

Plan MER

Ontwikkeling Overstad

Gemeente Alkmaar

april 2007
definitief

Plan MER

Ontwikkeling Overstad

dossier : A5176.01.001
registratienummer : OR-SE20070872
versie : concept

Gemeente Alkmaar

april 2007
definitief

BLAD

	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	2
1	INLEIDING	5
1.1	Herontwikkeling van Overstad	5
1.2	Plangebied en omgeving	5
1.3	Beleidsachtergrond	6
1.4	Plan-MER	7
2	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	9
2.1	Historie en huidige situatie	9
2.2	Autonome ontwikkeling	9
3	ALTERNATIEVEN	10
4	MILIEU-EFFECTEN	14
4.1	Verkeer en vervoer	14
4.2	Geluid	18
4.3	Luchtkwaliteit	22
4.4	Externe veiligheid	28
4.5	Bodem en water	32
4.6	Energie en duurzaamheid	34
4.7	Flora en Fauna	37
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	38
4.9	Landschap en stad	39
5	COLOFON	40

BIJLAGEN

1	Kaart milieucontouren
2	Rijlijnen
3	Milieukaart
4	Input en output lucht
5	Wateradvies Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
6	Cultuurhistorische waardenkaart

SAMENVATTING EN CONCLUSIE

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, leasure, 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 functieverschuiving van detailhandel naar wonen, leiden ten opzichte van de autonome ontwikkeling tot een verbetering van geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid in het gebied.

1 INLEIDING

1.1 Herontwikkeling van Overstad

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 Friese poort. Op figuur 1 is de locatie van het terrein aangegeven.



Figuur 1.1: locatie Overstad (Bron: Google Earth)

1.2 Plangebied en omgeving

Plangebied

Het onderzoeksgebied van deze Plan-m.e.r.-studie beperkt zich tot het gebied Overstad en de directe omgeving (zie figuur 1.2). Voor de effecten op infrastructuur wordt gekeken naar een ruimere omgeving van het plangebied (minder strikt begrenst dan in figuur 1.2 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 ontwikkeling¹.

Voor het gehele centrumgebied is in mei 1996 een structuurvisie vastgesteld. Specifiek voor Overstad wordt nu (eind 2006, begin 2007) een Masterplan en een Structuurplan opgesteld. Het Structuurplan wordt zodanig opgesteld dat het kan dienen als ruimtelijke onderbouwing voor vrijstelling van het vigerend bestemmingsplan middels een artikel 19 procedure. Voor het Structuurplan moet een plan-MER² 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. De raad publiceert het structuurplan en het plan-MER en stelt het structuurplan vast.

¹ 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.

² De term Strategische Milieubeoordeling (SMB) is formeel komen te vervallen. Nu wordt de term Plan-MER gehanteerd.



Figuur 1.2: studiegebied Overstad (bron: Google Earth)

1.3 Beleidsachtergrond

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 (bron: Visiekaart 2004-2030). De herinrichting van bestaand stedelijk gebied van industriegebied tot woonlocatie, moet leiden tot versterking 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 en de centrumbebouwing. De wettelijke beschermde structuren in het gebied moeten behouden blijven. Ook moeten de negatieve invloeden op het oppervlaktewater en het grondsysteem beperkt blijven en moet

de regelgeving voor veiligheid, geluid, stank en luchtverontreiniging in acht worden genomen. Kleinschalige bedrijvigheid past binnen een woonwijk.

Voor Alkmaar wordt een verdere ontwikkeling als bovenregionale locatie voor voorzieningen en kantoren beoogd (bron: Structuurvisie HAL). 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. Daar omheen komt een zone met pdv-branches, waarbij het accent 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. In totaal worden er ongeveer 2000 woningen voor Overstad gepland.

Het Groenontwikkelingsplan Noord-Kennemerland ziet het Noord-Hollands 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 de verspreiding van het aantal ligplaatsen en een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt de recreatieve aantrekkelijkheid van het kanaal vergroot.

1.4 Plan-MER

Op grond van de nieuwe m.e.r. –wetgeving (van kracht sinds september 2006) bestaat de verplichting om de milieueffecten middels 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.

Doel

Het plan-MER heeft als doel een (onafhankelijk) inzicht te geven van de invloed van plannen op het milieu. Het biedt daarmee informatie die gebruikt kan worden bij het maken van politiek-bestuurlijke keuzen. Dit plan-MER zou eveneens kunnen leiden tot optimalisatie van het uiteindelijk uit te voeren alternatief.

Inhoud

De kern van het plan-MER wordt gevormd door een milieuraapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteit worden beschreven. Onder 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 Milieuraapport bevat de volgende onderdelen, conform de door wetgeving aan een plan-MER gestelde eisen:

- 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. En vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven verwachte 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. Daarom is een notitie reikwijdte en detailniveau geschreven, waarop de Commissie m.e.r. een reactie heeft gegeven. De notitie en de suggesties van de Commissie m.e.r. zijn bij dit document gevoegd in een separate bijlage.

2 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

2.1 Historie en 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, zie bijlage 1, verder is er een tankstation met een LPG installatie en een windmolen in de omgeving die belemmerend kunnen werken voor (woning-) bouw. Aan de noordzijde ligt de spoorbaan met een spoorbrug met een geluidsbelastingniveau dat aandacht behoeft. De Noorderarcade is reeds gerenoveerd. Dit deelgebied bevat onder andere een aantrekkelijke promenade met nieuwe winkels, een sportgelegenheid en autoluwe verblijfsruimten.

2.2 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 herinrichting 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 in de autonome ontwikkeling.

3 ALTERNATIEVEN

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 kreeg in 2005 de voorkeur (bron: “Kansen voor Overstad, een stedenbouwkundige verkenning”, juni 2005). Dit model is ook verder uitgewerkt in het Masterplan Overstad. Model B noemen we het Basismodel. Er is ook vanuit de kant van de ondernemers in het gebied een inrichtingsvariant opgesteld (bron: rapportage “Het oog van Alkmaar”). Dit model noemen we in het plan-MER het Ondernemersmodel.

Hieronder worden de vier modellen nader toegelicht:

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

Koopstad en Woonstad worden beschouwd als varianten op het Basismodel, waarbij in Koopstad meer detailhandel wordt gerealiseerd en in Woonstad meer woningen.

1) Het Basismodel

- Aantal toe te voegen woningen 2.000 a 2.400
- Totaal aantal m2 detailhandel na realisatie: regulier 37.500 – 45.000 en PDV 55.000 – 80.000 (BVO)



2) Variant Koopstad

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



3) Variant Woonstad

- Ruimte voor 37.000 m2 reguliere detailhandel
- Het aantal pdv detailhandel is nooit vastgesteld.
- Aantal toe te voegen woningen: 2.480



4) Ondernemersmodel

- 44.000 m2 bvo reguliere detailhandel, 79.000 m2 bvo pdv
- Woningbouw 2.500 woningen



Bron: Rapportage "het OOG van Alkmaar".

De belangrijkste overeenkomsten en verschillen tussen de alternatieven

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 komen overeen op de volgende punten:

- Aanleg van een nieuwe wegenstructuur, waaronder "het circuit", waarvan een deel onderdeel wordt van de stadsring Alkmaar. Ontsluiting van Overstad 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.
- Parkeernorm detailhandel 3 parkeerplaatsen per 100 M2 BVO en 1,5 tot 1,7 parkeerplaats per woning
- Ruim 5% van het totale oppervlak van het plangebied zal bestemd worden voor oppervlaktewater³.

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
- Het percentage oppervlaktewater is gelijk aan de huidige situatie. Op dit moment is er in Overstad geen oppervlaktewater aanwezig. Wel wordt het gebied omsloten door boezemwater en een spoorloot.

³ Het advies van het Hoogheemraadschap gaat uit van 5,2% oppervlak open water bij een gescheiden rioolleidingstelsel

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. De programma's behorend bij de verschillende modellen zijn bij de kaartjes weergegeven. 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.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de milieueffecten van het Basismodel, de varianten Woonstad en Koopstad en het Ondernemersmodel.

4 MILIEU-EFFECTEN

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

De beschrijving van de mogelijke milieugevolgen, 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
9. Landschap en stad

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.

4.1 Verkeer en vervoer⁴

4.1.1 Beleidskader

In mei 2000 heeft de gemeente Alkmaar een beleidsplan Verkeer- en vervoer opgesteld⁵. Het beleidsplan stelt voorwaarden op het gebied van verkeer en vervoer om het functioneren van het stedelijk verkeerssysteem te garanderen.

Alkmaar wil functioneren als centrum van Noord-Holland en delen van de Randstad. Alkmaar heeft een sterke regionale functie op het gebied van winkels, kantoren, diensten, onderwijs, cultuur en gezondheidszorg. De doelstelling van het verkeer- en vervoerbeleid is het versterken van Alkmaar als complete en vitale stad met een hoogwaardig woon-, werk-, en voorzieningencentrum voor de regio in het noordelijk deel van de Randstad, waarbij aandacht is voor leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid.

⁴ Het verkeer op zich is geen "milieu-effect", maar het vormt wel de basis voor de geluid- en luchtberekeningen.

⁵ De gemeente is bezig met de kadernota verkeer en vervoer die naar verwachting medio 2008 klaar is

Figuur 4.2: wegenstructuur Basismodel



Er zijn vier ontsluitingen van het gebied, aangegeven met de pijlen. Vanuit het noorden is het gebied bereikbaar via de Zeswielen en de Noorderkade. Beide verbindingen kruisen de spoorlijn ongelijkvloers. Vanuit het zuiden (centrum) is het gebied bereikbaar via de Tesselsebrug en de Kwakelkade. Bij toenemende verkeersdruk zijn de spoorviaducten en de bruggen potentiële knelpunten. De ontsluiting is in alle vier de modellen hetzelfde.

In de verkeersafwikkeling is reeds één potentieel knelpunt benoemd, namelijk de noordelijke ontsluiting via de Zeswielen. De huidige Zeswielen heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersstroom in de toekomst te verwerken. Daarnaast is de inrichting van de weg onvoldoende toegesneden op een verkeersveilige afwikkeling van diverse verkeerssoorten. In het kader van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer [Gemeente Alkmaar, oktober 2002] is gekozen voor de aanleg van een nieuw Zeswielen tracé achter de bestaande woningen langs de Zeswielen. De huidige Zeswielen wordt daarbij vrijgemaakt van doorgaand autoverkeer en ingericht als fietsroute en ontsluitingsweg voor de woningen en bedrijven langs de Zeswielen [bron: Voorontwerp bestemmingsplan 2002, Alkmaar, maart 2002].

Vanwege de ontwikkeling van woningbouw en detailhandel in Overstad in de autonome situatie is er een aanzienlijke toename in intensiteiten tussen nu en 2020 te zien. In 2020 zijn er in Overstad ongeveer 3000 inwoners en 4600 arbeidsplaatsen.

In het Basismodel is een afname van intensiteiten te zien op de in-/uitvalswegen van Overstad ten opzichte van de autonome situatie. Dit is het gevolg van twee aannames in het verkeersmodel.

1. door de aanpassing van de verkeersstructuur rijdt er minder verkeer door Overstad naar het centrum van Alkmaar en verder.
2. In de toekomst zijn er meer aankomsten en veel minder vertrekken op Overstad. De oorzaak is dat er arbeidsplaatsen verdwijnen: deze genereren in de avondspits relatief veel vertrekken. Hiervoor komen in de plaats een groot aantal woningen: deze genereren in de avondspits minder vertrekken maar meer aankomsten. Per saldo betekent ook dit dat er minder verkeer van en naar Overstad gaat. Het gaat daarbij met name om het verkeer richting het noorden.

Tabel 4.1: intensiteiten 1-uurs avondspits (afgerond op tientallen) (bron: verkeersmodel gemeente Alkmaar)

Wegvak	Straatnaam	Huidige situatie	Autonoom 2020	Basis	Koopstad	Woonstad	Ondernemers- model
1	Pettemerstraat (1)	120	1.040	610	590	530	1.610
2	Pettemerstraat (2)	10	240	800	780	680	1.580
3	Pettemerstraat (3)	10	240	660	630	590	1.580
4	Koedijkerstraat	570	790	880	890	770	1.150
5	De Simsonstraat	150	730	960	1.020	930	0
6	Circuit 6	770	760	650	1.000	930	0
7	Circuit 7	540	1.160	560	510	480	1.020
8	Tesselsebrug	1.330	1.790	1.230	1.260	1.230	1.060
9	Geestersingel	1.340	1.500	1.260	1.270	1.230	1.230
10	Nieuwe tracé Zeswielen	710	1.390	950	950	880	1.090
11	(Nieuwe) Noorderkade	650	1.110	1.290	1.280	1.220	1.390
12	Friesebrug	1.700	1.550	840	830	870	890
13	Kwakelkade	490	1.610	1.300	1.300	1.300	1.470
14	Nieuwe brug NH kanaal	n.v.t.	1.808	1.520	1.540	1.410	1.700

In bijlage 2 is in een 3-tal kaarten (autonoom, basis- en ondernemersmodel) de verschillende wegvakken met nummers aangegeven.

4.1.4 Verschillen in de modellen

Verschillen in infrastructuur

De infrastructuur in het Basismodel verschilt sterk van de autonome ontwikkeling. Deze verschillen bevinden zich vooral in het gebied Overstad. Er is in dit gebied voorzien in een soort circuit voor de ontsluiting van de woningen en detailhandel. Het Basismodel, model Woonstad en Koopstad kennen min of meer dezelfde wegenstructuur en verschillen vooral in inrichting van elkaar (meer of minder detailhandel en meer of minder woningen). Het Ondernemersmodel laat de huidige wegenstructuur grotendeels intact.

Verschillen in intensiteiten

De verschillen in intensiteiten van de verschillende alternatieven zitten niet zo zeer op de invalswegen, maar vooral op de interne wegen binnen het gebied Overstad. Deze verschillen hebben hun oorsprong in het verschil van inrichting per alternatief.

4.1.5 Conclusie

Ten opzichte van elkaar verschillen de verkeersintensiteiten van de drie gemeentelijke inrichtingsmodellen maar heel weinig. Omdat in alle modellen detailhandel plaats maakt voor woningen, nemen de intensiteiten ten opzichte van de autonome ontwikkeling over het algemeen af. In het ondernemersmodel zijn de intensiteiten op de zuidelijke ontsluitingsroutes (en trace De Zeswielen) wat hoger, in de drie gemeentelijke modellen is de noordkant wat zwaarder belast.

4.2 Geluid

4.2.1 Beleidskader

De grenswaarden voor geluidsgevoelige bestemmingen zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. Er vindt alleen een toetsing aan de grenswaarden plaats wanneer een nieuwe bestemmingsplan wordt voorbereid of een artikel 19 WRO-procedure wordt doorlopen waarin nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden opgenomen.

Tabel 4.2: grenswaarden nieuwbouw

Omschrijving	Grenswaarde	
	Buitenstedelijk	Binnenstedelijk
Voorkeursgrenswaarde	48 dB	48 dB
maximaal toelaatbare waarde (uiterste geval)	53 dB	63 dB
maximaal toelaatbare waarden in geluidsgevoelige ruimten	33 dB	33 dB

In de Wet geluidhinder wordt een voorkeursgrenswaarde aangehouden van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden, zal moeten worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze overschrijding te niet te doen. Deze maatregelen kunnen bestaan uit maatregelen aan de bron (i.c. het verkeer, de verharding) en maatregelen in de overdracht zoals geluidsschermen en dergelijke. Wanneer geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk zijn of niet voldoende effect hebben, kan het college van B en W een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vast te stellen. Deze waarde dient te zijn vastgesteld voordat het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

Wanneer B en W een hogere waarde vaststellen (tot maximaal 63 dB), zullen er in de bouwvergunning zodanige maatregelen moeten worden opgenomen dat de geluidbelasting *in* de geluidsgevoelige ruimte niet meer bedraagt dan 33 dB(A).

Beleid gemeente Alkmaar

Alkmaar is bezig beleid voor het afgeven van ontheffingen Wet geluidhinder te formuleren. Voor situaties als op Overstad komt dat op de volgende punten neer: (alle genoemde waarden inclusie 5 dB aftrek volgens artikel 110g Wgh)

- Streven is niet per se om getalsmatig tot zo laag mogelijke gevelbelastingen te komen. Het streven is om woningen zo te situeren en vorm te geven dat een aangename en prettige woonomgeving ontstaat.
- Alkmaar heeft het beleid om bij onderhoud een aanleg van wegen in principe voor een stil wegdek te kiezen. Ook in Overstad zal dit beleid worden aangehouden.
- Iedere woning heeft een geluidsluwe zijde. (over geluidsluw kan gesproken worden als het geluidsniveau gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder dus 48 dB)
- Slaapkamers worden aan de geluidsluwe zijde van de woning gesitueerd.
- Buitenruimtes worden aan de geluidsluwe zijde van de woning gesitueerd.

Indien dit laatste door redenen niet mogelijk is (bv bezonning of hoekwoningen) dan worden de buitenruimtes zo ingericht dat het mogelijk is om het geluid af te screenen. Dit laatste geldt voor buitenruimtes met een hogere belasting dan 53 dB. De afscherming moet zodanig zijn dat aan 48 dB kan worden voldaan.

4.2.2 Beoordelingsmethode

De berekeningen voor wegverkeerlawaaï zijn uitgevoerd conform Standaardrekenmethode 1 van het 'Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 2002'.

In de verdeling van het verkeer is als basis het SENSOR-model van de gemeente gebruikt.

- Verhardingen overal DAB m.u.v. wegvak 10; SMA 06
- Snelheden; Overal 50 km/u m.u.v. wegvak 10 (zeswielen); ter hoogte van aansluiting overstad 50 km/u. Verder 70 km/u.
- Variant Basismodel: Intensiteiten circuit verdeeld over twee rijlijnen
- De 48, 53, 58 en 63 dB contouren zijn berekend voor een waarneemhoogte van 4,5 meter boven maaiveld (2^e bouwlaag)
- De maaiveldhoogte van de omgeving is niet bekend. Er is derhalve een hoogte aangehouden van 0 meter.
- Afschermende bebouwing niet meegenomen in berekening (conform SRM1)
- Contouren in Lden
- Aftrek artikel 110g toegepast (voorheen was dit artikel 103): 5 dB voor toetsing.

Raillawaai

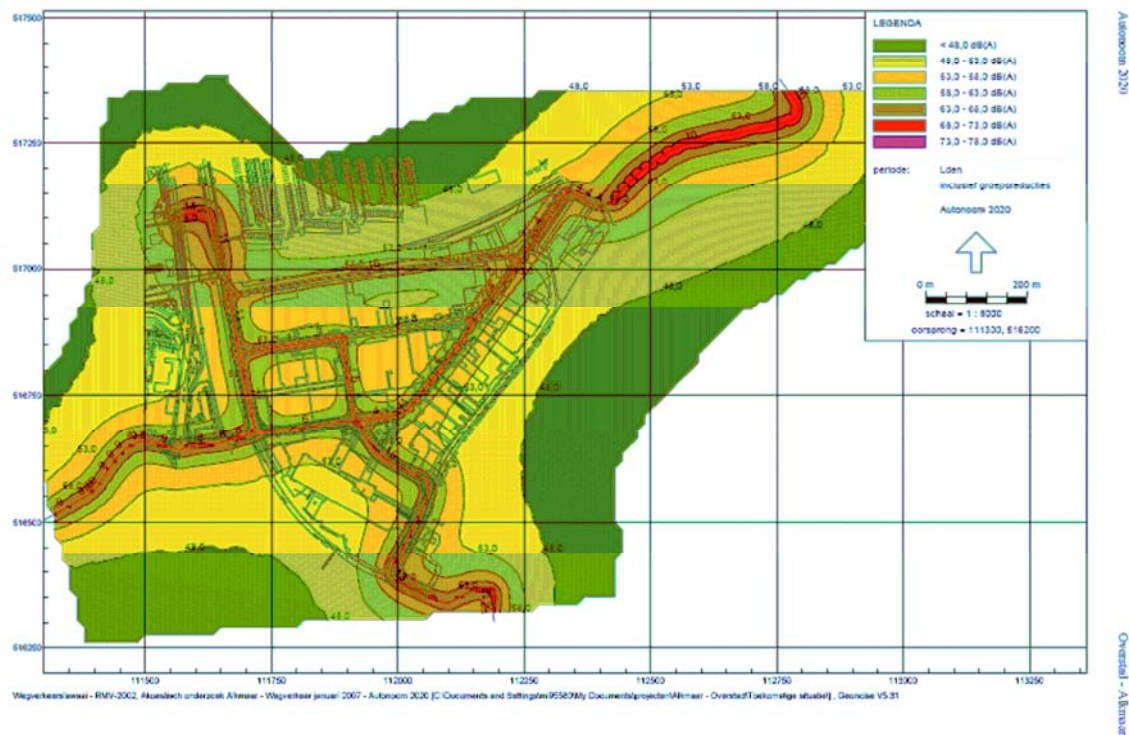
In de berekeningen zijn de effecten van de spoorlijn en de spoorbrug niet in de contouren verwerkt. Deze contouren verschillen namelijk niet per alternatief, dus hebben geen effect op de vergelijking. Er is ook niet gerekend met de afschermende werking van gebouwen. Bij de herinrichting van Overstad wordt ernaar gestreefd kantoorgebouwen als afscherming voor woningen te laten fungeren.

Ter illustratie is de geluidkaart van raillawaai toegevoegd die opgesteld is in het kader van de ontwikkeling van Alkmaar Noord in bijlage 3.

4.2.3 Effecten

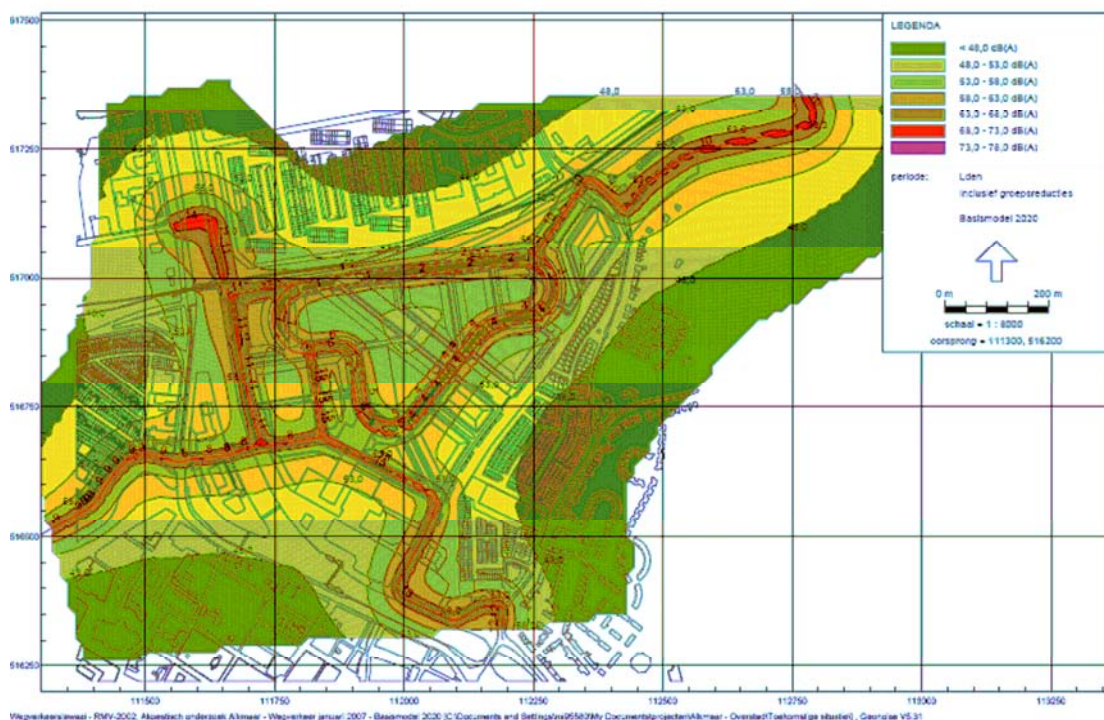
In beide alternatieven laat met name het Tracé Zeswielen een geluidbelasting van meer dan maximaal toelaatbare waarde van 63 dB(A) zien. Direct langs deze route wordt geadviseerd geen geluidgevoelige bestemmingen te realiseren. De overige routes laten een geluidbelasting van minder dan 63 dB(A) zien. Voor woningen binnen de 48 en 63 dB(A) kunnen verschillende maatregelen genomen worden. Dit kunnen aanpassingen zijn aan de bron, zoals andere bestrating, of voor de woningen kan een verzoek tot een hogere waarde worden ingediend.

In bijlage 1 zijn de milieucontouren van de verschillende milieubelastende bedrijven (categorie 3b en hoger) aangegeven. Deze bedrijven worden als onder deel van de herinrichting van Overstad uitgeplaatst. Alle alternatieven laten op dit gebied een sterke verbetering zien ten opzichte van de autonome ontwikkeling.



Figuur 4.1: geluidcontouren autonome ontwikkeling (2020)

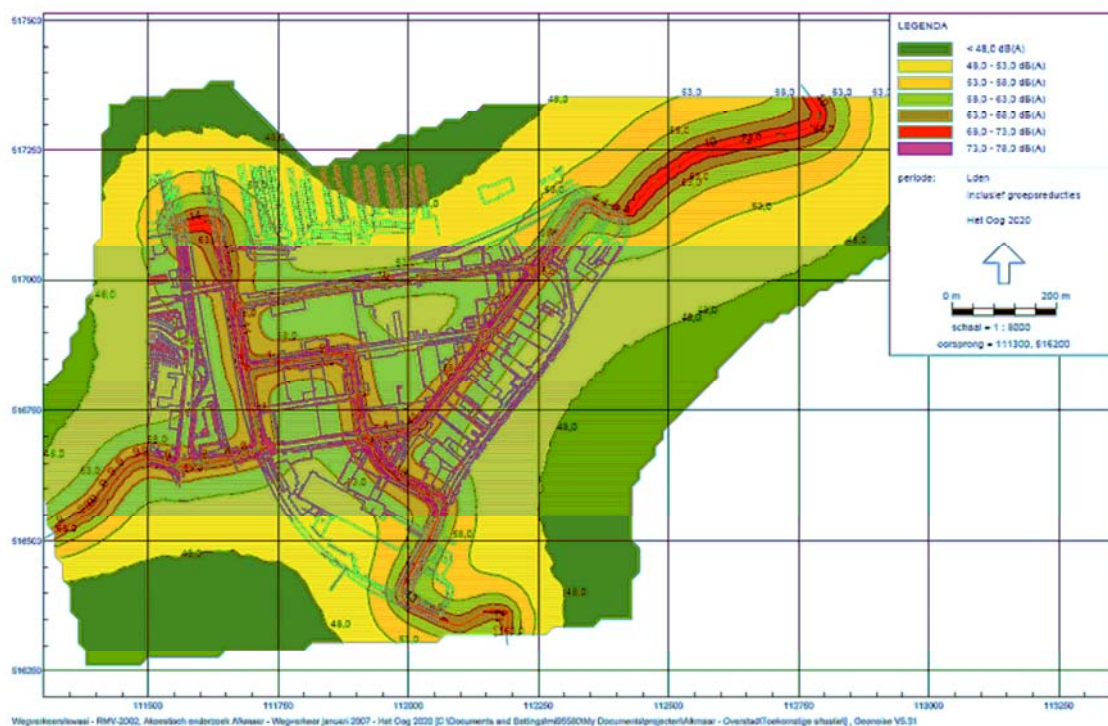
De autonome ontwikkeling laat met name op de noordoostelijke in/uitvalsroute in Overstad een hoge geluidbelasting zien. Ook de route via de nieuwe brug over het Noord-Hollandskanaal is druk belast. Op dit moment bevindt zich aan de noordzijde van het plangebied een stalen spoorbrug. De geluidsbelasting blijft onder de norm (ongeveer 60 dB(A) op 50 meter afstand).



Figuur 4.2: geluidcontouren Basismodel (2020)

In het Basismodel kennen de noord-oostelijke route en de route via de Tesselse Brug en Geestersingel een hoge geluidbelasting. Het Basismodel voorziet in ontwikkeling van wonen in het zuidelijke deel en in het deel ten oosten van het midden. Met name dit laatste gebied krijgt te maken met hoge geluidbelastingen.

De geluidcontouren in Woonstad en Koopstad wijken nauwelijks af van de contouren van het Basismodel en worden daarom niet apart weergegeven.



Figuur 4.3: Geluidcontouren Ondernemersmodel (2020)

Het Ondernemersmodel laat met name langs de zuidelijke route en het nieuwe tracé De Zeswielen een hoge geluidbelasting zien. De noordelijke route parallel aan het spoor, kent een lage belasting. Het Ondernemersmodel voorziet in een concentratie van wonen in het noordelijk deel van Overstad. In het midden wordt wonen boven winkels voorgesteld. Langs de spoorlijn wordt de functie "werken" gepland. Gezien de geluidscontouren van is dit een gunstige indeling.

4.2.4 Verschillen tussen de modellen

In het Basismodel (en naar verwachting ook in Woonstad en Koopstad) kennen de noord-oostelijke routes en de route via de Tesselse Brug en Geestersingel een hoge geluidbelasting. In het Ondernemersmodel geven de zuidelijke route en het nieuwe tracé De Zeswielen een hoge geluidbelasting. De noordelijke route kent in dit model een lage belasting.

4.2.5 Conclusie

- De geluidbelasting in het gebied als gevolg van het wegverkeer is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar overschrijdt niet de maximale ontheffingswaarde
- Met maatregelen zoals geluidsreducerend wegdek en snelheidsverlaging is de geluidbelasting verder terug te brengen
- Het kan noodzakelijk zijn op enkele locaties een hogere grenswaarde vast te laten stellen
- De modellen onderling variëren niet significant in hoogte van de geluidbelasting, wel in de locatie waar de overschrijdingen optreden. In de gemeentelijke modellen wordt de noordkant het zwaarste belast, in het Ondernemersmodel de zuidkant.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Beleidskader

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) is de Nederlandse regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht. Het is de Nederlandse implementatie van de EU richtlijnen voor luchtkwaliteit. Daarnaast bestaan er een aantal Ministeriele Regelingen: Meetregeling luchtkwaliteit (StC 26-07-2005), Regeling saldering luchtkwaliteit (StC 15-03-2006) en Meet- en Rekenvoorschrift luchtkwaliteit (StC 3-11-2006). Wanneer de grenswaarden en plandrempels uit het Besluit worden overschreden op een locatie, zijn maatregelen vereist. Het bevoegd gezag kan in een overschrijdingssituatie toch een positief besluit nemen over de realisatie van een ontwikkeling op grond van een aangetoonde “nul-bijdrage” (bijdrage draagt niet aantoonbaar bij aan de achtergrond) of een positief effect van het plan (Blk 2005; Art.7, lid 1). Ook bij een lichte verslechtering is compensatie met een maatregel mogelijk via de saldobenadering (Blk 2005; Art.7, lid 3). De eisen die aan de saldering gesteld worden zijn opgenomen in de Salderingsregeling van 15 maart 2006.

Op EU-niveau is voorgesteld een norm voor de fijn stof fractie $PM_{2,5}$ te introduceren. Daarnaast heeft Nederland de EU gevraagd om uitstel van de invoering van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} naar 2015. Uitstel is nog niet toegekend. De tweede lezing van de aangepaste richtlijnen zal hier in de loop van 2007 duidelijkheid over geven.

Bijdrage van natuurlijke bronnen

Concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens en haar milieu, worden bij het beoordelen van de luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes (PM_{10}) buiten beschouwing gelaten. Er is voor de fractie fijn stof afkomstig van zeezout in de Meetregeling luchtkwaliteit een reductie vastgesteld voor de jaargemiddelde concentraties en het etmaalgemiddelde aantal dagen overschrijding.

Gemeente Alkmaar

Bij controle van de luchtkwaliteit in 2004 is geconstateerd dat de gemeente Alkmaar niet aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit voldoet voor Stikstofoxide en Fijn Stof. Daarom heeft de gemeente Alkmaar de verplichting een plan van aanpak op te stellen. In oktober 2006 is het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit opgesteld.

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

In het Plan van Aanpak zijn maatregelen opgesteld die de gemeente zelf kan uitvoeren en/of beïnvloeden. Het doel is om per 1 januari 2010 te voldoen aan de wettelijke kwaliteitsnormen.

Het project "herstructurering Overstad" is aangemeld bij het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL), dat een uitwerking vormt voor het salderen van ontwikkelingen die een (kleine) verslechtering van de lucht kwaliteit met zich meebrengen.

4.3.2 Beoordelingsmethode

In het Blk 2005 zijn normen (grenswaarden, plandrempels en alarmprempels⁶) opgenomen. Het besluit geeft normen voor zeven stoffen in de buitenlucht, te weten zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden (NO_x), zwevende deeltjes (fijn stof, afgekort PM₁₀), benzeen (C₆H₆), koolmonoxide (CO) en lood (Pb). De grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit die gelden in 2010, zijn in tabel 4.3 opgenomen.

Tabel 4.3: Toetsingskader op basis van het Blk 2005.

Stof	Grenswaarde van toepassing na 2010	Toetsingsperiode
NO ₂	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	200 µg/m ³	Uur-gemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden ¹⁾
CO	10.000 µg/m ³	8 uur-gemiddelde
C ₆ H ₆ (benzeen)	5 µg/m ³	Jaargemiddelde
SO ₂	125 µg/m ³	24 uur-gemiddelden, mag max. 3x per kalenderjaar overschreden worden
Fijn stof (PM ₁₀)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	50 µg/m ³	24 uur-gemiddelden, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden.

1) Alleen geldig voor wegen met intensiteiten van ten minste 40.000 motorvoertuigen per etmaal

Naast een toetsing van de jaargemiddelde toetsingswaarde is er sprake van een toetsing van een termijn-gemiddelde waarde die een aantal maal per jaar mag worden overschreden. Voor stikstofdioxide ligt de jaargemiddelde waarde veelal kritischer dan de uurgemiddelde waarde. Voor fijn stof ligt de etmaalgemiddelde toetsingswaarde kritisch ten opzichte van de jaargemiddelde toetsingswaarde.

De concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch. Voor stikstofoxiden (NO_x) is toetsing alleen relevant voor specifieke ecosystemen, als omschreven in het Blk. Het plangebied en invloedsgebied van Overstad vallen niet onder deze omschrijving. Toetsing aan deze norm is daarom voor deze studie niet relevant.

Voor lood is toetsing in de Nederlandse situatie niet relevant, omdat de achtergrondconcentratie en emissies van lood dusdanig laag zijn dat de norm ruim gehaald wordt. In het verspreidingsmodel CAR II is lood dan ook niet opgenomen.

Toetsingslocatie

Bij het vaststellen van de effecten de ontwikkeling van Overstad op de luchtkwaliteit, is het van belang op welke toetsingslocaties de effecten worden bepaald. In het Blk 2005 wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit in zijn algemeen moet worden beschouwd. In het Meet- en Rekenvoorschrift luchtkwaliteit (MRV) is aangegeven dat de luchtkwaliteit representatief moet zijn voor een gebied van ten minste 200 m². De rekenafstanden sluiten aan bij de meetafstanden in de Meetregeling (Art. 9) en bedragen:

- Stikstofdioxide op maximaal 5 meter van de wegrand;
- Fijn stof op maximaal 10 meter van de wegrand (of bij bebouwing <10 meter, op de gevel).

Van deze afstanden uit het MRV mag alleen gemotiveerd afgeweken worden.

⁶ Alarmprempels zijn bedoeld voor acute overschrijdingssituaties (b.v. door calamiteiten of meteo-omstandigheden en dus niet relevant bij toetsing van plannen of ontwikkelingen)

Er is geen onderscheid in bijvoorbeeld meer of minder gevoelige bestemmingen.

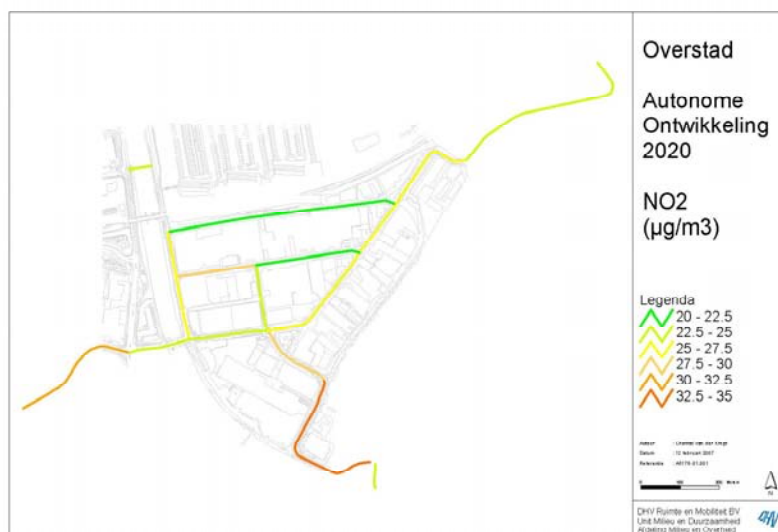
Toetsing in 2 stappen

In het Blk wordt als eerste getoetst of in de nieuwe situatie aan de norm wordt voldaan. Is er sprake van een overschrijding, dan wordt vervolgens getoetst wat de bijdrage vanwege het te nemen besluit is op de luchtkwaliteit. Als de bijdrage nul of kleiner is (dus bij gelijkblijvende of een verbetering van de luchtkwaliteit), is dit toegestaan. Als de bijdrage groter dan nul is (dus bij een verslechtering van de luchtkwaliteit), kan het besluit alleen genomen worden als in een derde stap door toepassing van een gerelateerde saldo-maatregel aangetoond kan worden dat de luchtkwaliteit niet negatief beïnvloed wordt.

4.3.3 Effecten

Bij geen van de modellen worden in de toekomst de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ in het plangebied overschreden. Hieronder de resultaten voor de autonome ontwikkeling, het Basismodel en het Ondernemersmodel, zowel voor NO₂ als voor PM₁₀ (fijn stof) in het planjaar 2020.

De input en de output van de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 4.



Figuur 4.4: concentraties NO₂



Figuur 4.5: concentraties PM10

4.3.4 Verschillen in de modellen

In onderstaande tabel zijn de verschillen per model weergegeven. Om een vergelijking te kunnen maken zijn het aantal meters wegvak waarbij een bepaalde jaargemiddelde concentratie van NO₂ of PM₁₀ geldt voor de verschillende onderzochte modellen weergegeven. Per model verschillen de lengtes weg waardoor er voor gekozen is ook de procentuele verdeling weer te geven. Deze vergelijking is alleen gemaakt op basis van jaargemiddelde concentraties. Omdat de etmaalgemiddelde waarden berekend worden uit de jaargemiddelde waarden, zou dit dezelfde resultaten qua vergelijking geven. Overigens: nergens komt de concentratie boven de norm uit.

Tabel 4.4: percentage en aantal meters wegvak per concentratieklasse NO₂ (jaargemiddelde concentraties)

Concentratie Nox	Autonome ontwikkeling		Basismodel		Het Oog	
20-22.5	20%	840	9%	355	21%	655
22.5-25	28%	1160	44%	1825	23%	715
25-27.5	25%	1020	21%	855	11%	330
27.5-30	10%	415	19%	805	8%	250
30-32.5	8%	330	8%	330	11%	330
32.5-35	10%	400	-	-	26%	815

Tabel 4.5: percentage en aantal meters wegvak per concentratieklasse PM₁₀ (jaargemiddelde concentraties)

Concentratie PM10	Autonome ontwikkeling		Basismodel		Het Oog	
17-17.5	22%	840	20%	835	27%	815
17.5-18	31%	1160	37%	1545	19%	555
18-18.5	19%	735	16%	655	11%	330
18.5-19	13%	500	19%	805	8%	250
19-19.5	5%	200	8%	330	11%	330
19.5-20	9%	330	-	-	24%	710

4.3.5 Conclusie

- In de huidige situatie is er geen overschrijding van luchtkwaliteitsnormen in Overstad, wel op de in en uitvalswegen en op delen van de stadsring van Alkmaar (zie ook Plan van Aanpak Luchtkwaliteit)
- In de toekomstige situatie (autonome ontwikkeling) is er géén luchtkwaliteitsprobleem in Overstad en de directe omgeving ervan, gedeeltelijk door autonome ontwikkelingen (het schoner worden van het wagenpark) en gedeeltelijk door maatregelen die voorzien zijn in het hierboven genoemde Plan van Aanpak.
- Vanwege de voorziene verplaatsing en intensivering van detailhandel en toevoeging van woningbouw, neemt het aantal vervoersbewegingen af, hetgeen gunstig is voor de luchtkwaliteit in het gebied. In geen van de modellen van Overstad is in de toekomst luchtkwaliteit een probleem: de ontwikkeling zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.
- Er zijn minimale verschillen in luchtkwaliteit tussen de modellen voor Overstad, maar in alle varianten blijven de berekende concentraties onder de norm.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Beleidskader

Op 27 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) van kracht worden. Gelijktijdig met het Besluit is een Ministeriële Regeling gepubliceerd met daarin opgenomen onder andere tabellen met veiligheidsafstanden, rekenvoorschriften etc.

In de onderstaande paragrafen wordt een korte samenvatting gegeven van het BEVI met betrekking tot nieuwe ontwikkelingen.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Bij de normstelling in BEVI wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen. Kwetsbare objecten zijn objecten die of vanwege hun functie of vanwege de aanwezigheid van veel personen beschermd moeten worden. Beperkt kwetsbare objecten zijn objecten die vanwege de aard ervan iets minder bescherming nodig hebben dan kwetsbare objecten. Voor beide categorieën inrichtingen geldt dat het bevoegd gezag gemotiveerd objecten aan de lijst mag toevoegen. Objecten die niet onder een van beide categorieën kunnen worden ingedeeld, worden vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet als kwetsbaar beschouwd. De normen uit BEVI zijn op dergelijke objecten niet van toepassing. Te denken valt bijvoorbeeld aan een provinciale weg.

Kwetsbare objecten	Beperkt kwetsbare objecten
Woningen	Verspreid liggende woningen (2/ha)
Ziekenhuizen, bejaarden- en verpleeghuizen e.d.	Dienst- en bedrijfswoningen
Scholen en dagopvang minderjarigen	Kantoorgebouwen (< 1500 m ²)
Kantoorgebouwen en hotels (> 1500 m ²)	Hotels en restaurants (< 1500 m ²)
Winkelcentra (> 1000 m ² > 5 winkels)	Winkels
Winkel met supermarkt (> 2000 m ²)	Sport- , kampeer- en recreatieterreinen (<50 personen)
Kampeer- en verblijfsrecreatieterrein (> 50 pers.)	Bedrijfsgebouwen
Andere gebouwen met veel personen	Equivalente objecten
	Objecten met hoge infrastructurele waarde

Het risicobeleid is gestoeld op twee risicomaten:

- Plaatsgebonden risico (PR): Dit is het risico op een specifieke locatie. Door middel van iso-risicocontouren, waarbij punten met gelijk risico worden verbonden tot een contour, worden deze risico's op een kaart inzichtelijk gemaakt.
- Groepsrisico (GR): Aan de hand van de personendichtheid in het invloedsgebied van een inrichting kan de kans op een incident met meerdere doden inzichtelijk worden gemaakt. Hiervoor wordt de zogeheten fN-curve berekend waarin de kans op het aantal dodelijke slachtoffers wordt uitgezet tegen het aantal doden.

Plaatsgebonden risico

Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen situaties met betrekking tot het tijdstip van inwerkingtreding van het BEVI. Voor HGA geldt dat er momenteel sprake is van een bestaande situatie voor de WM vergunning en voor de Ruimtelijke Ordening (RO).

Voor een bestaande situatie geldt de volgende normering (opgesplitst naar beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten):

Kwetsbare objecten:

- PR hoger dan 10^{-5} per jaar: Saneren binnen drie jaar na inwerkingtreding BEVI
- PR tussen 10^{-5} en 10^{-6} per jaar: Saneren voor 2010
- PR lager dan 10^{-6} per jaar: Toegestaan

Beperkt kwetsbare objecten:

- PR hoger dan 10^{-5} per jaar: Toegestaan, maar streven naar kleiner risico.
- PR tussen 10^{-5} en 10^{-6} per jaar: Toegestaan, maar streven naar kleiner risico.
- PR lager dan 10^{-6} per jaar: Toegestaan

In verband met de mogelijke wijziging van het bestemmingsplan (Structuurplan Overstad) is deze QRA ook uitgevoerd voor de toekomstige situatie. Dan is er sprake van een bestaande situatie voor de WM vergunning en een nieuwe situatie voor de RO.

Voor deze situatie geldt de volgende normering (opgesplitst naar beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten):

Kwetsbare objecten:

- PR hoger dan 10^{-5} per jaar: Niet toegestaan.
- PR tussen 10^{-5} en 10^{-6} per jaar: Niet toegestaan.
- PR lager dan 10^{-6} per jaar: Toegestaan.

Beperkt kwetsbare objecten:

- PR hoger dan 10^{-5} per jaar: In beginsel niet toegestaan. Alleen toegestaan indien met gewichtige redenen gemotiveerd. Op de gemeente rust een zware motivatieplicht.
- PR tussen 10^{-5} en 10^{-6} per jaar: In beginsel niet toegestaan. Alleen toegestaan indien met gewichtige redenen gemotiveerd.
- PR lager dan 10^{-6} per jaar: Toegestaan.

Groepsrisico

Het Groepsrisico kent geen strikte normering. Er geldt wel een oriëntatiewaarde, die recht doet aan risicoaversie (hoe groter de ramp, hoe lager het acceptabele risico).

De oriëntatiewaarde geeft een eerste inzicht in het niveau van het risico. Om het groepsrisico te beoordelen moet het bevoegd gezag daarnaast aangeven hoe:

- groot de personendichtheid in het invloedsgebied van de inrichting is (begrensd door 1% letaliteit) en hoe deze eventueel wijzigt in de toekomst;
- mogelijke maatregelen die van invloed zijn op het groepsrisico en op welke wijze deze zijn meegenomen in het onderzoek;
- rekening is gehouden met aspecten als rampenbestrijding, zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied en beheersbaarheid van de ramp bij een eventuele calamiteit.

Dit is de zogenaamde verantwoording van het groepsrisico conform de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico.

Als de oriëntatiewaarde wordt overschreden, kan toch een vergunning worden verleend. In alle gevallen moet door het bevoegd gezag invulling worden gegeven aan de verantwoordingsplicht.

Hogedruk gasleidingen en zware energieroutes

Aan de zuidzijde van de Noorderstraat (zie lig een gastransportleiding welke de voeding regelt van het gasregelstation (Huiswaarderplein). Eventuele (nieuwe) bebouwing moet op minimaal 6 meter afstand blijven. Vanwege de herontwikkeling van Overstad is een eventuele uitbreiding van dit gastransportnet met bijbehoren te verwachten

In het plangebied liggen verschillende 50 KV-tracés in de bestaande infrastructuur. Het gaat hier om zogenaamde zware energieroutes, welke mede bepalend zijn voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Ook staan er verschillende traforuimten in en nabij het plangebied. Gezien de toename van het

aantal traforuimten, verdient het de aanbeveling in overleg tot een sanering te komen [Quick Scan Ontwikkelingslocatie Overstad, 2004].

4.4.2 Beoordelingsmethode

Voor de beoordeling van externe veiligheid in het gebied wordt verwezen naar de volgende rapporten:

- QRA rapport LPG tankstation (februari 2007)
- rapportage Externe Veiligheid Noord-Hollands kanaal (november 2002)

4.4.3 Effecten

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

De LPG opslagtank kent een 10^{-6} risicocontour van 110 meter vanaf het vulpunt. Indien binnen de contouren gevoelige bestemmingen, zoals woningen, worden gepland, is er sprake van een belemmering vanuit het oogpunt van externe veiligheid, omdat de waarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Gezien de voorziene ontwikkelingen in Overstad, is verplaatsing of sluiting van het tankstation een vereiste.



Figuur 4.6: locatie LPG tank en vulstation

4.4.4 Conclusie

Ten aanzien van externe veiligheid zijn er geen verschillen tussen het Basismodel en de varianten of met het Ondernemersmodel. In alle voorziene ontwikkelingen van Overstad waarbij gevoelige bestemmingen, zoals woningen, gerealiseerd gaan worden, vormt het LPG station een belemmering. Uitplaatsing van HGA is een voorwaarde voor het realiseren van de plannen voor Overstad.

Bij de herontwikkeling van Overstad dient in alle modellen rekening gehouden te worden met de huidige gastransportleiding en de eventuele uitbreiding ervan. Ook de sanering van traforuimten zal in de ontwikkeling meegenomen moet worden.

4.5 Bodem en water

4.5.1 Beleidskader

Bodem

Op 1 januari 2006 is de wijziging van de Wbb⁷ in werking getreden. In de gewijzigde Wbb is een nieuwe formulering opgenomen van de saneringsdoelstelling (zgn. functiegericht saneren) en het saneringscriterium (wanneer met spoed saneren). Het bevat een saneringsplicht voor bedrijven en een basis voor een subsidieregeling.

Tot 2004 zijn de potentiële gevallen van bodemverontreiniging binnen de gemeente Alkmaar in kaart gebracht, de zogenaamde werkvoorraad. Het bodembeleid in Alkmaar is erop gericht dat in 2009 zoveel mogelijk verdachte locaties van de werkvoorraad zijn onderzocht, dit voor zover het door het Rijk beschikbaar gestelde budget het toelaat. Het beleid is er tevens op gericht dat omstreeks 2030 alle gevallen van ernstige bodemverontreiniging gesaneerd zijn en er in Alkmaar sprake is van een duurzame bodemkwaliteit en een duurzaam bodemgebruik. Bij stedelijke vernieuwing moet sprake zijn van een voor de functie geschikte bodem.

De gemeente Alkmaar streeft naar een actueel gemeentedekkend beeld van de bodemkwaliteit als sturingsinstrument en informatiefunctie voor derden. Daarnaast stimuleert ze statische locaties door middel van bodemsaneringssubsidies (onder voorwaarden), ontwikkelt ze (verder) een bodembeleidsplan en houdt ze deze in stand. De gemeente stimuleert tevens bedrijven om met gebruikmaking van de Bedrijvenregeling saneringen uit te voeren [Meerjarenontwikkelingsprogramma 2005- 2009, gemeente Alkmaar].

Voor Overstad is er in 2004 een bodemkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Water

De vierde Nota Waterhuishouding vormt de basis voor de watertoets, die het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voor alle ruimtelijke plannen voorschrijft. Verder geldt de kaderrichtlijn water. De provincie Noord-Holland heeft een Waterhuishoudingsplan opgesteld (met een visie tot 2030) dat samen met het streekplan en het provinciaal milieubeleidsplan het omgevingsbeleid van de provincie vormt.

Overstad heeft conform het Waterhuishoudingsplan de functie “stedelijk water”. De beleidslijnen daarvoor zijn:

- duurzaam waterbeheer vormt een integraal onderdeel van de plannen;
- waterbeheerders worden in een vroeg stadium betrokken;
- drinkwaterbedrijven brengen de mogelijkheden voor waterbesparende drinkwater-voorzieningen in kaart en geven inzicht in de duurzame levering van niet-drinkwater.

De gemeente Alkmaar heeft een gemeentelijk waterplan opgesteld voor de periode 2002-2012. De volgende doelen worden daarbij nagestreefd:

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

Specifiek voor de herstructurering van Overstad is aangegeven dat er goede mogelijkheden zijn voor afkoppeling van hemelwater.

⁷ Wet houdende wijziging van de Wet bodembescherming en enkele andere wetten in verband met wijzigingen in het beleid inzake bodemsaneringen van 15 december 2005.

4.5.2 Beoordelingsmethode

Bodem

In 2004 is door de gemeente Alkmaar een quickscan milieu uitgevoerd. In het StaBis systeem van de gemeente zijn bodemkaarten met bodemkwaliteit opgenomen. In 2004 is op diverse locaties in het plangebied Overstad bodemkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Water

Voor het onderwerp water is advies uitgebracht door het waterschap, zie bijlage 5.

4.5.3 Effecten

Bodem

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

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

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

Dit zijn de volgende locaties:

- Huiswaarderplein 11
- Noorderkade 1048
- Pettemerstraat 6-10
- Pettemerstraat 45-55

Water

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

Voor de herinrichting van Overstad wordt uitgegaan van de realisatie van een volledig gescheiden stelsel waarbij hemelwater volledig wordt afgekoppeld⁸. Het extra benodigde oppervlaktewater is hierdoor minimaal 5,2% van het plangebied. Op dit moment is het oppervlaktewater onvoldoende.

De spoorstoot kan binnen het gebied bij plaatselijke versmalling gecompenseerd worden door plaatselijke verbreding. De spoorstoot maakt deel uit van het polderpeil Huiswaard. Bij realisatie van de Nieuwe Hoornse Vaart is het wenselijk deze met hetzelfde boezempeil door te trekken naar de Spoorstoot. Hierdoor wordt de waterkwaliteit in het plangebied verbeterd en het heeft tevens een positieve invloed op de beeldkwaliteit. Omdat hemelwater afgekoppeld wordt en geloosd op het oppervlaktewater, is mogelijk voorzuivering nodig. Er wordt bovendien gewerkt met duurzame materialen die niet uitloggen.

Het uitgangspunt is de 5,2% water die in het gebied gerealiseerd moet worden. Bekeken wordt of de spoorstoot het niveau van het boezemwater kan krijgen. Verder wordt er aan gedacht om als er niet genoeg water gerealiseerd kan worden om grasdaken toe te passen. Deze kunnen het water

⁸ Conform advies van het waterschap

vasthouden en vertragen en kunnen meetellen voor het % water. Hierbij is het ook van belang aan te geven dat het hemelwater volledig zal worden afgekoppeld. Een verbeterd gescheiden stelsel met afkoppelen van dakoppervlak kan er toe leiden dat er in plaats van 5,2% maar 3,3% van het plangebied bestemd moet worden voor water.

Het Noord-Hollands kanaal vormt een belangrijke verbinding tussen de waterrijke gebieden en de stedelijke gebieden en is tevens een belangrijk toeristisch gegeven. De functie van het kanaal wordt in de gemeentelijke plannen versterkt.

4.5.4 Verschillen in de modellen

Bodem

Voor wat betreft het aspect bodem zijn er geen verschillen in de modellen voor ontwikkeling van Overstad. Sanering van locaties met bodemverontreiniging en uitplaatsing van mogelijk bodemverontreinigende bedrijven is gewenst voordat woningbouw kan plaatsvinden.

Water

In geen van de modellen wordt de eis van het waterschap (5,2 % oppervlaktewater) gerealiseerd. De gemeente Alkmaar streeft ernaar in de verdere uitwerking van de drie gemeentelijke modellen aan de eis tegemoet te komen.

In het Ondernemersmodel is geen ontwikkeling van de Nieuwe Hoornse vaart gepland, dit is een belangrijk verschil met de gemeentelijke modellen. De vraag is wat dit betekent voor de eis van het waterschap ten aanzien van hoeveelheid oppervlaktewater.

4.5.5 Conclusie

- Voor wat betreft bodem dienen saneringen te worden uitgevoerd en mogelijkerwijs bedrijven te worden uitgeplaatst
- De verschillende modellen voor Overstad hebben geen verschillend effect op de bodemkwaliteit
- Bij de inrichting van Overstad dienen de eisen van het waterschap te worden ingewilligd. Dit gaat met name om het realiseren van een gescheiden systeem en voldoende oppervlaktewater.
- Omdat in Het Oog het doortrekken niet wordt uitgegaan van het doortrekken van de Nieuwe Hoornse Vaart, is het de vraag of voldaan kan worden aan de eis van het waterschap. In elk geval moet hieraan dan op een andere manier worden tegemoetgekomen.

4.6 Energie en duurzaamheid

4.6.1 Beleidskader

In de rapportage “Duurzaam Overstad”, zijn de doelstellingen met betrekking tot energie en duurzaamheid geformuleerd. De ambitie is:

- reductie van het fossiele energiegebruik door in het ontwerp een minimale energievraag te realiseren en door maximale duurzame energieopwekking
- een optimale energie-infrastructuur (EPL > 7,5), hetgeen o.a. gerealiseerd moet worden door een verlaging van de energieprestatie van gebouwen (EPC) die 10 tot 20 % onder het bouwbesluit ligt
- aandacht voor energieaspecten van verkeer (optimale benutting van openbaar vervoer en vermijden van onnodig autogebruik)

Deze ambitie is uitgewerkt in de volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling van Overstad:

- Toepassing van Trias Energetica
- Centrale warmte/koude opslag per deelgebied (of plangebied) met eventueel het kanaal of waterpartijen als medium voor warmteopslag.
- 70% zongerichte verkaveling, gebruik van passieve zonne-energie en gebruikmaking van zonnecollectoren en PV
- Alternatief vervoerssysteem
- Industrial Ecology (o.a. uitwisseling van energie tussen bedrijven)

De haalbaarheid en uitwerking van deze uitgangspunten is onderzocht in de Energievisie Overstad.

In de Energievisie is uitgegaan van een maximale inrichtingsvariant als het gaat om detailhandel, wat inhoudt dat de oppervlakte reguliere detailhandel 53.000 m² is (8.000 m² hoger dan het Basismodel) en de oppervlakte van PDV 111.000 m² (24.000 m² hoger dan de variant Koopstad). Het aantal woningen is op 2100 gesteld.

4.6.2 Beoordelingsmethode

De verschillende modellen voor de inrichting van Overstad zijn beoordeeld op de inspanningen die verricht moeten worden om een EPL van 7,5 te realiseren. Deze inspanningen zijn als volgt geoperationaliseerd:

- de kansen voor warmte/koude opslag waar mogelijk benutten
- de kansen voor warmtepompen waar mogelijk benutten
- de kansen voor een warmte/kracht centrale in combinatie met warmtelevering
- de kansen voor warmtelevering van de bestaande huisvuilinstallatie

4.6.3 Effecten

Van de locatie Overstad is de EPL bepaald. De locatie heeft een minimum EPL van 6,6 (tevens waarde van de referentiesituatie). De ambitie van Alkmaar ligt op een EPL van 7,5. Om een hoge EPL te realiseren richt de gemeente zich in eerste instantie op een duurzame energievoorziening.

Er zijn 4 concepten onderzocht:

- ✓ Concept A: collectieve Warmte Koude Opslag (WKO) in combinatie met een waterpomp per deelplan.
- ✓ Concept B: warmte/kracht centrale en warmtelevering
- ✓ Concept C: decentrale WKO en individuele warmtepomp (iedere grondgebonden woning heeft zijn eigen warmtepomp)
- ✓ Concept D: warmtelevering via huisvuilcentrale

Per concept zijn in tabel 4.6 en tabel 4.7 de effecten weergegeven. Voor een gedetailleerde uitleg wordt verwezen naar Energievisie Overstad te Alkmaar (2007).

Tabel 4.6: investeringskosten, rentabiliteit energiebedrijven en milieurendement

	Investeringskosten	Rentabiliteit energiebedrijven			Milieurendement		
	investeringskosten	energiekosten	onderhoudskosten	Energie-opbrengsten	besparing GJ in %	CO2 reductie in %	EPL
Referentiesituatie	€ 11.840.000	-	-	-	0	0	6,6
Concept A	€ 16.120.000	€ 1.139.000	€ 322.000	€ 2451.000	14	25	7,1
Concept B	€ 22.440.000	€ 1.686.000	€ 449.000	€ 1821.000	19	3	7,3
Concept C	€ 16.530.000	€ 1.745.000	€ 331.000	€ 2451.000	13	25	7,1
Concept D	€ 11.520.000	€ 304.000	€ 230.000	€ 1821.000	35	47	7,8
Ambitie Alkmaar						30	7,5

Tabel 4.7: terugverdientijd en basisaansluitkosten

	Terugverdientijden			Basis Aansluitkosten (BAK)		
	Meerkosten	Besparing	TVT in jaren	meerkosten	besparingen	BAK bij TVT 5 jaar
Referentiesituatie	€ 0	€ 0	0	€ 0	€ 0	€ 0
Concept A	€ 4.275.000	€ 990.000	4	€ 4.275.000	€ 419.000	€ 3100
Concept B	€ 10.599.000	- € 313.000	-34	€ 10.599.000	€ 932.000	€ 6.800
Concept C	€ 4.689.000	€ 946.000	5	€ 4.689.000	€ 26.000	€ 3.300
Concept D	- € 328.000	€ 1.286.000	0	- € 328.000	- € 72.000	€ 1.400
Ambitie Alkmaar						

Naast bovenstaande aspecten zijn de volgende aspecten kwalitatief beoordeeld:

- het ruimtebeslag van de energieconcepten
- de vergunningen
- implementatie (waarbij aandacht voor de flexibiliteit van het systeem ten aanzien van de bouwplanning en de energiebehoefte en voor consequenties voor de energie-contractering)
- het comfort en betrouwbaarheid van de energieconcepten
- de subsidiemogelijkheden

4.6.4 Verschillen in de modellen

De concepten kunnen in principe op alle inrichtingsmodellen worden toegepast. De modellen onderscheiden zich dus op het aspect energie en duurzaamheid niet van elkaar.

4.6.5 Conclusie

Het concept D, warmtelevering via huisvuilcentrale, is het enige concept wat voldoet aan het ambitieniveau van de gemeente Alkmaar.

4.7 Flora en Fauna

4.7.1 Beleidskader

In het Groenontwikkelingsplan is aangegeven dat de verstedelijking in Noord-Kennemerland gezien moet worden als uitloper van de randstad. Ook in recreatief opzicht fungeert het gebied als deel van de groene structuur van de Randstad. Vastlegging van de groene ruimte is nodig, zowel op onbebouwde locaties als langs de stadsranden.

Voor een samenvatting van de Flora en Faunawet wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de rapportage "Quick scan natuurtoets Overstad te Alkmaar door Van der Goes en Groot (2005).

4.7.2 Beoordelingsmethode

Er is voor de ontwikkeling van Overstad een Quick scan natuur uitgevoerd. Daarvoor heeft een veldonderzoek plaatsgevonden op 21 december 2005, waarna een inschatting is gemaakt naar het voorkomen van beschermde dier-en plantsoorten.

4.7.3 Effecten

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

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

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

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

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

4.7.4 Verschillen in de modellen

Het belangrijkste verschil is de aanleg van de Nieuwe Hoornse Vaart in de drie gemeentelijke modellen. In potentie zou het realiseren van een waterpartij kunnen bijdragen aan de flora en fauna in het gebied, echter gezien de stedelijke inrichting is het effect hiervan gering.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Beleidskader

De provincie Noord-Holland heeft een cultuurhistorische waardenkaart laten maken naar aanleiding van de rijksnota Belvedere. Hieruit blijkt dat voor het gebied Overstad geen archeologische, historische, bouwkundige of historisch-geografische structuren zijn.

Volgens de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart is de hele Kwakelkade aangemerkt als gebied van hoge verwachting. Dit houdt in dat er archeologische maatregelen nodig zijn bij alle bodemingrepen dieper dan 40 cm en groter dan 500 m².

4.8.2 Beoordelingsmethode

Het plangebied is beoordeeld op de kans op archeologische vondsten. Daarvoor is een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd waarin is bepaald dat er een lage archeologische verwachtingswaarde in het gebied is.

Verder is de aanwezigheid van cultuurhistorische waardevolle elementen in kaart gebracht, zie ook bijlage 6.

4.8.3 Effecten

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

Het belangrijkste archeologisch waardevolle element is een vroeger dijktracé (de dijk van Alkmaar naar Bergen) die rond 1200 is aangelegd. Resten van deze dijk bevinden zich waarschijnlijk onder de huidige weg van de kanaalkade of misschien net westelijk daarvan. Het is niet geheel zeker of er onder de Kwakelkade nog resten kunnen worden teruggevonden.

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

De ontwikkeling van Overstad hoeft geen belemmering te zijn voor behoud van genoemde archeologische en cultuurhistorische waardevolle elementen in het gebied.

4.8.4 Verschillen in de modellen

Bij de ontwikkeling van Overstad wordt zoveel mogelijk gestreefd naar het behoud van genoemde cultuurhistorische en archeologische waardevolle elementen. In het ontwerp wordt bijvoorbeeld de voormalige cacaofabriek zo goed mogelijk ingepast. Tijdens de ontwikkeling van Overstad vindt hierover overleg plaats met de eigenaren. Dit is voor alle modellen gelijk.

4.9 Landschap en stad

Elk van de modellen kent haar eigen inrichting. De vormgeving van de randen van het gebied zal echter in elk model vrijwel identiek zijn. Bij het aspect Landschap en stad is er dan ook voor gekozen een beschrijving op te nemen van de wijze waarop er bij de inrichting rekening gehouden wordt met de omliggende gebieden van Overstad.

Binnenstad

Na de herstructurering van Overstad ligt het Noord Hollands kanaal niet meer aan de rand van het centrum van Alkmaar maar middenin het centrum. Het kanaal met beide kades vormt dan een belangrijke openbare ruimte die de Binnenstad met Overstad “verbindt”. De gemiddelde hoogte in Overstad is hoger dan in de Binnenstad. Omdat het kanaal met de beide kades voldoende ruimte geeft leidt dit niet tot problemen.

De bebouwingswand langs het kanaal aan de zijde van Overstad is geen “muur” waarachter Overstad verstopt zit. Door afwisselende hoogtes en een aantrekkelijke (loop-)route worden bezoekers verleid om vanuit de binnenstad Overstad in te lopen. Stijlkenmerken van de historische binnenstad worden verwerkt in Overstad middels een eigentijdse, Alkmaarse vertaling.

Voor het langzaam verkeer vormt de Ringersbrug op dit moment de belangrijkste route tussen de Binnenstad en Overstad. Om de Binnenstad met Overstad voor voetgangers toegankelijker te maken is een tweede langzaam verkeersbrug ter hoogte van het kanaalschiereiland gewenst. Door het winkelcentrum Arcade loopt een route om op noordelijk gelegen van Overstad te komen. Er dient een tweede route te komen die directer is en meer allure heeft (geen gangenstelsel) ter hoogte van voormalige Ringersfabriek. Gedacht wordt aan een soort van esplanade.

Spoorbuurt-Stationsgebied

Tussen de spoorbuurt en Overstad ligt het Stadskantoor en de toekomstige brandweer. Het idee is om de stationsboulevard ruimtelijk te koppelen met de spoorboulevard op Overstad door de lijn langs het spoor te versterken. Het spoor is een belangrijke route waarmee men “kennis maakt” met Alkmaar. De bebouwing op Overstad aan het spoor krijgt voor het grootste deel een voorkant aan de spoorzijde en is overal representatief.

In het kader van de ontwikkeling van Overstad zou het wenselijk zijn de huidige langzaamverkeerverbinding over het Noord Hollands kanaal bij de spoorbrug te verbeteren. Er zal een duidelijke koppeling moeten komen tussen de Stationsweg (Stationsboulevard) en de Spoorboulevard op Overstad. De aanleg van nieuwe langzaam verbindingen zijn niet nodig in vorm van.

Huiswaard I

Huiswaard I is een woonwijk met eigen voorzieningen. De relatie met Overstad is daardoor minder sterk dan de relatie van Overstad met de Binnenstad. Het spoor en het groen dat Huiswaard scheidt van Overstad blijft als barriere bestaan. De verbinding tussen de wijk en Overstad is zowel voor het autoverkeer als het langzaam verkeer via de Noorderkade. Specifiek voor het langzaamverkeer is een verbinding via de Rekerdijk door middel van een tunnel onder het spoor door.

Rekerbuurt

Overstad wordt van de Rekerbuurt gescheiden door de Hoornse Vaart. De Rekerbuurt bestaat voor het grootste deel uit grondgebonden woningen. De oever van de Hoornse Vaart is aan de kant van de Rekerbuurt voornamelijk geprivatiseerd. Woningen hebben hun achtertuin aan het water. Aan deze zijde liggen ook enkele kleine recreatie bootjes. Aan de kant van Overstad ligt in de huidige situatie een aaneengesloten rij van woonboten waarvan de meeste de kade als “tuin” in gebruik hebben. Om de kade openbaar te maken zullen de bestaande woonboten in de toekomst verspreid worden over het (nieuw te maken) water op Overstad.

De huidige en geplande bouwmassa's aan de kant van Overstad zijn gemiddeld hoger dan aan de kant van de Rekerbuurt. Door de ruimte die het water schept is dit mogelijk.

5 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Alkmaar
Project	: Plan MER
Ontwikkeling Overstad	
Dossier	: A5176.01.001
Omvang rapport	: 40 pagina's
Auteur	: Manon Kerssemeeckers
Bijdrage	: Jos de Lange
Projectleider	: Jos de Lange
Projectmanager	: Paul Eijssen
Datum	: 20 april 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
www.dhv.nl*

BIJLAGE 1 Kaart milieucontouren

BIJLAGE 2 Rijlijnen

BIJLAGE 3 Milieukaart

BIJLAGE 4 Input en output lucht

BIJLAGE 5 Wateradvies Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

BIJLAGE 6 Cultuurhistorische waardenkaart