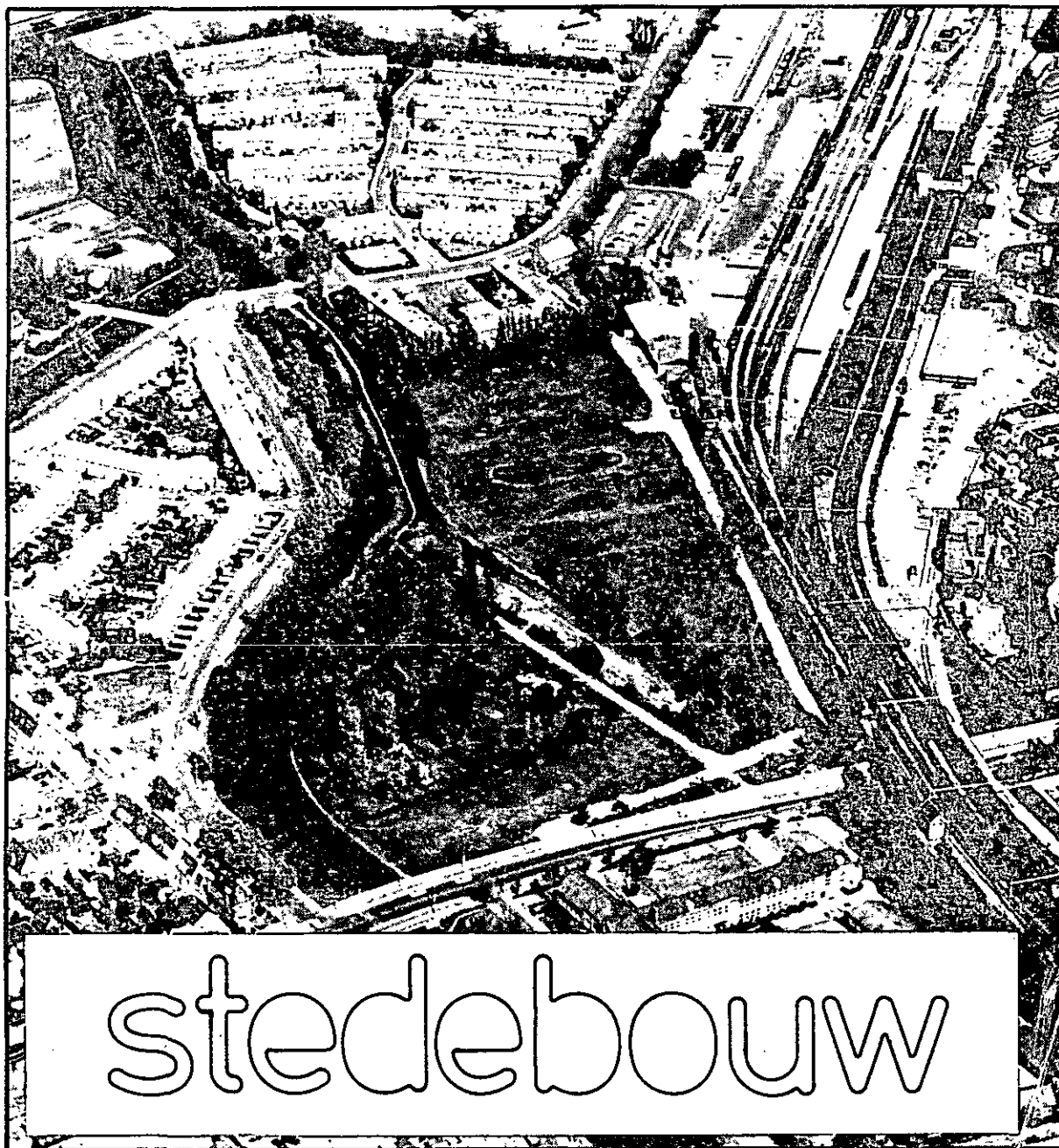


bestemmingsplan

WOGNUMSEBUURT



gemeente ALKMAAR

december 1987

openbare werken sector VRO.

afd. stedenbouwkundig planbeheer

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN "WOGNUMSEBUURT"

Inhoudsopgave

PARAGRAAF I	<u>INLEIDING</u>	<u>Blz.</u>
	1.1 De bij het plan behorenden stukken	1
	1.2 De ligging en begrenzing van het plangebied	1
	1.3 De geldende stedenbouwkundige regeling	2
	1.4 De karakteristiek van het gebied	2
PARAGRAAF II	<u>HET PLAN</u>	
	2.1 Reden tot opstelling van het plan	6
	2.2 Economische aspecten	7
	2.3 Stedenbouwkundige opzet	9
	2.4 De beschrijving van de bestemmingen	13
PARAGRAAF III	<u>VERKEER EN VERVOER</u>	
	3.1 Huidige situatie	15
	3.2 Toekomstige situatie	15
	3.3 Intensiteitsprognose	17
	3.4 Parkeren	20
	3.5 Openbaar Vervoer	20
	3.6 Langzaam Verkeer	20
PARAGRAAF IV	<u>DIVERSE ONDERWERPEN</u>	
	4.1 Geluidsaspecten	21
	4.2 Bedrijfsaspecten	24
	4.3 De waterhuishouding	25
	4.4 Economische uitvoerbaarheid	26
	4.5 Overleg en inspraak	28

Vastgesteld : 10-12-'87

PARAGRAAF I - INLEIDING

1.1. De bij het plan behorende stukken:

- a. Toelichting
- b. Voorschriften
- c. Kaart nr. 40.919 te wijziging; bestemmingen en renvooi

1.2. De ligging en begrenzing van het plangebied

Het gebied waarvoor het bestemmingsplan "Wognumsebuurt" de bestemming en het gebruik van de gronden, alsmede de bebouwing regelt, ligt aan de



SITUATIE PLANGEBIED

noordwestzijde van de Alkmaarse binnenstad, direct ten noorden van de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard. Het plangebied wordt begrensd:

- aan de zuidzijde door de binnen het plangebied gelegen Stationsweg en de bebouwing van de Spoorbuurt;
- aan de westzijde door de binnen het plangebied gelegen Bergerweg;
- aan de noordzijde door de Nicolaas Beetskade en de binnen het plangebied gelegen Kruseman van Eltenweg;
- aan de oostzijde door het Noordhollands Kanaal.

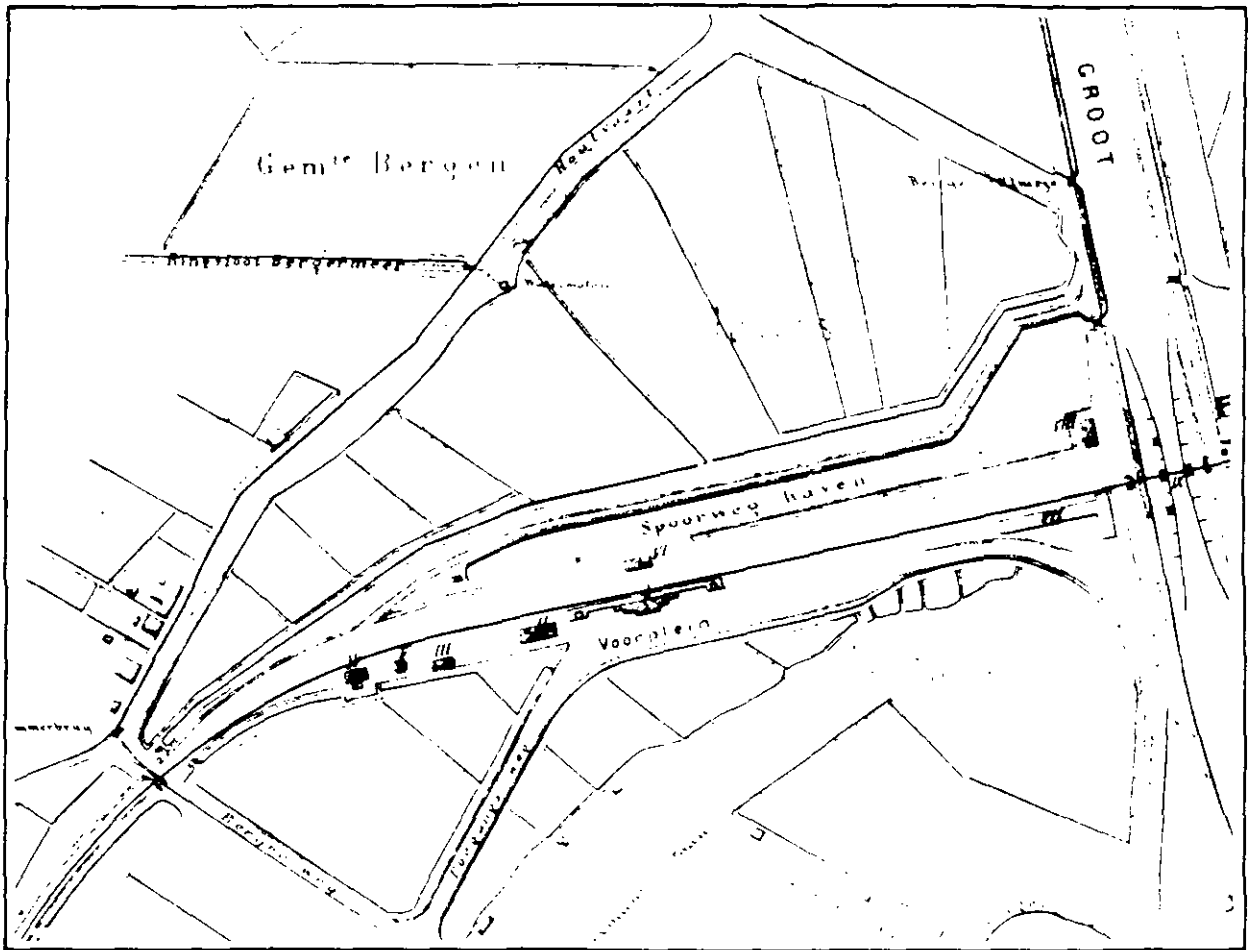
1.3. De geldende stedenbouwkundige regeling

De geldende stedenbouwkundige regeling voor de Wognumsebuurt ligt vast in verschillende plannen, te weten:

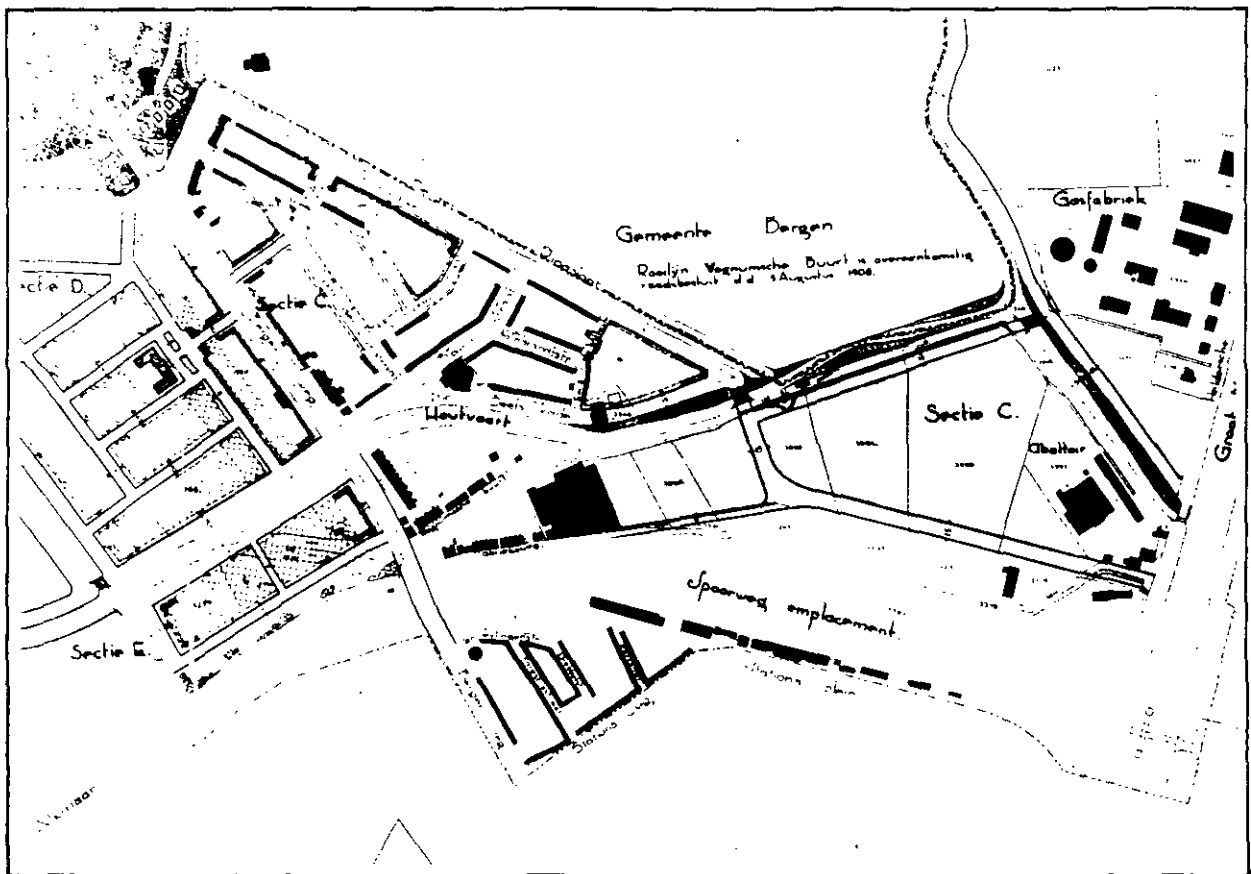
- uitbreidingsplan in onderdelen West, vastgesteld door de raad op 15 september 1955, goedgekeurd door gedeputeerde staten op 26 september 1956;
- bestemmingsplan Bergermeer, vastgesteld door de raad op 19 oktober 1972, goedgekeurd door gedeputeerde staten op 27 november 1973, koninklijk besluit d.d. 19 maart 1976 (ged.);
- bestemmingsplan Spoorbuurt, vastgesteld door de raad op 22 november 1978, goedgekeurd door gedeputeerde staten op 11 september 1979, gewijzigd door de raad d.d. 27 augustus 1981, goedgekeurd door gedeputeerde staten op 13 april 1982.

1.4. De karakteristiek van het gebied

Van oudsher maakte de Wognumsebuurt deel uit van een uitgestrekt weidegebied (Eendrachtspolder) met beperkte bebouwing in de vorm van enkele boerderijen. Door de ingebruikname van de (hoger liggende) spoorlijn Amsterdam-Alkmaar in 1867 werd de Wognumsebuurt als ruimtelijke eenheid binnen de Eendrachtspolder afgescheiden, begrensd door de Houtvaart, het Noordhollands Kanaal en de genoemde spoorlijn. Het station was georiënteerd op de oude binnenstad en er was geen directe relatie tussen de stationsfunctie en de Wognumsebuurt. Rond 1900 ontwikkelde zich op het zuidelijk deel van het terrein, nabij de spoorwegovergang, beperkte bebouwing in de vorm van woningbouw ten



Kaart van Coster 1865



Uitbreidingsplan West 1930

behoefte van het spoorwegpersoneel en een fabriek, welke later uitgroeide en bekend werd als Hoogenstraaten-Conserven.

Door het sterke accent op goederenvervoer per spoor, ontstond de behoefte aan uitbreiding van het spoorwegemplacement in westelijke richting, terwijl bovendien de kruising Bergerweg/spoorlijn door zijn problematisch karakter vervangen moest worden door een tunnel. Deze geplande ingrepen maakten het noodzakelijk dat de aanwezige spoorhaven gedempt werd en dat het beloop van de Houtvaart ca. 130 meter in westelijke richting verplaatst werd, een aanpassing die in 1931 gereed kwam. De geplande tunnel kwam uiteindelijk pas in 1956 gereed.

In de loop der jaren is het gebied en dan met name het zuidwestelijke deel van de Wognumsebuurt, onderwerp van studie geweest in diverse plannen. Zo werd in de dertiger jaren gedacht aan een werkgelegenheids-terrein, terwijl in het uitbreidingsplan van 1947 het gebied een woonbestemming kreeg. Consequentie van dit plan was dat de bestaande woningen wel vernieuwd en verbeterd konden worden, maar dat ophoging van het terrein tot het peil van de aangrenzende stadsuitbreiding nooit tot stand zou kunnen komen. Bij de herziening van het plan in 1955 werd dan ook gekozen voor een andere bestemming, namelijk bijzondere doeleinden in het zuidelijk deel en industrie, handel en nijverheid in het noordelijk deel. Op basis van dit herziene plan werden door de gemeente een aantal van de bestaande woningen aangekocht, met de bedoeling deze te slopen, mede gezien de slechte bouwkundige staat. Echter de heersende woningnood verhinderde deze plannen. Eind zestiger, begin zeventiger jaren werd het slopen van de genoemde woningen opnieuw actueel. Op basis van een nader onderzoek, waarbij ook de toekomstige ontwikkeling van het gebied werd betrokken, werd een saneringsplan opgesteld op grond waarvan in het kader van het Besluit Bijdragen Reconstructie- en Saneringsplannen door het Rijk een bijdrage werd verleend in de verwervings- en sloopkosten. Hierdoor werd het mogelijk de aanwezig woongebouwing te slopen, terwijl toen ook de fabriek van Hoogenstraaten werd aangekocht en gesloopt. Nadien is het zuidelijk deel van het terrein (vallende onder de saneringsregeling) in het kader van de I.S.R.-regeling aangewezen als stadsvernieuwingsgebied. Echter, ondanks de diverse ideeën (onder meer neergelegd in genoemd uitbreidingsplan) zijn er gedurende de zeventiger jaren geen concrete bouwplannen ontwikkeld.

De enige bijzonderheid gedurende deze tijd was het opnieuw openstellen van de onder de perrons gelegen Bellotunnel, waardoor een directe voetgangersrelatie ontstond tussen de Kruseman van Eltenweg en het station.

De huidige Wognumsebuurt wordt getypeerd door een duidelijke ruimtelijke en functionele tweedeling. Het ene deel wordt gevormd door het spoorwegemplacement, gekenmerkt door open ruimte met een aantal gebouwde elementen (onder meer de perronoverkappingen en het Van Gend & Loos-complex). Het andere deel vormt het eigenlijke Wognumsebuurtterrein, dat ingeklemd ligt tussen spoorlijn, Bergerweg, Houtvaart en de woningbouw van de Bergerhof aan de Leeuwenbekstraat. Het thans braakliggende gebied, dat slechts toegankelijk is voor langzaam verkeer, heeft verschillende kenmerken van de oorspronkelijke polder, tot uitdrukking komend in de hoogteligging, de aanwezige greppels en enkele boomsingels. Van de vroeger aanwezige functie is, afgezien van de oude Fabrieksweg, weinig meer terug te vinden. Slechts nabij de Leeuwenbekstraat bevindt zich nog bedrijvigheid in de vorm van de oliehandel Wokke.

PARAGRAAF II - HET PLAN2.1. Reden tot opstelling van het plan

Reeds in de tweede helft van de zeventiger jaren is onderkend dat het braakliggende deel van de Wognumsebuurt uitstekende mogelijkheden bood als lokatie voor met name kantoren, vooral vanwege de nabijheid van het station. Om die reden zijn er dan ook uitgebreide studies verricht naar de potenties van het gebied. Deze resulteerden in modellen variërend van volledige kantoorbebouwing tot integratie van kantoren, woningen en groen. In april 1982 stelde de raad een ontwikkelingsmodel vast met een kantoren- en groenbestemming in een fifty-fifty verhouding. Eind 1984 is deze visie vastgelegd in een conceptplan met voorschriften. Echter dit plan is nooit afgerond en in procedure gebracht en dus is er evenmin overgegaan tot uitvoering. Voor deze stagnatie in de ontwikkeling van het gebied zijn wel enkele oorzaken aan te wijzen.

Tegen de tijd dat na langdurige discussies het conceptplan gereed was, waren de economische omstandigheden zodanig gewijzigd, dat de investeringsbereidheid van ondernemers/gebruikers van kantoren, zowel als de beleggers was weggefallen. Bovendien werd geconstateerd dat de gedachte ontwikkeling van het gebied onvoldoende aansloot bij de wensen uit de markt. De kantorenwand langs Bergerweg en spoorbaan bood onvoldoende mogelijkheid tot realisatie van losstaande gebouwen met eigen identiteit ten behoeve van eigenaren/gebruikers. Wel was het plan geschikt voor verhuur-kantoren, maar in die sector was rond 1980 in Alkmaar reeds relatief veel gerealiseerd. Een andere factor van belang was de gekozen oplossing voor het parkeren, geconcentreerd rond en onder de gebouwen. Dit leidde tot hoge stichtingskosten waardoor de noodzakelijke huur boven de te realiseren markthuurl uitkwam. Een derde factor was de verhouding groen-bebouwing. De financiële positie van de gemeente en de exploitatie-opzet van het gebied lieten niet toe dat hoge bedragen zouden worden besteed aan aanleg en beheer van het groenareaal.

Bovenstaande overwegingen hebben geleid tot gewijzigde inzichten omtrent de planopzet, die het mogelijk moet maken kantoorgebouwen te realiseren van verschillende omvang zowel voor eigendoms- als de verhuurmarkt, verspreid over het gehele gebied. De mogelijkheid om op maaiveld rond de gebouwen te parkeren draagt bij tot een lager niveau van stichtings- en beheerskosten.

Hiermede kan een meer op de marktwens afgestemd plan ontstaan. Samenvattend is het opstellen van een bestemmingsplan voor de Wognumsebuurt noodzakelijk om een juridisch-planologisch kader te creëren voor de ontwikkeling van een deel van het gebied als kantorenlokatie. Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt een aantal mogelijke ontwikkelingen rondom het stationsemplacement (eventuele verdwijning van Van Gend & Loos ten gunste van bedrijvigheid, N.S.-kantoor bij de Kruseman van Eltenweg) reeds nu in het totaalbeeld te beschouwen en planologisch te regelen. Ook worden de Stationsweg en het daarop aansluitende stationsplein (welke in het bestemmingsplan "Spoorbuurt" een globale verkeersbestemming hebben) in het plangebied betrokken, waardoor uitwerking van genoemde globale bestemming achterwege kan blijven. Tenslotte kan opgemerkt worden dat het nu opgestelde plan een duidelijke vertaling vormt van datgene wat in het streekplan Noord-Kennemerland is vastgelegd, namelijk de Wognumsebuurt als werkgelegenheidsgebied.

2.2. Economische aspecten

Om verschillende redenen kunnen bepaalde lokaties binnen de stad voor een specifieke functie meer of minder geschikt zijn. Vooral voor werkgelegenheidsfuncties in casu kantoren, zijn economische vestigingsplaatsfactoren belangrijke afwegingscriteria.

De lokatie Wognumsebuurt bezit een aantal kenmerken die voor een kantoorontwikkeling uitermate belangrijk zijn:

- goed bereikbaar per particulier vervoer door goede verbinding met de Randweg en de mogelijkheid om voldoende parkeerplaatsen te creëren. De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel in het zakelijk verkeer. De ligging van het terrein aan een van de belangrijkste en meest herkenbare toegangswegen tot de binnenstad maakt dat aan deze eis wordt voldaan;
- goed bereikbaar per openbaar vervoer (trein en bus). De laatste jaren is van steeds groter belang geworden dat bereikbaarheid voor iedere vervoerswijze optimaal is. Grotere mobiliteit en lange woon-werkafstanden vereisen dat voor- en natransport vanaf stations minimaal is. Het terrein ligt aan de noordelijk stations-toegang;

- ligging in of nabij de binnenstad. De mogelijkheid om zakelijk gebruik te maken van binnenstedelijke functies wordt gewenst. Hoewel de afstand tot de binnenstad niet kort is (ca. 10 minuten lopen), voldoet de ligging redelijk aan deze eis;
- concentratie van functies. De herkenbaarheid als kantoorlokatie wordt bevorderd door meer kantoreenheden bijeen te brengen. Ook wanneer geen sprake is van directe zakelijke contacten wordt bundeling als positief ervaren door gebruikers. Binnen de Wognumsebuurt wordt aan deze eis voldaan. Bovendien is aan de Bergerweg/Rogier v.d. Weijdestraat reeds sprake van een sterke kantorenconcentratie;
- representativiteit. De laatste jaren is voor gebruikers en beleggers kwaliteit steeds belangrijker geworden. Kwaliteit van het gebouw, maar ook kwaliteit van de lokatie. Het terrein Wognumsebuurt kan door ligging aan de Bergerweg en de Houtvaart gemakkelijk een hoogwaardig, herkenbaar en representatief karakter worden gegeven.

Dat dit kantorenterrein aan bovengestelde eisen voldoet is in het verleden ook gebleken door de vraag naar dit terrein van ondernemerszijde, zowel gebruikers als ontwikkelaars. Een vraag overigens die wel tijdgebonden is, en afhankelijk van diverse factoren.

Zeer belangrijk is voorts de omvang van de stad en de centrumfunctie die de stad vervult voor de regio. De handels- en dienstenfunctie is sterk ontwikkeld, vooral door het bedieningsgebied van vele bedrijven, geheel Noord-Holland Noord betreft, (bijv. PEN, Gasbedrijf, Kadaster, Raad van Arbeid, GAK, Ziekenfondsen, Keuringsdienst van Waren, enz.) of een groot deel van dat gebied: Kamer van Koophandel, Gewestelijk Arbeidsbureau e.a.. De concentratie van deze diensten kan weer nieuwe vraag naar diensten genereren.

De omvang van de vraag wordt tevens sterk beïnvloed door de conjunctuur. Bij de ontwikkeling van een kantorenterrein moet met tijdelijk wegvallende vraag rekening worden gehouden. Het is echter noodzakelijk "panklaar" kantorenterrein beschikbaar te hebben.

In 1981 is een uitvoerig rapport verschenen over de kantorenmarkt in Alkmaar. Sindsdien is veel veranderd. Reden om een nieuw onderzoek te starten, dat binnenkort zal worden afgesloten.

Op grond van het verzamelde materiaal kan thans reeds de voorlopige conclusie worden getrokken dat jaarlijks in Alkmaar gemiddeld 4.000 à 4.500 m² kantoorvloeroppervlakte door de markt kan worden opgenomen, hetgeen een bevestiging is van het oude onderzoek. Door de komende jaren een restrictief beleid met betrekking tot ontwikkeling van kantorenterreinen elders in de stad te voeren, mag worden aangenomen dat hiervan jaarlijks 2.500 à 3.000 m² in de Wognumsebuurt zal worden gerealiseerd. Dat betekent, na een eerste aanzet van ruim 10.000 m² t.b.v. een kantoor voor het GAK (op te leveren in 1990), nog een ontwikkelingstermijn van ruim vijf jaar. De conjuncturele ontwikkeling zal hier ongetwijfeld flinke invloed op hebben.

2.3. Stedebouwkundige opzet

Het bestemmingsplangebied Wognumsebuurt neemt zowel ruimtelijk als functioneel een belangrijke plaats in binnen de Alkmaarse stadsstructuur. Ruimtelijk vanwege de gunstige ligging ten opzichte van stedelijke hoofdinfrastructuur (Helderseweg, Bergerweg en de spoorlijn Amsterdam/Haarlem - Den Helder/Hoorn). Maar ook de gunstige ligging ten opzichte van het stadscentrum met zijn lokale- en regionale functie is van groot belang. Uit functioneel oogpunt is het gebied momenteel voornamelijk van belang vanwege de aanwezigheid binnen het plangebied van het hoofdstation van de N.S. met alle daarbij behorende functies en het busstation van de NZH als centrumhalte van het lokale- en regionale busvervoer.

Naast de ruimtelijke en functionele kwaliteiten die het plangebied al heeft, wordt het gebied vervolgens vooral gekarakteriseerd door de ontwikkelingsmogelijkheden die het in zich draagt door de aanwezigheid van het nog braakliggende "Wognumsebuurtterrein".

Ontwikkeling van dit gebied in de kantorensector (zoals bedoeld in het bestemmingsplan) wordt met name ingegeven door de bijzondere (hiervoor beschreven) ruimtelijke randvoorwaarden.

In functionele zin betekent een dergelijke ontwikkeling zowel een belangrijke versterking en ondersteuning van de reeds aanwezige functies in het plangebied, als een belangrijke aanvulling voor de Alkmaarse kantorensector.

EERSTE WIJZIGING VAN HET BESTEMMINGSPLAN
"WOGNUMSE BUURT".

Toelichting

In artikel 10, lid 3 van de voorschriften van het door de gemeenteraad op 10 december 1987 vastgestelde bestemmingsplan "Wognumsebuurt" is bepaald dat binnen de op de plankaart nr. 40.919 (1e wijziging d.d. 1-12-1987) als "margegebied" aangeduide gronden het wegtracé over 15 m mag worden verschoven. Een dergelijke bepaling ontbreekt in de aangrenzende bestemmingen "Kantoren" (artikel 6) en "Groenvoorzieningen" (artikel 11). Hierdoor is de bepaling niet hanteerbaar.

In de eerste wijziging van het plan worden de artikelen 6 en 11 van de bestemmingsplanvoorschriften aangevuld met respectievelijk lid 10 en lid 5. Door deze aanvulling wordt een verschuiving van de als "margegebied" aangegeven gronden mogelijk gemaakt.

Voorschriften

De voorschriften deeluitmakende van het bestemmingsplan "Wognumsebuurt" worden als volgt aangevuld en zijn van toepassing op de gronden, gebouwen en bouwwerken binnen de op de plankaart nr. 40.919 (1e wijziging d.d. 1-12-1987) aangegeven begrenzing.

Artikel I

Toegevoegd wordt artikel 6, lid 10 luidende als volgt:

"6.10. Binnen de als "margegebied" aangeduide gronden mogen de bestemmings-, bouw- en hoogtegrenzen maximaal 15 meter verschuiven; met
" dien verstande dat de aangegeven breedte van de strook "Wegen"
" ongewijzigd blijft."

Artikel II

Toegevoegd wordt artikel 11 lid 5 luidende als volgt:

"11.5. Binnen de als "margegebied" aangeduide gronden mogen de bestemmings- en hoogtegrenzen maximaal 10 meter verschuiven, met dien
" verstande dat de aangegeven breedte van de strook "Wegen" ongewijzigd blijft."

Weliswaar liggen de belangrijkste ontwikkelingsmogelijkheden binnen het braakliggende terrein ten noorden van het stationsemplacement, maar ook de bestemmingen ter bevestiging van het huidige gebruik bevatten nog aanvullende ontwikkelingsmogelijkheden.

De bedoelde ontwikkeling van de Wognumsebuurt is niet alleen voor Alkmaar van groot belang, maar speelt tevens in op het ruimtelijk beleid van de NS, dat uitgaat van het op passende wijze intensiveren van het ruimtegebruik op en rond stationsemplacementen. Zoals al beschreven is in Alkmaar de lokatie van het stationsgebied ruimtelijk-kwalitatief gunstig te noemen. Door de grootschaligheid van het emplacement en de relatief geringe omvang van het goederentransport ontstaan er nieuwe mogelijkheden; het bestemmingsplan speelt hier op in.

Het Van Gend & Loos-terrein krijgt ruimere gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden in de bedrijvigheidssfeer. Ten westen hiervan, op het huidige parkeerterrein, wordt in het bestemmingsplan een kantoorontwikkeling mogelijk gemaakt. De NS krijgt zo de mogelijkheid op eigen terrein maximaal 5.000 m² b.v.o. te ontwikkelen. De hiermee gepaard gaande parkeerbehoefte zal op eigen terrein d.w.z. binnen de aangegeven kantoorbestemming, opgelost moeten worden. De aangegeven bouwhoogtes en bebouwingspercentages gaan uit van een hoger bouwdeel tegen het stationsemplacement en lagere bouwdelen langs de Kruseman van Eltenweg en de verbindingsweg, respectievelijk de woonbuurten. Om ruimte te maken voor deze ontwikkeling, alsmede ten behoeve van een uitbreiding van het parkeerareaal aan deze zijde van het station krijgt het voormalige laad- en losperron ten zuiden van het Van Gend & Loos-gebouw een parkeerbestemming.

Voor het feitelijke stationsgebied met het hoofdgebouw aan de Stationsweg, de perrons met overkappingen, de spoorbanen, enzovoorts, gaat het bestemmingsplan uit van de laatst gerealiseerde en in voorbereiding zijnde uitbreidingsplannen van de N.S.. Daarboven worden nog uitbreidingsmogelijkheden voor het feitelijke spoorwegemplacement aangegeven. De bestemming van de pleinen voor het station aan de Stationsweg is gebaseerd op de uitgevoerde inrichting van het busstation en de in voorbereiding zijnde plannen voor het overige stationsplein. Het bestaande parkeerterrein ten westen van de stationsgebouwen kan met 50 à 60 parkeerplaatsen worden uitgebreid.

Het meest in het oog springende plandeel binnen het bestemmingsplan-gebied is het nu nog braakliggende Wognumsebuurtterrein. Reeds in paragraaf 2.2. is aangegeven dat dit terrein vanwege zijn ligging uitermate geschikt is voor een ontwikkeling in de kantorensector.

Voor de ontwikkeling van het Wognumsebuurtterrein als kantoreengebied zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- a een 100%-ontwikkeling van het terrein in de kantorensector;
- b het nastreven van een stedenbouwkundig concept dat zich het best laat karakteriseren als een "kantorenpark". Dit betekent een zodanige terreinuitgifte per kantoor, dat er naast de benodigde oppervlakte voor bebouwing en parkeren, nog voldoende ruimte overblijft voor de nodige groenaankleding;
- c het concentreren van de grootste bebouwingshoogtes langs de Bergerweg en de spoorlijn, en dus een afname van bebouwingsintensiteit naar de zijde van de woonbebouwing en de Houtvaart;
- d het voorzien in de parkeerbehoefte van de kantoren op eigen terrein volgens de norm van 1 parkeerplaats per 50 m² b.v.o., hetgeen overeenkomt met 1 parkeerplaats per 2 arbeidsplaatsen (1 arbeidsplaats = 25 m² b.v.o.);
- e een centrale ontsluitingsweg door de Wognumsebuurt, tussen de Bergerweg en de Kruseman van Eltenweg, buiten de Leeuwenbekstraat om;
- f langs de zuid- en westrand van de bestaande woonbuurt aan de Leeuwenbekstraat en het kantoreengebied een afschermdende groensingel, met behoud van de bestaande bomenrij, waarin ook een bescheiden waterpartij is opgenomen alsmede de mogelijkheid een beperkte speelvoorziening te realiseren. Ook tussen de Houtvaart en de nieuwe ontsluitingsweg, nabij de Houtvaartbrug, is een openbaar groengebiedje aangegeven.

Via studies, waarin o.a. de bovengenoemde uitgangspunten waren verwerkt, was het mogelijk om op basis van een bepaalde hoeveelheid te ontwikkelen m² b.v.o., te komen tot een goede stedenbouwkundige afweging van acceptabele bebouwingspercentages en bouwhoogtes.

Een en ander leidt er toe dat het mogelijk is om op het Wognumsebuurtterrein, 26.000 m² b.v.o. in de kantorensector te realiseren waarbij voor alle uitgeefbare bouwpercelen een maximaal bebouwingspercentage van 40 is aangehouden.

Voor wat betreft de maximum-bouwhoogtes wordt uitgegaan van situering van het hoogste bouwvolume aan de Bergerweg en de spoorbaan, en wel tot een maximum van 27 meter (7 bouwlagen bij een bruto-verdiepingshoogte van 3,80 meter). De daarop aansluitende bebouwing langs de spoorbaan heeft een maximum-hoogte van 19 meter. De twee bebouwingsvlekken aan de Houtvaart geven binnen de bebouwingsgrenzen respectievelijk een maximum-hoogte van 15,5 en 11,5 meter aan.

Het getrapte verloop van maximale bouwhoogtes geeft aan de Bergerweg en spoorbaanzijde de hoogste bebouwingsgraad aan en aan de zijden van de woonbuurten aan de Nicolaas Beetskade, de Leeuwenbekstraat en Kruseman van Eltenweg de laagste bebouwingsgraad.

Het maximale bebouwingspercentage van 40 binnen de bebouwingsgrenzen, garandeert een min of meer open bebouwingskarakter voor het hele kantorengebied. De minimaal 60% onbebouwde terreindelen, zijn bestemd voor de opvang van de parkeerbehoefte en voor groenaankleding van de terreinen.

Het groen binnen het kantorenpark zal, met uitzondering van de concentraties bij de Houtvaartbrug en de Leeuwenbekstraat, zich verder uitsluitend manifesteren op de particuliere terreinen.

Samenvattend biedt het bestemmingsplan Wognumsebuurt de mogelijkheid tot intensivering van de bebouwing op en aan de randen van het stationsemplacement. Met name aan de noordzijde zijn ruimtelijk samenhangende ontwikkelingsmogelijkheden aangegeven van de Helderseweg tot de Bergerweg. Aan beide zijden van een nieuwe ontsluitingsweg door de Wognumsebuurt wordt een geconcentreerde kantoorontwikkeling mogelijk gemaakt. De bebouwingsgraad verloopt in principe van hoog aan de zijde van het spoorwegemplacement naar laag aan de zijde van de woonbuurten en het water van de Houtvaart.

2.4. De beschrijving van de bestemmingen

a. Categorie Kantoordeeleinden

Deze categorie omvat de bestemming "Kantoren" (art. 6). Deze bestemming regelt het bouwen van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde met de daarbij behorende parkeer- en groenvoorzieningen. Op de kaart is een bouwgrens aangegeven waarbinnen de bebouwing moet worden opgericht met de maximaal toegestane bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage. Tevens is de hoogte van de erfafscheidingen geregeld. Verder moet op eigen terrein worden voorzien in de parkeerbehoefte volgens de norm van 1 parkeerplaats per 50 m² b.v.o. kantoren.

Teneinde het beoogde karakter van het gebied te waarborgen is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven nadere eisen te stellen ten aanzien van de aanleg en inrichting van de parkeer- en groenvoorzieningen op eigen terrein.

b. Categorie Bedrijfsdeeleinden

Deze categorie omvat de bestemming "Bedrijven" (art. 7). Deze bestemming regelt bedrijfsvestigingen in de categorieën 1 en 2 van de in artikel 13 bedoelde Staat van Inrichtingen, of daaraan uit een oogpunt van hinder en milieu gelijk te stellen bedrijfsvestigingen. Bij deze bestemming is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, door te kiezen voor een ruimere bestemming, die ook andere bedrijven dan het huidige Van Gend & Loos toelaat. Nadrukkelijk is geregeld dat elk bedrijf op eigen terrein voorziet in de noodzakelijke parkeerbehoefte.

c. Categorie Spoorwegdeeleinden

Deze categorie omvat de bestemmingen "Spoorwegen I" (art. 8) en "Spoorwegen II" (art. 9).

Spoorwegen I omvat het stationsemplacement met de daarbij behorende bebouwing alsmede gebouwen en terreinen voor voor- en natransport zoals busstation, rijwielstalling en taxistandplaats. Op de kaart is een bouwgrens aangegeven, waarbinnen de bebouwing moet worden opgericht met de maximaal toegestane bouwhoogtes. Tevens zijn in deze bestemming nadere regels gegeven met betrekking tot de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, alsmede het toegestane aantal dienstwoningen.

Spoorwegen II omvat de niet bebouwde terreinen grenzend aan het stationsemplacement. Deze bestemming regelt de aanleg van parkeer- en stallingsvoorzieningen ten behoeve van treinreizigers en spoorwegpersoneel, alsmede de voorzieningen ten behoeve van voor- en natransport. Tevens is de mogelijkheid gecreëerd voor de bouw van bouwwerken geen gebouwen zijnde, met name ten behoeve van stallingsoverkappingen.

d. Categorie Verkeersdoeleinden

Deze categorie omvat de bestemming "Wegen" (art. 10). Deze bestemming is gelegd op de ontsluitingswegen van het gebied en op de kaart is de bijbehorende breedte van het profiel vastgelegd. De indeling en inrichting van de wegen is indicatief op het dwarsprofiel aangegeven. Uit een oogpunt van flexibiliteit is voor een deel van de verbindingsweg een zone aangegeven (margegebied), waarbinnen de bestemming kan schuiven met handhaving van de breedte van het profiel.

e. Categorie Recreatieve doeleinden

Deze categorie omvat de bestemmingen "Groenvoorziening" (art. 11) en "Water" (art. 12). Groenvoorziening beperkt zich tot een bufferstrook tussen de bestaande bebouwing aan de Leeuwenbekstraat en de te ontwikkelen kantorenlokatie waar een mogelijke speelgelegenheid (trapveldje) denkbaar is, alsmede wat verspreid groen. Binnen deze bestemming is de mogelijkheid opengehouden voor de bouw van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Hierbij is inbegrepen de bouw van een geluidscherm tussen de Leeuwenbekstraat en de nieuwe ontsluitingsweg

De bestemming "water" omvat een deel van de Houtvaart en een deel van het Noordhollands Kanaal; tevens valt binnen deze bestemming een scheidingsloot langs de Leeuwenbekstraat. Het gebruik van de gronden met de bestemming "Water" als ligplaats voor woonschepen wordt in het plan uitgesloten.

PARAGRAAF III - VERKEER EN VERVOER3.1. Huidige situatie

Het plangebied Wognumsebuurt wordt begrensd door de Bergerweg, de Nicolaas Beetskade ten noorden van de Bergerweg, de Kruseman van Eltenweg, de Helderseweg en de Stationsweg. De Bergerweg en de Helderseweg zijn locale hoofdwegen en maken deel uit van de hoofdinfrastructuur van Alkmaar. De Kruseman van Eltenweg is een wijkontsluitingsweg, terwijl de Nicolaas Beetskade gekarakteriseerd kan worden als buurtontsluitingsweg.

In het plangebied ligt het N.S.-intercitystation Alkmaar-Centrum, een belangrijk overstapstation voor de richtingen Amsterdam, Haarlem, Den Helder en Hoorn. Aansluitend aan het station ligt aan de zuidzijde het busstation van de N.Z.H., waar vandaan alle streek- en lokale buslijnen vertrekken.

Op het gebied van het verkeer zullen veranderingen plaatsvinden als gevolg van de te ontwikkelen kantorenlokatie die omsloten wordt door het stationsempacement, de Bergerweg, de Houtvaart en het parkeerterrein aan de achterzijde van het N.S.-station. De planbeschrijving zal zich in het volgende dan ook toespitsen op dit gebied.

Het ten behoeve van kantoren te ontwikkelen gebied is thans een braakliggend terrein, waar aan de noordzijde de oliehandel Wokke gelegen is, ontsloten vanaf de Kruseman van Eltenweg. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door een openbaar parkeerterrein gelegen nabij de voetgangerstunnel naar het station van de N.S.

Vanaf de Kruseman van Eltenweg vormt de Nicolaas Beetskade naar de Bergerweg v.v. een belangrijke fietsroute.

3.2. Toekomstige situatie

Ten behoeve van de kantorenontwikkeling zal er door het gebied een ontsluitingsweg gerealiseerd worden, welke aan beide zijden is aangesloten op de huidige infrastructuur. Aan de noordzijde sluit deze weg aan op de Kruseman van Eltenweg en aan de zuidzijde op de Bergerweg. Deze laatste aansluiting zal worden voorzien van een verkeerslichteninstallatie.

De nieuwe ontsluitingsweg zal bestaan uit een 10 meter brede rijbaan met op de rijbaan aan weerszijden fietsstroken. Naast de weg zullen aan beide zijden trottoirs komen van 2 meter breed. De weg krijgt voor een deel een functie als verbindingsweg tussen Bergerweg en Kruseman van Eltenweg. Deze functie heeft nu de Nicolaas Beetskade. In de nieuwe situatie zal de Nicolaas Beetskade afgesloten worden voor doorgaand autoverkeer; de aansluiting met de Bergerweg komt dan voor het gemotoriseerde verkeer te vervallen. Hiervoor is gekozen om de ten westen van de Wognumsebuurt gelegen woonwijk, het Blaeustratenkwartier, te vrijwaren van doorgaand autoverkeer. De functie van de Nicolaas Beetskade als fietsroute wordt hierdoor verbeterd, terwijl de verkeerssituatie ter plaatse van de Houtvaartbrug ook beter geregeld kan worden. Deze brug ligt over de Houtvaart en is onderdeel van de Bergerweg. Ten einde de capaciteit van de nieuwe aansluiting op de Bergerweg te waarborgen, zal de Houtvaartbrug vervangen moeten worden door een nieuwe, bredere brug. De breedte zal dan 24,50 meter worden en tevens zal de nieuwe brug lager worden om het overzicht over het nieuwe kruispunt te verbeteren. Gezien de verwachte toename van het autoverkeer op de Kruseman van Eltenweg is er ruimtelijk rekening mee gehouden dat er fietsstroken en een parkeerstrook langs de zuidzijde van de weg kan worden aangelegd.

Naast de ontwikkeling van de kantorenlokatie is er tevens kantoorbebouwing gepland op het huidige parkeerterrein aan de noordzijde van het N.S.-station. Dit zal kantoorbebouwing worden met de mogelijkheid van parkeren onder het gebouw. Een keermogelijkheid voor buslijn 76 blijft gehandhaafd.

Op een gedeelte van het aan de noordzijde van het station gelegen laad- en losperron wordt een parkeerterrein ingericht voor \pm 140 parkeerplaatsen, waarvan 60 plaatsen als compensatie voor het opheffen van het thans aanwezige parkeerterrein. Dit terrein verliest namelijk zijn functie als de genoemde kantoorbebouwing gerealiseerd zal worden. Het nieuw aan te leggen parkeerterrein is in principe bedoeld voor treinreizigers.

3.3. Intensiteitsprognose

Het is duidelijk dat door de ontwikkeling van de kantorenlocatie de intensiteit van het autoverkeer op de bestaande infrastructuur zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Volgens waarnemingen was het beeld van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de ontsluitingswegen in 1985 als volgt:

- Stationsweg	5.720 mvt
- Helderseweg	15.380 mvt
- Nicolaas Beetskade	1.735 mvt
- Kruseman van Eltenweg	3.965 mvt
- Bergerweg	13.200 mvt
- Verbindingsweg kantorenlocatie Wognumsebuurt	--- mvt

Door de geschetste ontwikkelingen en als gevolg van te treffen verkeersmaatregelen zullen bovenstaande aantallen wijzigen. Er is dan ook een prognose gemaakt van de toekomstige intensiteit op de verschillende ontsluitingswegen in en rond de Wognumsebuurt.

De prognose gaat uit van een groei van 2% per jaar ten gevolge van de toename van het autobezit.

Daar als prognosejaar 1997 geldt en de bestaande intensiteiten zijn waargenomen in 1985, dient een algemene groeifactor gehanteerd te worden van 1,268 (12 jaar een algemene groei van 2%).

De prognose voor de verbindingsweg over de kantorenlocatie

Wognumsebuurt valt uiteen in twee delen, namelijk de verkeersintensiteit ten gevolge van de productie/attractie van de te realiseren kantoren en de intensiteit ten gevolge van het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de Nicolaas Beetskade.

Voor de berekening van de productie/attractie van het kantorenterrein wordt uitgegaan van de volgende aannames:

- 1 parkeerplaats per 50 m² b.v.o.
- 3 ritten per parkeerplaats
- 2/5 van de ritten van en naar de kantoren kiest de uitgang Bergerweg en 3/5 de uitgang Kruseman van Eltenweg.

De etmaalintensiteit voor wat betreft de productie en attractie van de kantoren wordt dan: ter plaatse van de Kruseman van Eltenweg 990 mvt en ter plaatse van de Bergerweg: 660 mvt.

Daar pas in 1990 het eerste kantoor wordt opgeleverd, wordt een algemene groei van 2% per jaar, berekend over een periode van 7 jaar, toegepast. De groeifactor wordt derhalve 1.149. Voor 1997 zijn de productiecijfers ten gevolge van de kantoren derhalve: nabij Bergerweg 760 mvt en nabij de Kruseman van Eltenweg 1140 mvt.

De Nicolaas Beetskade wordt afgesloten voor autoverkeer. Dit verkeer zal dus een andere route kiezen. Een deel van het verkeer zal zich verplaatsen naar de nieuwe verbindingsweg. Aangenomen wordt dat dit 70% is. De intensiteit op de Nicolaas Beetskade was in 1985 1735 mvt per etmaal. De prognose voor 1997 is $1735 \times 1.268 = 2200$ mvt. Uitgaande van de aanname zullen hiervan 1540 mvt zich verplaatsen naar de verbindingsweg over het Wognumsebuurtterrein. De totale prognose voor deze verbindingsweg wordt derhalve: nabij de Bergerweg $1540 + 760 = 2300$ mvt en nabij de Kruseman van Eltenweg $1540 + 1140 = 2680$ mvt per etmaal.

Als gevolg van de afsluiting van de Nicolaas Beetskade veranderen de intensiteiten op Nicolaas Beetskade, Bergerweg en de Kruseman van Eltenweg.

De Nicolaas Beetskade is in het plan aan de zijde van de Bergerweg afgesloten voor het autoverkeer zodat er naar verwachting in 1997 niet meer dan 300 mvt zullen rijden.

Op de Bergerweg reden in 1985 13.200 mvt per etmaal. In 1997 zullen dit $13.200 \times 1.268 = 16.738$ mvt zijn. Voor de prognose moet hierbij nog het verkeer van en naar de kantoren geteld worden. Aan de kant van de Bergerweg zijn dit 760 mvt waarvan 80% de Bergerweg richting stad uit (richting randweg) rijdt, derhalve 610 mvt. De prognose voor de Bergerweg is derhalve $16.738 + 610 = 17.350$ mvt.

Op de Kruseman van Eltenweg reden in 1985 3965 mvt. In 1997 zullen dit $3965 \times 1.268 = 5027$ mvt zijn. Voor de prognose moet hierbij eveneens nog het verkeer van en naar de kantoren geteld worden.

Aan de kant van de Kruseman van Eltenweg zijn dit 1140 mvt. Hiervan gaat 90% richting Kruseman van Eltenweg, zijnde 1025 mvt. De prognose voor het aantal mvt in 1997 op de Kruseman van Eltenweg komt daarmee op $5027 + 1025 = 6050$ mvt.

Voor de prognose van het autoverkeer op de Stationsweg wordt alleen rekening gehouden met een verkeerstoename van 2% per jaar ten gevolge van de groei van het autobezit. Immers het gebied rond de Stationsweg is niet aan grote veranderingen onderhevig welke de intensiteit op de Stationsweg positief of negatief beïnvloeden.

Voor het planjaar 1997 wordt de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer derhalve geraamd op $1,268 \times 5720 = 7250$ mvt per etmaal.

Voor de prognose van het gemotoriseerde verkeer op de Helderseweg tussen de Kruseman van Eltenweg en de Stationsweg moet rekening gehouden worden met de eerdergenoemde algemene groei van 2% per jaar, met de groei van de intensiteit ten gevolge van woningbouw in de stadswijk Alkmaar-Noord en met de daling van de intensiteit ten gevolge van de ingebruikneming van de Tesselsebrug over het Noordhollands Kanaal in het centrum van Alkmaar.

De intensiteit van de Helderseweg was in 1985 15.380 mvt per etmaal. Indien de Tesselsebrug in 1985 reeds in gebruik zou zijn, zou de intensiteit van de Helderseweg afgenomen zijn met 2540 mvt per etmaal tot 12.840 mvt/etm.

In 1997 zou deze intensiteit ten gevolge van de algemene groei toegenomen zijn met $1.268 \times 12.840 = 16.280$ mvt.

Ten gevolge van de woningproductie in de stadswijk Alkmaar-Noord zal de intensiteit van de Helderseweg in 1992 toenemen met 3229 mvt/etmaal. Gecorrigeerd op basis van een algemene groei van 2% per jaar is deze laatste intensiteit $1,104 \times 3229 = 3565$ mvt. Daarmee komt de geraamde intensiteit voor de Helderseweg voor het planjaar 1997 op 19.845 mvt/etmaal.

Resumerend worden de intensiteiten in 1997 geraamd op, uitgedrukt in mvt/etmaal:

Nicolaas Beetskade	300 mvt
Kruseman van Eltenweg	6050 mvt
Bergerweg	17350 mvt
Verbindingsweg	
nabij Bergerweg	2300 mvt
nabij Kruseman van Eltenweg	2680 mvt
Stationsweg	7250 mvt
Helderseweg	19850 mvt

3.4. Parkeren

De ontwikkeling van kantoren in de Wognumsebuurt mag niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in de directe omgeving. Teneinde dit te bereiken wordt een parkeernorm aangehouden van één parkeerplaats per 50 m² b.v.o. kantoren. Op basis hiervan zal het parkeren geheel op eigen terrein moeten plaatsvinden.

Ook voor de kantoorbebouwing aan de noordzijde van het station geldt genoemde parkeernorm.

3.5. Openbaar Vervoer

In het plangebied is sprake van een hoogwaardig openbaar vervoerstelsel. Midden in het plangebied bevindt zich het NS-intercitystation Alkmaar-centraal. Aan de zuidzijde hiervan ligt bovendien een busstation, met alle streek- en lokale verbindingen. Op dit hoofdbusstation halteren alle buslijnen die vanuit Alkmaar gaan naar alle delen van de provincie Noord-Holland ten noorden van het Noordzeekanaal en naar de provincie Friesland. De afstanden zijn gemiddeld 300 m naar de noordelijke ingang van het N.S.-station en ± 400 m naar de bushalte voor de richting Bergen, richting Hoefplan en richting Bergermeer en het N.S.-station zuidzijde.

Over het gedeelte van de Helderseweg tussen Kruseman van Eltenweg en de Stationsweg gaat slechts een buslijn, lijn 150, welke binnen het plangebied alleen een halte heeft op het voornoemde busstation.

3.6. Langzaam verkeer

In het plangebied zijn, uitgezonderd op de Bergerweg en de Helderseweg, geen aparte fietsvoorzieningen in de vorm van fietspaden aanwezig. Alle wegen zijn echter goed befietsbaar en zijn ofwel van fietsstroken voorzien (Stationsweg), ofwel hebben voldoende breedte. De verbindingsweg over de kantorenlocatie en de Kruseman van Eltenweg worden voorzien van fietsstroken. Met de afsluiting voor autoverkeer van de Nicolaas Beetskade zal het fietsverkeer gebaat zijn.

Tevens zal de nieuwe verbindingsweg over de kantorenlocatie een extra schakel vormen voor de fietsers van en naar de Van Oostsaenenkade. Aanleg van verkeerslichten op de Bergerweg ter hoogte van de Houtvaartbrug zal een veiliger oversteekmogelijkheid bieden voor fietsers en voetgangers.

PARAGRAAF IV - DIVERSE ONDERWERPEN4.1. Geluidsaspecten

De binnen het plangebied gelegen wegen en spoorwegen hebben geluidsinvloed op de omgeving. In deze toelichting worden alleen de effecten hiervan vermeld op de binnen het plangebied gelegen bestaande en nog te realiseren bebouwing.

Het effect van deze wegen en spoorwegen op de buiten het plangebied gelegen bebouwing is of zal in de bestemmingsplannen voor de omliggende gebieden moeten worden geregeld. Een uitzondering hierop vormt het effect van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg in het plangebied; in dit geval is de omliggende woonbebouwing wel in de beschouwing betrokken.

In het plangebied komt een aantal wegen voor met een verkeersintensiteit van meer dan 2450 mvt per etmaal. Tevens wordt het plangebied begrensd door de spoorlijn Heiloo-Alkmaar-Heerhugowaard. Krachtens de Wet Geluidhinder is acoustisch onderzoek noodzakelijk.

a. Wegverkeerslawaai1. Verkeersuitgangspunten

In het plangebied is aan de hand van verkeersprognoses en tellingen bepaald welke wegen een intensiteit van meer dan 2450 mvt/etmaal hebben. Voor deze wegen moet een geluidszone worden bepaald, waarbij als uitgangspunt geldt dat er bij het ontwerpen en uitvoeren van nieuwe plannen binnen de zone wordt vermeden dat er uit het oogpunt van geluidhinder minder goede situaties worden gecreëerd.

Het betreft de volgende wegen:

- de Bergerweg
- de verbindingsweg over de kantorenlocatie
- de Kruseman van Eltenweg
- de Helderseweg
- de Stationsweg.

2. Geluidhinderberekeningen

Berekend is de 55 dB(A) contour langs de onder 1. genoemde wegen, alsmede de 50 dB(A) contour langs de nieuwe verbindingsweg ter plaatse van de bestaande woningbouw aan de Leeuwenbekstraat.

Deze contouren zijn op de kaart aangegeven. De berekeningen zijn uitgevoerd conform het reken- & meetvoorschrift verkeerslawaai (art. 102 WGH). Op grond van art. 103 WGH is op de berekende waarde 5 dB(A) in mindering gebracht. Tevens is de geluidbelasting bepaald op de bouwgrens van de gebieden waar nieuwbouw kan plaatsvinden.

Ook ter plaatse van de bestaande woningbouw aan de Leeuwenbekstraat binnen de zone van de nieuw aan te leggen weg is de gevelbelasting berekend.

Bij de berekeningen is er van uitgegaan dat voor alle wegen de dagperiode maatgevend is.

3. Kantoorbebouwing

Het plan voorziet in de bouw van kantoren langs de Bergerweg, langs de spoorlijn Heiloo-Alkmaar, langs een nieuw aan te leggen weg in het zuidwestelijk deel van het plangebied en langs de Kruseman van Eltenweg.

Bij de bouw van kantoren in geluidzones langs wegen mag in principe een gevelbelasting van 55 dB(A) niet overschreden worden. Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen tot een waarde van 75 dB(A).

Binnen het plangebied is op een aantal plaatsen kantoorbebouwing geprojecteerd binnen de 55 dB(A) contour. Hiervoor zal ontheffing moeten worden aangevraagd:

- langs de Bergerweg tot 65 dB(A)
- langs de nieuwe verbindingsweg tot 57 dB(A)
- langs de Kruseman van Eltenweg tot 58 dB(A)

4. Woningbouw

Door de aanleg van een nieuwe weg in het westelijk deel van het bestemmingsplan met een verwachte intensiteit van meer dan 2450 mvt/etmaal in 1997 is er volgens de termen van de Wet Geluidhinder sprake van een zgn. "nieuwe situatie".

Dit betekent dat de gevelbelasting ten gevolge van het verkeerslawaai op deze weg bij de aanwezige woningbouw (ook buiten het bestemmingsplangebied) de 50 dB(A) grens niet mag overschrijden.

De gevelbelasting van de bestaande woningbouw langs de Leeuwenbekstraat zal (op de ongunstigste plaats berekend) ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg de 50 dB(A)norm met 2 dB(A) overschrijden.

Volgens de Wet Geluidhinder dient deze verwachte overschrijding - indien maatregelen aan de bron niet mogelijk zijn - te worden voorkomen door middel van maatregelen in het overgangsgebied. Het nemen van bronmaatregelen zou in de gegeven situatie inhouden dat het wegtracé in zuidelijke richting verlegd zou moeten worden. Dit is overwogen, doch niet mogelijk gebleken door de weigering van de N.S. in de hoedanigheid als grondeigenaar om meer grond ten behoeve van verkeersdoeleinden af te staan. Overigens zou ook dan nog een beperkte overschrijding van de normwaarde blijven bestaan. Gezien het voorgaande is gekozen voor de aanleg van een geluidscherm ter plaatse van de woonbebouwing langs de Leeuwenbekstraat. Het geluidscherm heeft enerzijds tot doel de geluidbelasting op de woningen t.g.v. de nieuwe weg tot het wettelijke normnivo terug te brengen, anderzijds vormt het scherm een functionele afscheiding tussen het gebied bestemd voor kantoorfuncties en het gebied waarin het wonen centraal staat. Met het treffen van de nodige geluidwerende voorzieningen is in de exploitatie-opzet rekening gehouden.

b. Spoorweglawaai

Behoudens een enkele dienstwoning zijn er in het plangebied uitsluitend kantoren en bedrijfsgebouwen aanwezig. Het bestemmingsplan biedt verder uitsluitend mogelijkheden tot de nieuwbouw van kantoren. Aangezien door de minister van VROM is besloten dat in zones langs spoorwegen geen toetsing meer plaatsvindt aan de normstelling voor kantoorgebouwen, is in dit kader geen onderzoek naar aanleiding van het spoorweglawaai uitgevoerd. Ook bedrijfsgebouwen behoeven niet aan de Wet Geluidhinder getoetst te worden.

Binnen het plangebied ligt een (dienst)woning van de N.S. Indicatieve berekeningen geven aan dat de gevelbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai ongeveer 72 dB(A) bedraagt. De normwaarde die voor bestaande woningen wordt gehanteerd bedraagt 65 dB(A). Er is derhalve sprake van een zogenoemde sanerings-situatie.

4.2. Bedrijfsaspecten

Ook de binnen het plangebied gelegen bedrijven hebben een milieu-invloed op hun omgeving. In deze toelichting is niet alleen gekeken naar de invloed binnen het plangebied, maar voor zover mogelijk is ook het effect op de buiten het plangebied gelegen bebouwing meegenomen. Binnen het plangebied kunnen we de volgende bedrijven onderscheiden.

a. Nederlandse Spoorwegen

Het plangebied wordt beheerst door de aanwezigheid van het centraal station van de Nederlandse Spoorwegen. Op de activiteiten die op het station en het naastgelegen emplacement plaatsvinden is de Hinderwet van toepassing. Met behulp van vergunningvoorschriften is het mogelijk overlast zoveel mogelijk te beperken. Buiten dit kader vallen overigens de treinbewegingen zelf.

b. Oliehandel Wokke

Het bedrijf van oliehandel Wokke bevindt zich op het terreingedeelte van het bestemmingsplan dat bestemd is voor kantoorbebouwing. Het bedrijf zal derhalve ter plaatse dienen te verdwijnen. Het karakter van het bedrijf heeft aanleiding gegeven tot het uitvoeren van een oriënterend en een nader bodemonderzoek in de directe omgeving van het bedrijf. Uit de resultaten is naar voren gekomen dat op het bedrijfsterrein en in de directe omgeving bodemverontreiniging aanwezig is. Direct nadat het bedrijf geamoveerd is zal tot sanering van de bodem moeten worden overgegaan.

c. Overige aanwezige bedrijfsvestigingen

Binnen het plangebied bevinden zich buiten de eerdergenoemde bedrijven nog twee bedrijfsvestigingen, te weten:
het busstation met kantoren van de N.Z.H. en
het transportbedrijf van Van Gend & Loos.

Op de activiteiten van beide bedrijven is de Hinderwet van toepassing. Strengere vergunningvoorschriften zullen ervoor moeten zorgen dat optredende overlast geminimaliseerd wordt.

d. Toekomstige bedrijfsvestigingen

Voorkomen moet worden dat toekomstige bedrijfsvestigingen (incl. kantoorbebouwing) aanleiding kunnen geven tot overlast. Ook hierbij is het vergunningstelsel in het kader van de Hinderwet het regulerende wetskader.

e. Voormalige bedrijfsvestigingen

Op het terrein waar thans de bouw van kantoren gepland is heeft in het verleden een conservenfabriek gestaan. Om er zeker van te zijn dat door dit bedrijf geen bodemverontreiniging is veroorzaakt, is rondom deze voormalige lokatie een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd. Hierbij is enige bodemverontreiniging aangetroffen, welke zal worden verwijderd voordat nieuwbouw plaatsvindt.

4.3. De waterhuishouding

Het oppervlaktewater in het plangebied maakt deel uit van de Eendrachtspolder waarvan het peil N.A.P. -0.90 m bedraagt. Deze polder is administratief ontpolderd, hetgeen betekent dat het kwantitatieve waterbeheer bij de gemeente Alkmaar berust. Direct ten noorden van de Bergerweg bevindt zich nog een onderbemalen gebied waarvan het maalpeil N.A.P. -1.10 m bedraagt. Met uitzondering van de te ontwikkelen kantorenlokatie blijft ook in de toekomst het plangebied deel uit maken van de Eendrachtspolder en dus van het daar heersende waterregime. Ontwikkeling van Wognumsebuurt als kantorenlokatie houdt in dat handhaving van het maaiveld ten opzichte van het bestaande polderniveau niet mogelijk is. Immers, bij handhaving van het huidige maaiveld zal een toename van het verharde oppervlak ook een verruiming van het open water vereisen teneinde voldoende berging te creëren. Dit zou leiden tot een aanzienlijke verkleining van het verkoopbare en te bebouwen oppervlak. Om het terreinoppervlak optimaal te benutten moet het kantorengedebied worden opgehoogd tot "boezemniveau", hetgeen neerkomt op een technische ontpoldering van dit deel. Immers, het regenwater kan dan rechtstreeks onder vrij verval via hemelwaterriolering lozen op het boezemwater zonder dat bergend oppervlaktewater op het terrein nodig is. Het boezempeil van de Houtvaart is N.A.P. -0.58 m tot N.A.P., behoudens op- en afwaaiing. Uitgaande van een minimale droogleggingseis van één meter betekent dit dat de straathoogte tenminste N.A.P. +0.60 m

moet bedragen wat neerkomt op een ophoging tot N.A.P. + 0.50 m.

Om genoemde technische ontpoldering van het kantorengedied mogelijk te maken zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- a. Tussen de woonbebouwing van de Leeuwenbekstraat en het op te hogen kantorengedied moet een sloot aangelegd worden om de gewenste grondwaterstand in dit gebied te verzekeren. Het gemaal van de Eendrachtspolder (bij de kruising Houtvaart - Kruseman van Eltenweg nabij de molen) dient te worden vernieuwd en in capaciteit te worden aangepast aan de dan ontstane verkleinde polder.
- b. De waterhuishouding van het zuidelijk deel van de Eendrachtspolder (ten zuiden van de Bergerweg) moet eveneens worden aangepast door middel van een gemaal bij de Hoevervaart ter hoogte van de "Hoefstede" en de daarmee samenhangende infrastructurele werken. De dijk langs de Houtvaart is een boezemdijk met een waterkerende functie, die in beheer is bij de gemeente Alkmaar. Op de kaart is deze dijk aangeduid als "waterkerende dijk". Bouwen en uitvoeren van werken en werkzaamheden binnen de als waterkerende dijk opgenomen strook is slechts toegestaan met vergunning van burgemeester en wethouders, welke slechts wordt verstrekt na overleg met de beheerder van de dijk. Binnen de voorschriften van de bestemmingen "kantoren" (art. 6), "wegen" (art. 10) en "groenvoorziening" (art. 11) is de waterkerende functie vastgelegd in de doeleindenomschrijving. Het bouwen en uitvoeren van werken en werkzaamheden is geregeld in een aanlegvoorschrift.

4.4. Economische uitvoerbaarheid

Alleen in het gebied gelegen tussen de Bergerweg, de Houtvaart, de Leeuwenbekstraat en het stationsemlacement vinden ontwikkelingen plaats (kantoren) welke financiële consequenties hebben voor de exploitatie-opzet van het bestemmingsplan en in het navolgende wordt dan ook op dit gebied nader ingegaan.

Uitgangspunt voor de financiële verkenning is dat het kantorenterrein in zijn geheel wordt uitgegeven en in fasen wordt aangelegd. De kosten voor aanpassing van de riolering en van de waterhuishouding van de voormalige Eendrachtspolder worden verwerkt in de exploitatie-opzet. Door een hoge boekwaarde van het terrein, o.a. veroorzaakt door hoge rentelasten en planontwikkelingskosten, is het niet mogelijk alle kosten ten laste te brengen

van de exploitatie-opzet. Voor een aantal kosten is op een andere wijze dekking gevonden te weten:

- a. De aanpassing van de Bergerweg i.v.m. de aansluiting van de Wognumsebuurt. (100% bijdrage in het kader van het Regionaal Sociaal Economisch Beleid)
- b. Een verkeerslichteninstallatie op het kruispunt Bergerweg/Wognumsebuurt. (100% bijdrage R.S.E.B.)
- c. De kosten t.b.v. het doorgaand verkeer bij de reconstructie van de Houtvaartbrug. (100% bijdrage R.S.E.B.)
- d. De reconstructie van de Houtvaartbrug. (4/5 deel t.l.v. het stadsvernieuwingsfonds en 1/5 deel t.l.v. de algemene dienst; zie saneringsbegroting)
- e. De bodemsanering van de oliehandel Wokke en de voormalige conservenfabriek Hoogenstraten. (t.l.v. het stadsvernieuwingsfonds)

Wanneer van het voorgaande wordt uitgegaan en rekening wordt gehouden met de uitgifte van grond voor de realisering van 26.000 m² b.v.o. kantoren, is het mogelijk voor het bestemmingsplan een sluitende exploitatie-opzet te verkrijgen. Een nadere financiële verantwoording is in een aparte bijlage weergegeven.

VOOROVERLEG EN INSpraakREACTIES BIJ HET ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN4.5. Overleg en inspraak

Het ontwerp-bestemmingsplan "Wognumsebuurt" is bij brief van burgemeester en wethouders van 29 april 1987 toegezonden aan een aantal instanties in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 10 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening.

In juni 1987 is vervolgens een inspraakronde over het ontwerp-bestemmingsplan gehouden. Op alle adressen in het plangebied en in de aanliggende buurten is huis aan huis een informatie-bulletin verspreid, waarin er tevens op werd gewezen dat op 23 juni 1987 in een lokaal van het Jan van Scorel-college, 's middags en 's avonds nadere informatie kon worden verkregen. In dat lokaal is toen al het planmateriaal tentoongesteld. Van deze gelegenheid is door vele personen gebruik gemaakt. Vervolgens is iedereen in de gelegenheid gesteld een schriftelijke reactie in te dienen bij burgemeester en wethouders.

Een deel van de reacties richt zich op de verkeersaspecten van het plan, met name de aansluiting van de centrale ontsluitingsweg op zowel de Bergerweg als de Kruseman van Eltenweg. Daarenboven zijn ook veelvuldig opmerkingen gemaakt met betrekking tot de waterhuishouding van het plangebied. Alvorens op de reacties uit het vooroverleg en de inspraak afzonderlijk in te gaan is het zinvol de paragrafen III VERKEER EN VERVOER en IV DIVERSE ONDERWERPEN, sub 4.3. De waterhuishouding op de volgende wijze te verduidelijken.

VERKEER EN VERVOER

Ontsluiting Wognumsebuurt.

Door het gegeven dat de Wognumsebuurt door zijn ligging eigenlijk alleen te ontsluiten is via de Bergerweg en de Kruseman van Eltenweg is vanaf het begin van de planontwikkeling hieraan bijzondere aandacht besteed. In het bijzonder geldt dit de aansluiting op de Bergerweg die een belangrijke verkeersfunctie vervult. Voor de Kruseman van Eltenweg heeft deze problematiek een geheel ander karakter.

Noordelijke ontsluiting.

Ter plaatse van de voetgangersuitgang van het N.S.-station kan de verbindingsweg over de Wognumsebuurt aangesloten worden op de Kruseman van Eltenweg. In het plan is zoveel ruimte voor deze aansluiting gereserveerd dat de route verbindingsweg - Kruseman van Eltenweg (oostelijk deel) v.v. een voorrangsweg wordt. Verwacht mag worden dat daardoor ook de aanliggende woonbuurt Bergerhof en de ten westen van de Houtvaart liggende woonbuurt

Blaeustratenkwartier van doorgaand verkeer zullen worden ontlast. Dit kan verder worden versterkt door de route vanaf het aansluitpunt aan de Kruseman van Eltenweg naar de Helderseweg voor het autoverkeer zo aantrekkelijk mogelijk te maken en de route via de Kruseman van Eltenweg en Jan van Scorelkade naar de Bergerweg zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. In het plan is daarom enerzijds de aansluiting van het Blaeustratenkwartier op de Bergerweg via de Nicolaas Beetskade voor het autoverkeer gesloten, anderzijds zou de route via de Jan van Scorelkade en de Oude Hoeverweg naar de Bergerweg onmogelijk worden gemaakt door een dam aan te brengen ter hoogte van de aansluiting van de Blaeustraat/Beethovensingel. Wil men toch via de westzijde naar de Bergerweg dan zou men de gehele Beethovensingel (de ontsluitingsweg van de woonwijk Bergermeer) af moeten rijden om van en naar de Oude Hoeverweg en de Bergerweg te gaan. Verwacht wordt dat die sluiproute niet zal optreden.

Zuidelijke ontsluiting.

Zoals reeds gesteld is de zuidelijke ontsluiting van de Wognumsebuurt verkeerskundig gezien, altijd een complexe zaak geweest. Bestonden er in het verleden plannen om door middel van aparte bruggen over de Houtvaart het verkeer van de Wognumsebuurt en van de Van Oostsanenkade naar de Nicolaas Beetskade af te leiden, thans wordt voorgesteld een rechtstreekse aansluiting te maken nabij de ingang van de Bergertunnel. Voorwaarde voor deze oplossing is dat dan de Nicolaas Beetskade (noordzijde) wordt afgesloten voor autoverkeer nabij de Bergerweg. Wel blijft het mogelijk het fietsverkeer op dit punt af te wikkelen. Een andere voorwaarde is dat dit kruispunt door middel van een verkeerslichteninstallatie wordt geregeld waarbij het verkeer op de Bergerweg een zodanige groentijd verkrijgt, dat een goede afwikkeling van het verkeer verzekerd is.

De aan deze afwikkeling gegeven prioriteit kan in de praktijk inhouden dat tijdens de spitsuren aan het verkeer van uit de Wognumsebuurt niet voldoende groentijd kan worden gegeven om daar al het autoverkeer steeds volledig per cyclus af te wikkelen.

Berekend is dat $2/5$ van het verkeer dat de Wognumsebuurt tijdens het avondspitsuur produceert, verwerkt kan worden bij de verkeerslichteninstallatie Bergertunnel.

Het overige deel ($3/5$) zal het kantorenterrein verlaten via de Kruseman van Eltenweg naar de Helderseweg, die zonder problemen dit verkeer verwerken kan.

WATERHUISHOUDING

Het plangebied maakt deel uit van de voormalige Eendrachtspolder. Het grond- en hemelwater wordt thans afgevoerd via de in het plangebied gelegen afwateringssloot, die diagonaal door het kantorenterrein loopt. Ook het hemelwater vanaf de spoordijk wordt via genoemde sloot afgevoerd.

In het plangebied en de aangrenzende woonbuurten Spoorbuurt, Bergerhof en Blaeustratenkwartier zijn in totaal elf peilbuizen geplaatst om het verschil in grondwaterstand zo goed mogelijk te kunnen waarnemen. Iedere veertien dagen worden de gegevens van de peilbuizen genoteerd. Ook zijn gegevens met betrekking tot de neerslag en verdamping bekend, waardoor er op langere termijn inzicht ontstaat over de fluctuaties van de grondwaterstand in relatie tot neerslag en verdamping. Het is de bedoeling na het gereedkomen van het bouwrijpmaken van het kantorenterrein door te gaan met de opnames, om vast te kunnen stellen of een verandering in het grondwaterpeil optreedt ten opzichte van de huidige situatie.

Om uit te sluiten dat in de aangrenzende woonwijken wateroverlast zal ontstaan door de aanleg van het kantorenterrein, zal op de eigendomsgrens van de N.S. en de gemeente, en langs de Houtvaart een doorlopende drainage worden aangebracht. Deze werkzaamheden zullen tegelijkertijd met het bouwrijpmaken van het kantorenterrein worden uitgevoerd.

De resultaten van het vooroverleg zullen hierna worden behandeld, terwijl omtrent de inspraak een afzonderlijke rapportage is opgesteld. De volgende instanties hebben bericht gegeven geen opmerkingen te hebben over het ontwerp-bestemmingsplan:

1. P.T.T.-telecommunicatie, bij brief van 19 mei 1987.
2. Provinciaal Waterleidingbedrijf van Noord-Holland, bij brief van 12 juni 1987.
3. Ministerie van Landbouw en Visserij, Directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie in de provincie Noord-Holland, bij brief van 1 juni 1987.
4. N.V. Nederlandse Gasunie, bij brief van 13 mei 1987.
5. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht, Noord-Holland en Flevoland, bij brief van 18 mei 1987.
6. Provinciaal Electriciteitsbedrijf van Noord-Holland, bij brief van 25 juni 1987.
7. Ondersteuningsinstituut Noord-Holland, bij brief van 2 juli 1987.

8. Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier, bij brief van 26 mei 1987.

Hieronder zijn de reacties opgenomen van de overleginstanties welke opmerkingen hebben gemaakt.