad vastgestelde ontwikkelingsvisie en het masterplan voor Overstad is uitgewerkt, het juridisch kader voor de uitwerking van verschillende deelplannen. Grondeigenaren kunnen, indien zij tot ontwikkeling willen overgaan, een uitwerkingsplan maken voor hun deelgebied. Zo'n deelplan wordt getoetst aan het structuurplan en het beeldkwaliteitsplan. Indien de gemeente instemt met het deelplan wordt er voor zo'n deelgebied of een combinatie van deelgebieden een bestemmingsplan vastgesteld. Nadere afspraken over de noodzakelijke aanpassingen in de omgeving, verdeling van werkzaamheden en verdeling van kosten kunnen worden vastgelegd in een exploitatieovereenkomst of door middel van een exploitatieplan bij de bouwvergunning worden afgedwongen.

Stedenbouwkundig en sociaal supervisor.

Van groot belang is het borgen van de gewenste kwaliteit. Daarin wordt voorzien door in het structuurplan een goed raster van openbaar gebied en infrastructuur in te tekenen waarbinnen de ontwikkeling plaats kan vinden. Ook de beeldkwaliteit en daarbij te formuleren welstandscriteria zijn uitgangspunt voor alle in te dienen bouwplannen. Deze zijn beschreven in de bij het structuurplan behorende bijlage “Beeldkwaliteitplan en welstandscriteria”.

De stedenbouwkundig supervisor bewaakt de stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten. Voor het planproces zijn afspraken met de welstandscommissie gemaakt.

Omdat het gebied wordt gebouwd voor mensen die er gaan wonen en mensen die er prettig willen winkelen en werken is het van groot belang om de bouwplannen ook te toetsen aan een nog verder uit te werken beschrijving van de gewenste leefbaarheid en veiligheid. Een gebiedsprofiel wordt daarvoor opgesteld. Tevens worden de verwachtingen over de sociale interacties geschetst en

een omgevingsscan gemaakt. Daarmee wordt beoogd om Overstad “van Alkmaar” te laten worden. De ontwikkeling en bewaking van de sociale kwaliteit in het gebied worden door een sociaal supervisor uitgevoerd. Deze persoon zal nauw samenwerken met de stedenbouwkundig supervisor. B. en W. is opdrachtgever van de sociale en de stedenbouwkundige supervisor.

Planeconomische haalbaarheid

Het bureau Fakton heeft de grondexploitatie op basis van de in het structuurplan beschreven visie berekend. Belangrijk uitgangspunt van deze berekening is de nieuwe wet op de grondexploitatie welke in 2008 naar verwachting kan worden toegepast. Met deze wet krijgt de gemeente een instrument in handen waarmee kosten kunnen worden verrekend met eigenaren van grond in het gebied die in het gebied bouwplannen willen realiseren. Belangrijk kader hiervoor is het structuurplan. Het wettelijk instrument is het door de raad goed te keuren aan het bestemmingsplan gekoppelde exploitatieplan. Vooruitlopend daarop kunnen er op basis van vrije onderhandelingen tussen gemeente en grondeigenaren afspraken worden gemaakt. Nadat een exploitatieplan is vastgesteld zijn de daarin opgenomen bedragen bindend.

De gehele exploitatie wordt in drie fasen uit elkaar gehaald. De eerste vijf jaar (2007 t/m 2011) met de aangegeven deelgebieden (zie de kaart). De daarvoor benodigde investeringen worden in kaart gebracht en in een aparte berekening moet dit tot een sluitende exploitatie voor deze periode leiden. Daarna komt de tweede fase van vijf jaar (2011 t/m 2016) met vooral de ontwikkeling langs de Hoornse Vaart en het Noord Hollands Kanaal.

De derde fase (2016 t/m 2020) zal het gebied langs het spoor tot ontwikkeling kunnen komen. Er wordt naar gestreefd om tot een evenredige verdeling van kosten en opbrengsten te komen waardoor onnodige renteverliezen vermeden worden. Ook wordt voorkomen dat te veel investeringen naar de laatste fase worden verschoven, waardoor de haalbaarheid van het realiseren van deze fase in het geding komt.

Subsidiewerving

In de grondexploitatie is geen rekening gehouden met subsidies. Verwacht wordt vanwege het regionale belang van de transformatie van Overstad dat ook de provincie Noord Holland meedoet in dit project. In het rijksbeleid wordt ook voorzien in een nieuwe regeling voor integrale gebiedsopgaven (investeren in ruimtelijke kwaliteit). Met name gaat het om de transformatie van in de steden gelegen verouderde industrieterreinen. Overstad hoort bij deze gebieden. Bij het ministerie van VROM is interesse in de transitie van dit gebied. Overstad is voorbeeldproject bij het toepassen van de nieuwe wet op de grondexploitatie. Samen met het ministerie, het KEI, de Neprom en de provincie Noord Holland en de gemeente Alkmaar worden de mogelijkheden en obstakels bij een transformatie zoals Overstad mede in relatie tot de mogelijkheden die de nieuwe grondexploitatiewet biedt besproken in een zogenaamde “denktank”.

Bedrijfsverplaatsingen.

In minnelijk overleg met de directies van de verschillende bedrijven wordt getracht om tot bedrijfsverplaatsingen te komen. De opbrengstpotenties van de bedrijfskavels, het kunnen faciliteren van deze bedrijven met in Alkmaar (of in de regio) beschikbaar bedrijfsterrein en het koppelen van de verplaatsing van het bedrijf aan de mogelijk noodzakelijke investering die de bedrijven voor bedrijfsvernieuwing of groot onderhoud moeten doen zijn de uitgangspunten bij deze gesprekken.



Legenda

- bestaande bebouwing
- bestaande bebouwing Overstad
- te handhaven woonboten
- groen
- water
- bestaande kadastrale grensen
- gebiedsgrens
- hinderzones
- bouwhoogtegrens molenbiotop

Fase 0: huidige toestand

Om in te kunnen spelen op nieuwe, onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst is het plan zo opgesteld dat het in fases kan worden uitgevoerd. De visie sluit aan op wat eigenaren hebben aangegeven te willen investeren en op welk moment. Het huidige stratenplan en de eigendomsituatie worden daarom zoveel mogelijk gerespecteerd.

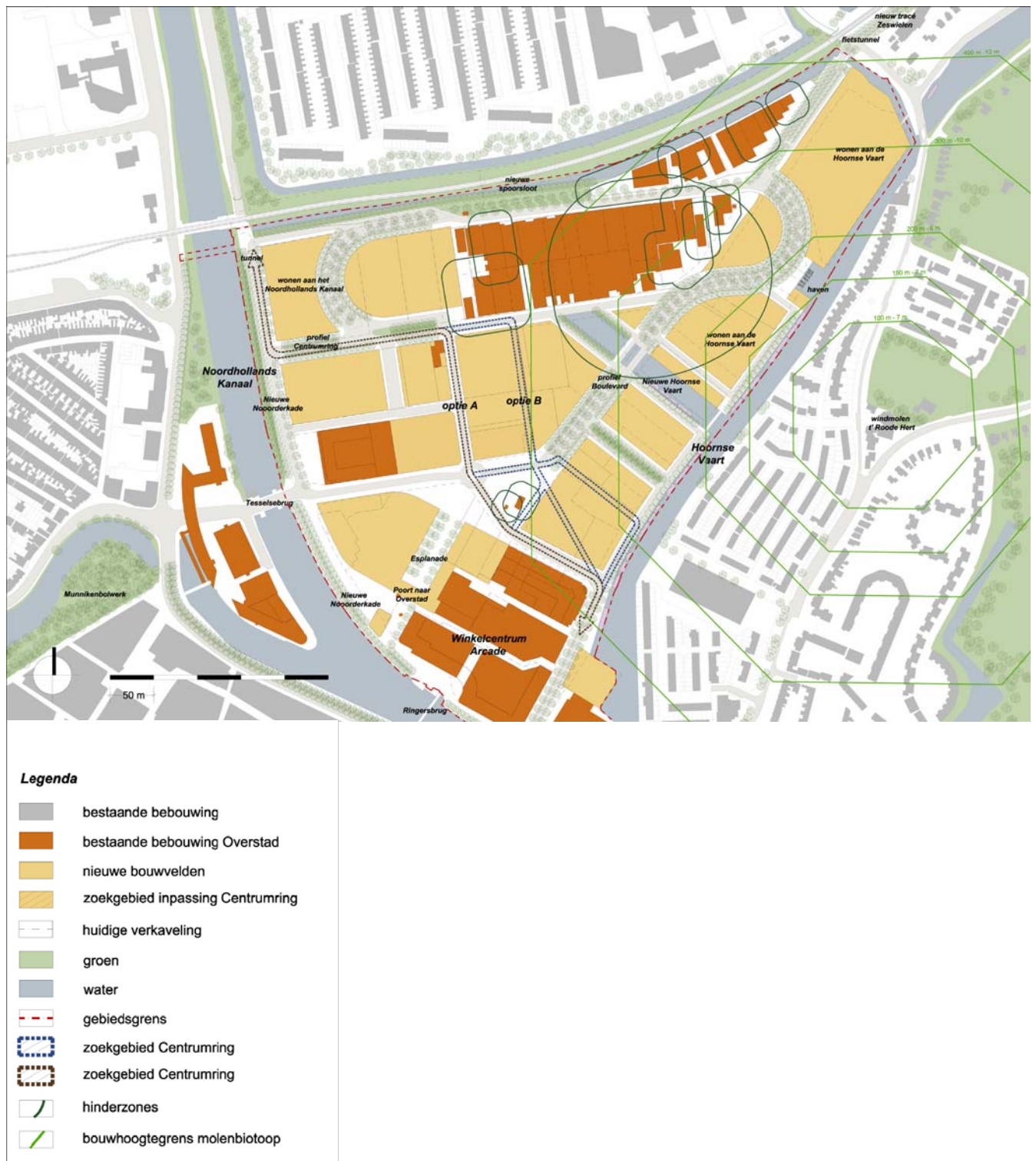


Legenda

- bestaande bebouwing
- bestaande bebouwing Overstad
- nieuwe bouwvelden
- toekomstige bouwvelden
- huidige verkaveling
- groen
- water
- gebiedsgrens
- zoekgebied Centrumring
- zoekgebied Centrumring
- hinderzones
- bouwhoogtegrens molenbiotoop

Fase 1: realisatie Overstad in 2010

Fase één betreft de komende vijf jaar. In deze fase start de ontwikkeling van de drie hoeken van het gebied. Het streven is om onder Koopstad Overstad een parkeergarage voor dit gebied te ontwikkelen. In de hoek bij de spoorwegovergang Noorderkade verrijst een appartementencomplex bij het Noordhollands Kanaal. De laatste hoek is bij de Zeswielen, waar appartementen en grondgebonden woningen aan de Hoornse Vaart komen. Mogelijk worden nog meer plekken ontwikkeld in deze fase. Tegelijkertijd kan de infrastructuur worden aangepakt: waar mogelijk wordt de verkeerssituatie op de centrumring verbeterd.



Fase 2: toekomstbeeld Overstad in 2015

Tussen 2010 en 2015 kunnen waarschijnlijk de deelgebieden langs het Noordhollands Kanaal en langs de Hoornse Vaart tot ontwikkeling komen. In deze fase kan verder gediscussieerd worden over 'hoe de centrumring precies verder gaat lopen'. Dat is afhankelijk van de wensen en medewerking van de betreffende grondeigenaren. Wat de infrastructuur betreft: in deze fase wordt de centrumring afgerond en wordt de Overstad Boulevard ter plaatse van de Koedijkerstraat gerealiseerd.



Legenda

- bestaande bebouwing
- bestaande bebouwing Overstad
- nieuwe bouwvelden
- te handhaven woonboten
- groen
- water
- gebiedsgrens

Fase 3: verkenning Overstad in 2020

Verwacht wordt dat na 2015 het gebied langs het spoor en het centrum van Overstad wordt gerealiseerd. De visie voorziet wel in een plan voor dit gebied, maar op dit moment is niet te voorspellen hoe het programma van dit gebied er precies uit komt te zien. Vraag en aanbod zullen tegen die tijd bepalen hoe deze gebieden zich gaan ontwikkelen. In deze derde fase komt Overstad Boulevard gereed en wordt Overstad met waterlopen verrijkt.



BIJLAGE VERKEERSINTENSITEITEN

Inleiding

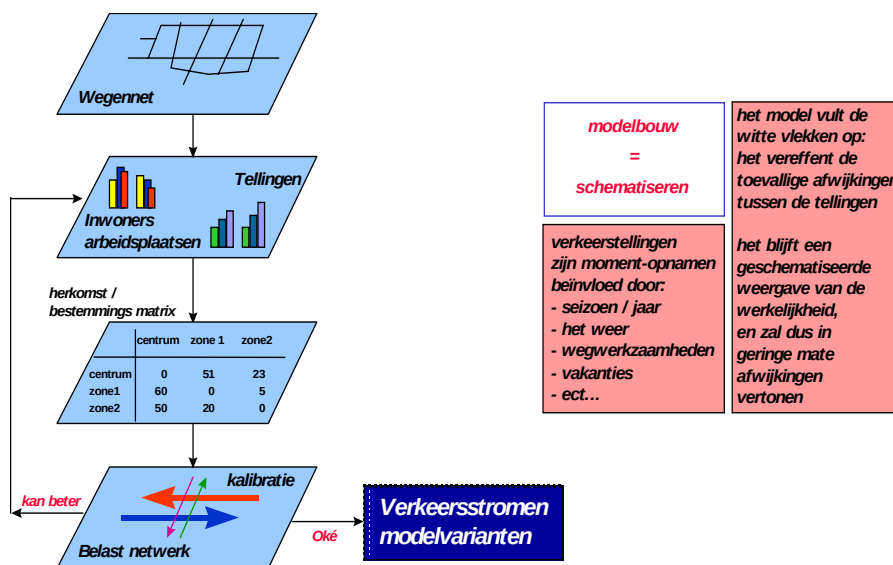
Voor u ligt een beknopte beschrijving van het multi-modale verkeersmodel voor de HAL-regio. De beschrijving heeft betrekking op het basisjaar 2001 en het prognosejaar 2020.

Het verkeersmodel is opgebouwd met behulp van het verkeersprognose pakket Questor. Dit softwarepakket ontwikkeld door DHV, is in staat om zowel kleine als heel grote verkeersmodellen door te rekenen.

In dit rapport wordt het tot stand komen van het basisjaar en het planjaar afzonderlijk beschreven. Ook de opbouw van een verkeersmodel wordt beschreven. De rapportage heeft vooral tot doel om vast te leggen welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij de bouw van het verkeersmodel.

De opbouw van een verkeersmodel

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe modeltechnisch een verkeersmodel, een basisjaar en een planjaar, tot stand komt.



Theoretische achtergrond

Het verkeers- en vervoermodel is een zwaartekrachtmodel, dat voor het gemiddelde avondspitsuur beschrijft hoeveel verplaatsingen mensen maken, waar ze heen gaan met welk vervoermiddel en welke route daarbij gekozen wordt. De keuze voor het maken van een verplaatsing wordt geschat op basis van de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen, de zogenaamde sociaal-economische variabelen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van informatie over het gemiddelde aantal verplaatsingen, die mensen maken in het avondspitsuur, afhankelijk van het reismotief. In dit model worden een 4-tal motieven onderscheiden: woon-werk, woon-winkel, werk-werk en overig.

Afhankelijk van de reistijd, reisafstand en reiskosten, onderdelen van reisweerstand, zijn bestemmingen meer of minder aantrekkelijk en vindt de verdeling plaats over de beschikbare mogelijke bestemmingen. De mate waarin de reisweerstand invloed hebben op deze keuzes is vastgelegd in distributiefuncties. Hoe hoger de reisweerstand tussen punten hoe minder de kans bestaat dat er een relatie tussen deze punten bestaat. Deze functies zijn algemene parameters van menselijk gedrag en beschrijven dus gemiddelde keuzes, waar omheen een zekere spreiding bestaat.

De reistijden en reisafstanden worden berekend met behulp van netwerken. Dit netwerk omvat het

wegennet voor auto, vrachtwagens, openbaar vervoer en de fiets. Met zoekalgoritmen worden de kortste routes bepaald. Bij de berekening van de kortste routes wordt rekening gehouden met snelheden op en lengtes van wegvakken, verliestijden op kruispunten of congestie op wegvakken en de wacht- en overstaptijden in het openbaar vervoer. Kosten van parkeren, tolheffing, brandstofkosten e.d. worden bij de berekeningen eveneens betrokken.

Door het verkeer niet alleen aan de kortste route toe te delen, maar ook aan alternatieve routes van vergelijkbare kwaliteit of om knelpunten te vermijden wordt bereikt dat er een zekere verdeling van het verkeer op het netwerk plaatsvindt. Na de toedeling is er een belast netwerk ontstaan. Uit dit belaste netwerk worden weerstanden afgeleid. Deze weerstanden leiden tot een verminderde aantrekkelijkheid voor een vervoerswijze en van bestemmingen die meer last hebben van de weerstanden. Met deze weerstanden worden de uiteindelijke verplaatsingsmatrices berekend.

Door het toedelen van deze matrices aan de netwerken ontstaat een beeld van de wegvakverplaatsingen, dat in het basisjaar vergeleken kan worden met waarnemingen: tellingen van passerende voertuigen en reizigers. Met behulp van deze waarnemingen wordt het model gekalibreerd. Hierdoor ontstaat een goede overeenkomst tussen de modelbeschrijving van het verkeer en vervoer en de werkelijkheid in het basisjaar. De correcties ten gevolge van het kalibreren worden vervolgens ook gebruikt om het toekomstjaar te corrigeren.

Bronnen van verplaatsingen

Als bronnen van verplaatsingen fungeren voedingsgebieden of zones. Langs links waarmee deze zones aan het netwerk verbonden zijn komen stromen voertuigen of reizigers op het netwerk. De aantallen vertrekken en aankomsten van de zones zijn bepaald aan de sociaal economische gegevens en de bijbehorende ritproductiefactoren. De aantallen worden per verplaatsingsmotief berekend en vervolgens wordt ook nog rekening gehouden met het wel of niet hebben van een auto.

Vervoernetwerken

Netwerken worden gedefinieerd voor zowel de auto, fiets als openbaar vervoer. De netwerken zijn een schematische weergave van de werkelijkheid. De knopen vormen de schematisering van de kruispunten, met hun eigenschappen als typering en verliestijdfunctie. De schakels tussen de knopen staan voor de wegvakken, ook weer met eigenschappen zoals wegtype, lengte, snelheid en capaciteit, eenrichtingsverkeer en eventuele afslagverboden.

Tijdens het belasten van het netwerk worden de verplaatsingen aan het netwerk toegevoegd. Door deze belasting nemen de snelheden af en de verliestijden toe. Hierdoor zullen routes minder aantrekkelijk worden en andere routes korter worden. De weerstand is de combinatie van rijtijden, verliestijden en reiskosten en zijn bepalend voor de keuze van bestemming en vervoerswijze.

Verplaatsingsmatrix

Per vervoerswijze en verplaatsingsmotief wordt een HB-matrix berekend. Elke cel van een HB-matrix bevat het gemiddelde aantal verplaatsingen tussen de zones in de avondspits.

Parameters van het verplaatsingsgedrag

In het model bestaat het keuze gedrag van mensen bij het maken van een verplaatsing uit de volgende onderdelen:

- de beslissing om binnen de avondspits een verplaatsing met een bepaald motief te maken, de ritproductie
- de beslissing om naar een zekere bestemming te gaan, de distributie of bestemmingskeuze
- de beslissing om de verplaatsing met een bepaalde vervoerswijze te maken, de modal split of vervoerswijzekeuze
- de beslissing om voor die verplaatsing een bepaalde route te kiezen, de route keuze.

Ritproductie

De ritproductie voor een reismotief omvat parameters die het verband aangeven tussen de sociaal-economische gegevens van een gebied en het aantal verplaatsingen dat met een bepaald motief in de avondspits wordt gemaakt.

Vervolgens worden de aankomsten en vertrekken aan elkaar gelijk gemaakt (balanceren) en verdeeld

over de twee categorieën autobeschikbaarheid: wel- en niet-autobeschikbaar.

In dit model worden de vertrekken gelijk gemaakt aan de aankomsten, omdat de schatting aan de huiskant van een verplaatsing, in de avondspits veelal de aankomst, als meer betrouwbaar beschouwd mag worden.

De verdeling naar autobeschikbaarheidscategorie is afhankelijk van het autobezit. Het aantal auto's per 1000 inwoners in een zone bepaalt de verdeling van de huishoudens over gezinnen zonder auto, met 1 auto en met 2 of meer auto's.

Distributie en modal split

De distributie en modal split worden simultaan bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van functies per motief, vervoerwijze en autobeschikbaarheidscategorie. Iedere gebiedstype heeft zijn eigen functies.

De functies geven de kans weer dat een verplaatsing gemaakt wordt. De kans wordt berekend op basis van de bij die keuze behorende kosten, de verplaatsingstijd, afstandskosten, parkeerkosten en andere kosten. In dit model worden de kosten omgerekend naar tijd.

Prognose

Een belangrijk doel van verkeersmodellen is het voorspellen van de verkeersstromen in de toekomst. Die toekomst kan meer of minder ver weg liggen en de wijzigingen van de omstandigheden meer of minder groot. Maar in het algemeen worden prognoses opgesteld waarbij de ruimtelijke spreiding van menselijke activiteit verandert, de reismogelijkheden voor de vervoerwijzen en de waardering daarvan in termen van tijd en geld veranderen. Vooral nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, toe- of afnemende bewonersaantallen in wijken, meer arbeidsplaatsen e.d. leiden tot een wijziging in de verkeersstromen. Ook zaken als brandstofkosten, parkeerkosten, inkomen, kilometerheffing, openbaarvervoer tarieven hebben invloed op de wijze waarop men zich in de toekomst gaat verplaatsen. Door de gewijzigde omstandigheden in te voeren in het verkeersmodel kan een beeld worden verkregen welke effecten de veranderingen hebben op de aantallen verplaatsingen, de keuze voor bestemmingen en vervoerwijzen. Aan de hand van die gegevens kan vastgesteld worden wat de gevolgen zijn voor het leefmilieu, de bereikbaarheid en veiligheid.

Basisjaar 2001

Invoergegevens

Het verkeersmodel dat voor de huidige situatie 2001 is ontwikkeld dient als uitgangspunt voor het prognose jaar 2020. Het is dan ook van belang dat het basisjaar gebaseerd is op uiterst betrouwbare gegevens. Deze gegevens zijn gedeeltelijk gebaseerd op door het CBS verzamelde gegevens. Voor de HAL-regio zijn de gegevens gebaseerd op gegevens van de gemeenten zelf:

- statistische gegevens van de gemeenten uit 2001
- registratie maatschappelijke objecten uit 2001
- categorieën van wegen
- kruispuntgegevens
- verkeerstellingen uit 2001
- openbaar vervoer dienstregeling regio Noord-Holland noord/Alkmaar 2001
- parkeergegevens: aantallen en locaties
- bushaltes

De opbouw van het verkeersmodel is gebeurd op de wijze zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven.

Netwerkgegevens en seg's buiten de HAL- regio zijn door DHV verzameld. Daarnaast heeft DHV de trajectbelastingen rail en de in-en uitstappers op NS-stations verzameld evenals ook tellingen op rijkswegen.

Voor de gegevens buiten de HAL-regio is gebruik gemaakt van gegevens van het CBS en het Noordvleugelmodel 1995 en 2020. Om de gegevens geschikt te maken voor het basisjaar 2001 heeft er een interpolatie plaatsgevonden. Het autobezit is per postcode (bron CBS) gedefinieerd en verschilt dus per zone.

Ritgeneratie, distributie en eerste toedeling

Op basis van de productie en attractiefactoren zijn uit de sociaal-economische gegevens de aantallen aankomsten en vertrekken per zone bepaald. In de ritgeneratie is ook rekening gehouden met het wel of niet beschikbaar zijn van een auto.

De aankomsten en vertrekken van de externe zones die op de rand van het model liggen worden niet berekend. In deze zones zijn vaste aankomsten en vertrekken ingevoerd die afkomstig zijn uit het Noordvleugelmodel. In het distributieproces mogen deze aankomsten en vertrekken niet meer worden aangepast.

De aankomsten en vertrekken uit de ritgeneratie zijn vervolgens het distributieproces ingegaan. In dit proces is een verplaatsingspatroon berekend voor een werkdagavondspitsuur. Dit patroon is opgeslagen in synthetische herkomst en bestemmingstabellen (HB-tabellen). In het distributieproces vindt ook de vervoerwijzekeuze plaats.

Het doorgaande verkeer, wat ook uit het Noordvleugelmodel komt, is in het distributieproces bijgeteld. Na het distributieproces zijn de synthetische HB-tabellen toegedeeld aan het netwerk. Deze toedeling geeft een eerste beeld van de verkeersstromen. Om te kijken of het model de werkelijkheid voldoende benaderd is de synthetische toedeling geconfronteerd met tellingen. Dit is dan de basis voor verdere verbeteringen van het verkeersmodel. De tellingen vormen het uitgangspunt voor een zo realistisch mogelijk verkeersmodel.

Kalibratie en toedeling

De eerste toedeling en de tellingen worden met elkaar geconfronteerd in een volledig geautomatiseerd kalibratieproces (iteratief proces). De synthetische HB-tabellen worden binnen randvoorwaarden zodanig aangepast dat ze de tellingen zo dicht mogelijk benaderen. Voor het model Alkmaar is dit gebeurd voor het auto- en vrachtverkeer en het openbaar vervoer. Voor het auto- en vrachtverkeer is gebruik gemaakt van verkeerstellingen en voor het openbaar vervoer van trajectbelastingen. De ingevoerde tellingen zijn opgenomen in diverse screenlines. Aan iedere screenline is een gewicht toegekend. Hoe betrouwbaarder de telling is, hoe hoger het gewicht van de screenline. Deze zijn gebruikt in het kalibratieproces. De gekalibreerde HB-tabellen zijn opnieuw toegedeeld aan het netwerk en hebben uiteindelijk geresulteerd in een belast netwerk.

Planjaar 2020

Uitgangspunten

Op grond van het verkeersmodel Basisjaar 2001 en de uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkelingen zijn er prognoseberekningen gemaakt voor een situatie bij autonome groei. Concreet betekent dit dat er een situatie voor het jaar 2020 in beeld is gebracht die wordt gedefinieerd door de huidige beleidslijnen, plannen en verwachtingen.

Daarbij spelen veranderingen in de volgende elementen een belangrijke rol:

- sociaal-economische gegevens
- infrastructuur
- mobiliteit

Sociaal-economische gegevens

Net als bij het Basisjaar 2001 zijn ook voor 2020 de sociaal-economische gegevens van het HAL-regio gebied ingevoerd. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verwachte groei van de bevolking, arbeidsplaatsen. Voor het overige deel van het model is gebruik gemaakt van de SEG van het Noordvleugel 2020 model.

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het model Basisjaar 2020 bedraagt:

	<i>Zones</i>	<i>Inwoners</i>	<i>Arb.pl winkel</i>	<i>Arb.pl overig</i>
Alkmaar	191	101300	8795	53700
Heerhugowaard	73	60375	2150	20580
Langedijk	97	28245	1270	6080
SNK-gebied	161	178965	4680	35250
Rest NH (boven SNK)	118	754430	27050	245610
Extern (rand)	7	0	0	0
Dummy (leeg)	8	0	0	0
Totaal	655	1123315	43945	361220

Infrastructuur

In het HAL-regio gebied zijn de infrastructurele wijzigingen gebaseerd op de verwachtingen van de betrokken gemeenten. Voor het gebied daarbuiten zijn de netwerkwijzigingen ingevoerd (oa capaciteitswijzigingen op wegvakken) zoals die in het Noordvleugel 2020 model zijn opgenomen. Ook het hele NS-net is conform het Noordvleugel 2020 model herzien. Er zijn twee NS stations toegevoegd: Heerhugowaard-Zuid en Purmerend-West.

Mobiliteit

Het gemiddelde autobezit in het planjaar 2020 is 537 auto's per 1000 inwoners. Dit varieert per postcodegebied van 335 tot en met 695 auto's per 1000 inwoners. Het percentage werkenden in 2020 is gemiddeld 42%.

Uitgangspunten voor de HAL-regio

Alkmaar

Sociaal economische gegevens:

De toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen is verdeeld over de volgende wijken:

Wijk	Extra inwoners	Extra arbeidsplaatsen
Zuid	800	0
Oudorp	1050	5500
Overdie	700(inclusief Schelphoek)	9500 (incl AZ en Boekelermeer)
West	850	2500
Huiswaard	2200	1500
De Mare	50	100
Daalmeer/Koedijk	50	
Centrum	1500	4800

Bij de prognose van het aantal inwoners in 2020 is ook rekening gehouden met de afname van het aantal bewoners van een woning.

Infrastructuur:

In het model 2020 zijn de volgende wijzigingen opgenomen:

1. het beleidsplan Verkeer en Vervoer, met Kanaalkade eenrichting van west naar oost, Bierkade eenrichting van zuid naar noord
2. de N242 heeft ongelijkvloerse kruisingen op het traject Bestevaerstraat t/m N508
3. de Boekelermeer heeft een 3^{de} ontsluiting ter hoogte van de Lagelaan. Ook Heiloo heeft een verbinding met deze aansluiting
4. de Huiswaarderweg is doorgetrokken naar de Bergerweg. Het kruispunt met de N9 is ongelijkvloers uitgevoerd
5. de Herenweg in de Nollen is afgesloten
6. de A9 is opgewaardeerd naar 2x3 rijstroken

Heerhugowaard

Voor Heerhugowaard zijn de volgende ontwikkelingen opgenomen:

Woningbouw

1. ontwikkeling van woningbouwlocatie de Draai met 2500 woningen
2. het stadshart
3. de Stad van de Zon
4. Heerhugowaard zuid
5. De Broekhornpolder

Werkgelegenheid:

1. De Vork: totaal 60 ha
2. Beveland: totaal 15 ha
3. Broekhornpolder: totaal 70 ha
4. Stadshart

Infrastructuur

1. Het concept structuurschets Heerhugowaard 2001
2. de Oosttangent wordt aangesloten op de N242
3. de West-Frisiaweg wordt ten noorden van Heerhugowaard aangelegd

Langedijk

Voor Langedijk worden de volgende ontwikkelingen opgenomen:

Woningbouw

1. Mayersloot
2. St. Maarten (t.n.v. de N508)
3. Oostwal te St. Pancras

Werkgelegenheid

1. Breekland: 40 ha

Infrastructuur

1. Opwaardering Broekhornpolder
2. afsluiting Herenweg in de Nollen
3. structuurvisie Langedijk

Voor het voormalige SNK gebied worden de bevolkingsprognoses uit het PRIMOS gebruikt, terwijl voor de werkgelegenheid de trend van de afgelopen 10 jaar wordt doorgezet.

Studie Overstad.

Ten behoeve van de mogelijke ontwikkelingen op Overstad zijn er vier varianten gemaakt. Deze varianten zijn conform de voorstellen zoals die zijn omschreven in de Plan mer studie Overstad:

1. het basismodel
2. het koopstadmodel
3. het woonstadmodel
4. het ondernemersmodel

De uitgangspunten worden in onderstaande tabel weergegeven:

Sociaal economische gegevens:

Model	Inwoners	Arbeidsplaatsen overig	Arbeidsplaatsen winkels
Basismodel	4600	412	586
Koopstad	4340	349	750
Woonstad	5700	200	385
Het oog	5700	170	380

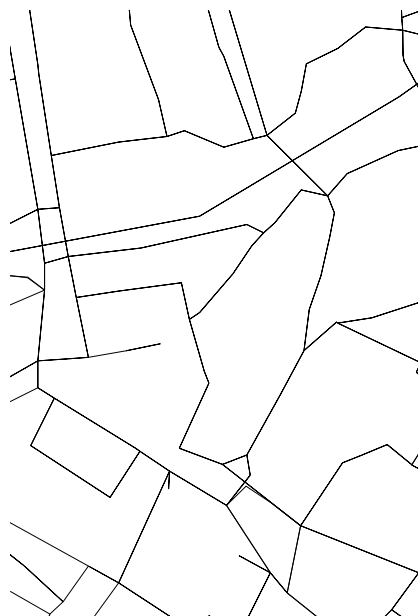
verkeersinfrastructuur:

basismodel, koopstad en woonstad hebben dezelfde wegenstructuur:

In deze varianten wordt het gebied ontsloten via de Tesselsebrug, Noorderkade richting noord, Koedijkerstraat en de Noorderkade richting oost. De interne wegenstructuur bestaat uit een hoofdcircuit voor het doorgaande verkeer en een parkeercircuit voor het bestemmingsverkeer.



Het ondernemersmodel maakt gebruik van de bestaande verkeersstructuur. Op een aantal locaties zijn tussen verbindingen aangebracht.



Resultaten

De vier modellen zijn vervolgens met het verkeersmodel doorerekend. In onderstaande tabel staan de te verwachten etmaalintensiteiten op de diverse bestaand en toekomstige wegen in en rond het plangebied.

Straat	Autonoom	Basis	Het Oog	Woonstad	Koopstad
Koedijkerstraat	15900	11200	13150	10500	11290
Noorderkade t.z.v. Drechterwaard	15550	17850	16350	16900	16500
Helderseweg t.n.v. Kruseman van Eltenweg	23750	22900	20300	21150	21650
Kruseman van Eltenweg	15550	17000	14600	14400	15050
Stationsweg					
Geestersingel	17800	15500	14700	15200	15100
Wageweg	8800	8650	9450	9100	9000
Randersdijk	23550	22000	17850	22400	22450
Friesebrug	17450	18450	15200	20000	19500
Tesselsebrug	19850	14000	12000	13800	14150
Nieuwe brug	21650	19600	20000	16900	18400
Helderseweg t.h.v. spoorwegovergang	12150	12700	12000	13250	12600
Noorderkade t.h.v. spoorwegovergang	14250	14800	18200	14500	15100
Pettemerstraat	10300	16350	18660	15200	16350
Noorderstraat	7500	4800	0	5300	5400
Noorderkade t.n.v. Tesselsebrug	13150	10500	12000	10500	10600
Kwakelkade	18750	15300	17100	15100	15000
Oosterwezenstraat	15220	6100	17000	8600	8000
Zuidelijke ring	Nvt	5600	Nvt	6100	6700
Noordelijke ring	Nvt	5600	Nvt	6100	6700
Zuidelijke parkeerstraat	Nvt	3750	Nvt	3300	4100
Noordelijke parkeerstraat	Nvt	3750	Nvt	3300	4100
Straat tussen Pettemerstraat en zuidelijke ring	nvt	11250	nvt	11000	11800
Koedijkerstraat t.n.v.	8700	nvt	13900		

Oosterwezenstraat					
-------------------	--	--	--	--	--

Benodigde infrastructuur

Wegen

Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten op Overstad dienen de wegen voorzien zijn van een rijstrook per richting. De breedte van de wegvakken moet minimaal 3,0 meter breed zijn. Wordt op een hoofdontsluitingsweg een parkeergelegenheid ontsloten, dan moeten ter plaatse van de aansluiting extra rijstroken aangebracht worden voor het afslaande verkeer. Op de parkeerstraten is dit niet noodzakelijk.

Ten behoeve van het fietsverkeer dienen fietsstroken aangelegd te worden met een minimale breedte van 1,80 meter.

De totale minimale wegbreedte, zonder voetpaden, voor de hoofdinfrastructuur is: 4,80 meter per rijstrook. Ook de parkeerstraat heeft een minimale breedte van 3 meter. De parkeervakken zijn minimaal 1,80 meter breed.

Kruispunten

Gezien de te verwachten verkeersstromen op de kruispunten van de hoofdinfrastructuur moeten deze kruispunten minimaal uitgevoerd worden als rotondes met voldoende breedte. De benodigde diameter van een rotonde is 50 meter. Binnen deze ruimte kunnen de fietsvoorzieningen aangelegd worden. Indien de ruimte ontbreekt voor een rotonde zullen de kruispunten van de hoofdstructuur voorzien moeten worden van verkeerslichten en de benodigde extra rijstroken.