

Plan MER  
Ontwikkeling Overstad  
Startdocument

Gemeente Alkmaar

januari 2007  
eindconcept

# Plan MER

## Ontwikkeling Overstad

### Startdocument

dossier : A5176.01.001

registratienummer :

versie : eindconcept

Gemeente Alkmaar

Januari 2007

eindconcept

**BLAD**

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | INLEIDING                                    | 4  |
| 1.1 | Aanleiding                                   | 4  |
| 1.2 | Plan-MER                                     | 4  |
| 2   | DOEL EN REIKWIJDTE                           | 6  |
| 2.1 | Achtergrond                                  | 6  |
| 2.2 | Doel   | 7  |
| 2.3 | Reikwijdte                                   | 7  |
| 3   | ALTERNATIEVEN EN DETAILNIVEAU                | 8  |
| 3.1 | Huidige situatie                             | 8  |
| 3.2 | Autonome ontwikkeling                        | 8  |
| 3.3 | Alternatieven                                | 8  |
| 3.4 | Belangrijkste verschillen tussen de modellen | 12 |
| 3.5 | Detailniveau                                 | 12 |
| 4   | COLOFON                                      | 14 |



## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Alkmaar heeft het voornemen het bedrijventerrein Overstad binnen nu en 15 jaar om te vormen tot een aantrekkelijk binnenstedelijk woon- en winkelgebied. Het terrein heeft een totale omvang van circa 32 hectare en ligt op steenworp afstand van de historische binnenstad van Alkmaar. Het gebied wordt 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. Op figuur 1 is de locatie van het terrein aangegeven.

**Figuur 1: locatie Overstad. (Bron: Google Earth)**



De realisatie van meer dan 2.000 woningen in het gebied, maar minder dan 4.000, is milieueffectrapportage (m.e.r.) -beoordelingsplichtig. Aangezien de plannen

voorzien in de nieuwbouw van maximaal 2580 woningen, valt de activiteit onder de m.e.r. -beoordelingsplicht. Daarnaast wordt er circa 83.000 m<sup>2</sup> detailhandel en voorzieningen in het gebied toegevoegd. Het totale bedrijfsvloeroppervlakte van het stadsproject (detailhandel en voorzieningen, inclusief winkelcentra en parkeerterreinen) zal uiteindelijk ongeveer 150.000 tot 200.000 m<sup>2</sup> gaan bedragen. Omdat er minder dan 200.000 m<sup>2</sup> bvo wordt toegevoegd is deze ontwikkeling niet m.e.r. of m.e.r.-beoordelings-plichtig. Dit betekent dat het bevoegd gezag alleen moet beoordelen of het doorlopen van de m.e.r. -procedure nodig is i.v.m. de geplande woningbouw.

Voor het gebied Overstad wordt een Structuurplan opgesteld. Hiervoor moet een plan-MER<sup>1</sup> worden gemaakt. Het plan-MER geeft (een onafhankelijk) inzicht in de invloed op het milieu, zowel positief als negatief, die verwacht mag worden wanneer politiek bestuurlijk gekozen wordt voor bepaalde oplossingen. Dit startdocument vormt de start van de procedure van het plan-MER ten behoeve van de besluitvorming over de herontwikkeling van Overstad. Hierbij treden B&W op als bevoegd gezag in deze procedures. Zij publiceren het structuurplan en het plan-MER.

### 1.2 Plan-MER

Op grond van de nieuwe m.e.r. -wetgeving (van kracht sinds september 2006) bestaat de verplichting om de milieueffecten te beoordelen van onder andere plannen die het kader stellen voor latere besluiten die m.e.r. of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

#### *Inhoud*

De kern van het plan-MER wordt gevormd door een milieuraapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteit worden beschreven. Onder

<sup>1</sup> De term Strategische Milieubeoordeling (SMB) is formeel komen te vervallen. Nu wordt de term Plan-MER gehanteerd.

milieueffecten worden bijvoorbeeld de gevolgen voor de gezondheid (geluid en lucht), natuur en landschap verstaan. Daarnaast moeten redelijke alternatieven voor de ruimte invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het Milieurapport moet de volgende onderdelen bevatten:

- a. Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- b. Een beschrijving van de voorgenomen activiteit alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.
- c. Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven;
- d. Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- e. Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- f. Een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven verachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor milieu van elk van de in beschouwing genomen alternatieven;
- g. Een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- h. Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectenrapport (plan-

MER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

#### *Procedure*

Ook voor de Plan-m.e.r.-procedure geldt een aantal voorschriften:

1. Raadplegen betrokken overheidsorganen (gemeente Alkmaar, waterschap, provincie Noord-Holland) over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport.
2. Vaststellen Startdocument, waarin de reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport zijn vastgelegd.
3. Opstellen ontwerp-milieurapport.
4. Vaststellen en publiceren ontwerp-milieurapport en ontwerp-Structuurplan en inspraak publiek en betrokken overheidsorganen.
5. Vaststellen definitief milieurapport en definitief Structuurplan.

Het is mogelijk om de Commissie m.e.r. facultatief om advies te vragen. De gemeente Alkmaar heeft besloten voor deze plan-m.e.r. de Commissie m.e.r. als toetsorgaan in te schakelen.

## 2 DOEL EN REIKWIJDTE

In dit hoofdstuk worden het doel en de reikwijdte van het plan-MER voor de herontwikkeling van Overstad beschreven. Verder wordt aangegeven dat deze plan-MER beperkt blijft tot Overstad.

### 2.1 Achtergrond

In diverse beleidsnotities worden aan Overstad en aan de aanliggende gebieden bepaalde functies toegekend. Hieronder volgt een samengevat overzicht.

De provincie Noord-Holland heeft een aantal opgaven voor Noord-Kennemerland geformuleerd, waaronder:

- versterking van de centrumpositie van het HAL-gebied (Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk) met Alkmaar als hoofdcentrum
- het faciliteren van minimaal 15.000 woningen in de periode 2004 tot 2014
- voldoen aan de vraag bij uiteenlopende doelgroepen en naar uiteenlopende woonmilieus;
- verminderen van de huidige en toekomstige verkeersoverlast;
- creëren van voldoende ruimte voor water om wateroverlast tegen te gaan
- en waterneutraal bouwen.

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.

Het plangebied Overstad is bestaand stedelijk gebied (Visiekaart 2004-2030). De herinrichting van bestaand stedelijk gebied van industriegebied tot woonlocatie,

moet leiden tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Binnen bestaand stedelijk gebied geldt het locatiebeleid. De bouwhoogte van bebouwing dient rekening te houden met de visuele effecten op het landelijk gebied. De wettelijke beschermde structuren in het gebied moeten behouden blijven. Ook moeten de negatieve invloeden op het oppervlaktewater, het grondstelsel beperkt blijven en moet de regelgeving voor veiligheid, geluid, stank en luchtverontreiniging in acht worden genomen. Kleinschalige bedrijvigheid past binnen een woonwijk.

In de “Structuurvisie HAL” wordt voor Alkmaar een verder ontwikkeling als bovenregionale locatie voor voorzieningen en kantoren beoogd. Voor bedrijventerreinen, zoals Overstad, is de herstructureringsopgave van belang (kanaaloevers en verouderde bedrijventerreinen). De “Uitwerking regionaal detailhandelsbeleid” gaat uit van het integreren van de binnenstad van Alkmaar en het centrale deel van Overstad tot één bovenregionaal winkelgebied, waarbij het accent in Overstad op het thema wonen ligt. De “Regionale woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015” verwacht dat er voor 2010 in Overstad 300 woningen kunnen worden opgeleverd en dat er tussen 2010 en 2015 ongeveer 700 woningen worden gebouwd.

Het Groenontwikkelingsplan Noord-Kennemerland ziet het Noord-Hollandsch Kanaal, welke de westelijke grens vormt van Overstad, als een belangrijk toeristisch-recreatief gegeven. Het vormt een belangrijke verbinding tussen de waterrijke gebieden en de stedelijke gebieden. Door een uitbreiding van het aantal ligplaatsen en een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt de recreatieve aantrekkelijkheid van het kanaal vergroot.

## 2.2 Doel

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

Deze startnotitie Reikwijdte en Detailniveau geeft aan wat de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak van het plan-MER is.

Het plan-MER is niet bedoeld om de keuze voor de locatie Overstad voor de ontwikkeling van de circa 2.000 woningen en de 80.000 aan bruto bedrijfsoppervlak aan detailhandel te onderbouwen. Deze keuzes zijn al in de Regionale Woonvisie Noord Kennemerland en de Ontwikkelingsvisie Overstad gemaakt.

## 2.3 Reikwijdte

Het onderzoeksgebied van deze Plan-m.e.r.-studie beperkt zich tot het gebied Overstad en de directe omgeving.

Voor de effecten op infrastructuur wordt gekeken naar een ruimere omgeving van het plangebied (minder strikt begrenst dan in figuur 2 aangegeven).

Voor de thema's geluid en luchtkwaliteit worden die wegen meegenomen die als gevolg van de ontwikkeling van Overstad een 20% afname of een 30% toename laten zien t.o.v. de autonome ontwikkeling<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Deze percentages zijn gebruikelijk bij akoestische berekeningen, omdat bij deze percentages een toename/afname van 1 dB(A) te zien is in de uitkomsten van de modellen.

Figuur 2: Overstad en directe omgeving (bron: Google Earth)





### 3 ALTERNATIEVEN EN DETAILNIVEAU

#### 3.1 Huidige situatie

In het verleden vormde de Huiswaarderpolder, nu Overstad genoemd, de overgang van de stad naar het buitengebied. Er stonden slechts enkele boerderijen en arbeiderswoningen en het gebied was vooral in gebruik voor landbouw. In de jaren '50 van de vorige eeuw is het gebied als bedrijventerrein in gebruik genomen. Onder invloed van allerlei ontwikkelingen heeft er de afgelopen jaren een verschuiving plaats gevonden in economische functies; van oudsher gevestigde bedrijven zijn verdwenen en hebben plaats gemaakt voor groot- en detailhandel. Op dit moment is het gebied versnipperd, veel achterkanten, veel verkeersruimte, weinig/geen fietspaden en stoepen en weinig verblijfsruimte. Ondanks de (meubel-)winkels heeft het gebied geen aantrekkelijke uitstraling. Het gebied heeft een structuur van grote kavels en aaneengesloten percelen. Delen van het gebied zijn verpauperd of worden zeer extensief gebruikt. De bebouwing bestaat uit bedrijfshallen, showrooms en winkels met meestal één, twee of drie bouwlagen. Langs de Kwakelkade liggen woonboten aangemeerd. Er zijn een 16-tal bedrijven die milieuhinder veroorzaken, verder is er een tankstation met een LPG installatie en een windmolen in de omgeving die belemmerend kunnen werken voor woningbouw. Aan de noordzijde ligt de spoorbaan met een spoorbrug die geluidshinder veroorzaakt.

Twee deelgebieden zijn onlangs gerenoveerd, nl. het Huiswaarderplein en de Noorderarcade.

Deze deelgebieden bevatten onder andere een aantrekkelijke promenade met nieuwe winkels, een sportgelegenheid en autoluwe verblijfsruimten.

#### 3.2 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling is een fictieve situatie. Er zijn zo veel plannen voor het gebied dat de geschetste autonome situatie in de praktijk nooit zal optreden (zie paragraaf 2.1). Als autonome situatie is gesteld dat de alle ontwikkelingen minus de herontwikkeling van Overstad plaats zullen vinden. De autonome toename van het verkeer, de verbeteringen van de binnenring van Alkmaar en de herontwikkeling van het Stationsgebied zitten bijvoorbeeld wel in de autonome ontwikkeling.

#### 3.3 Alternatieven

Er zijn voor de inrichting van Overstad 3 alternatieven vanuit de gemeente Alkmaar opgesteld: model A, B en C. Model B heeft op dit moment de voorkeur, zie "Kansen voor Overstad, een stedenbouwkundige verkenning", juni 2005. Dit model is ook verder uitgewerkt in het Masterplan Overstad.

Er is ook vanuit de kant van de ondernemers in het gebied een inrichtingsvariant opgesteld, in de rapportage "Het oog van Alkmaar".

Hieronder worden de vier modellen nader toegelicht:

- 1) Basismodel (Masterplan, model B)
- 2) Koopstad (Model A)
- 3) Woonstad (model C)
- 4) Ondernemersmodel (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.

De 3 eerste modellen hebben gemeen:

- Aanleg van een nieuwe wegenstructuur, waaronder "het circuit", waarvan een deel onderdeel wordt van de stadsring Alkmaar. Ontsluiting van het terrein wordt gerealiseerd op 4 plaatsen, dit is in alle 3 de modellen hetzelfde
- Aanleg van De Nieuwe Hoornse Vaart, dwars op de bestaande Hoornse Vaart
- Mogelijk doortrekken van de Nieuwe Hoornse Vaart en een open verbinding met het Noordhollands kanaal.

Het vierde model, het ondernemersmodel wijkt af van model 1 t/m 3 op de volgende punten:

- Het gaat uit van de bestaande wegenstructuur (dus geen circuit), maar wel met het realiseren van enkele tussenverbindingen (extra wegen). Er wordt verder uitgegaan van de bestaande ontsluitingsroutes.
- Geen aanleg Nieuwe Hoornse Vaart

Verder verschillen de 4 modellen voor wat betreft de realisatie van programma's detailhandel, wonen, kantoren, leisure, de zonerings van functies en in de mate waarin functies worden gemengd. De programma's behorend bij de verschillende modellen zijn hieronder bij de kaartjes weergegeven. Opvallend is dat het Ondernemersmodel het meest afwijkt van model 1 t/m 3, met betrekking tot ruimtegebruik (dichtere benutting, minder openbare ruimte) en m2 detailhandel.

### 1) Het basismodel

- Aantal toe te voegen woningen 2000 a 2400
- Totaal aantal m2 detailhandel na realisatie: regulier 37.500 – 45.000 en PDV 55.000 – 80.000 (BVO)
- Parkeernorm detailhandel 3 pp/100 M2 BVO en 1,5 tot 1,7 pp per woning
- Er wordt ruim 5% van het grondoppervlak aan wateroppervlak gerealiseerd.



## 2) Koopstad

- Totaal 117.000 m2 bvo detailhandel, waarvan 30.000 m2 reguliere detailhandel en 87.000 pdv
- Tot te voegen 1.860 woningen



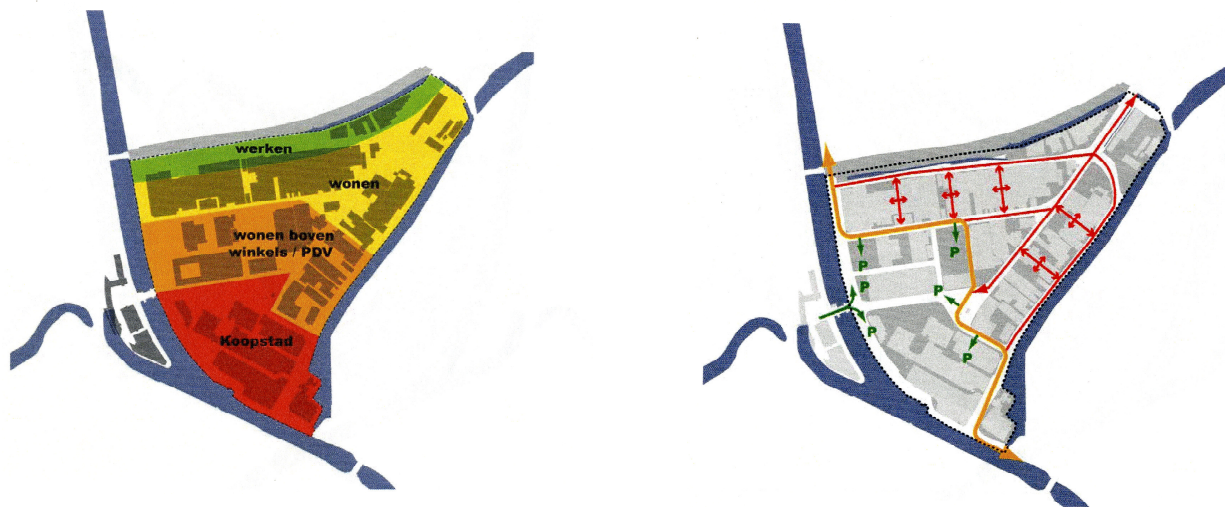
## 3) Woonstad

- Ruimte voor 37.000 m2 reguliere detailhandel
- 2.480 woningen
- Het aantal pdv detailhandel is nooit vastgesteld.



#### 4) Ondernemersmodel

- 44.000 m<sup>2</sup> bvo reguliere detailhandel, 79.000 m<sup>2</sup> bvo pdv
- Woningbouw 2500 woningen



### 3.4 Belangrijkste verschillen tussen de modellen

Voor drie van de vier de modellen (basismodel, Koopstad en Woonstad) is de inrichting van het gebied (functieverspreiding, wegenstructuur etc.) nagenoeg gelijk. Het belangrijkste verschil zit in de aantallen woningen en de m2 vloeroppervlak bestemd voor detailhandel. Het ondernemersmodel handhaaft zoveel mogelijk de huidige wegenstructuur. Verder is een belangrijk verschil tussen de eerste drie modellen en het ondernemersmodel, de aanleg van De Nieuwe Hoornse Vaart, mogelijk met open verbinding met het Noord-Hollands kanaal.

### 3.5 Detailniveau

Er worden in het plan-MER verschillende varianten van de ruimtelijke ontwikkeling worden beschreven. In dit geval gaat het om de vergelijking van de vier inrichtingsmodellen voor Overstad op hun mogelijke effecten op het milieu.

De beschrijving van de mogelijke milieugevolgen, gebeurd 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 waterkwaliteit
7. Flora en Fauna
8. Cultuurhistorie en archeologie

De kern van een plan-MER is het overzichtelijk in kaart brengen van de belangrijkste gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling voor het milieu. Het accent ligt op een kwalitatieve effectbeschrijving op basis van expert oordelen en onderliggende onderzoeken. Voor de thema's verkeer en vervoer, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid worden echter wel berekeningen uitgevoerd.



## 4 COLOFON

---

|                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| Opdrachtgever         | : Gemeente Alkmaar     |
| Project               | : Plan MER             |
| Ontwikkeling Overstad |                        |
| Dossier               | : A5176.01.001         |
| Omvang rapport        | : 14 pagina's          |
| Auteur                | : Manon Kerssemeeckers |
| Bijdrage              | : Jos de Lange         |
| Projectleider         | : Jos de Lange         |
| Projectmanager        | : Paul Eijssen         |
| Datum                 | : 24 januari 2007      |
| Naam/Paraaf           | :                      |

---





**DHV B.V.**

*Laan 1914 nr. 35*

*3818 EX Amersfoort*

*Postbus 1132*

*3800 BC Amersfoort*

*T (033) 468 20 00*

*F (033) 468 28 01*

*E [info@dhv.nl](mailto:info@dhv.nl)*

*[www.dhv.nl](http://www.dhv.nl)*

