

# Station Alkmaar Noord

Ruimtelijke onderbouwing

|                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| <b>gemeente</b>      | Alkmaar                |
| <b>opdrachtgever</b> | K_Dekker bouw en infra |
| <b>projectnummer</b> | 20235                  |
| <b>datum</b>         | 11 mei 2020            |

# Inhoudsopgave

|       |                                                                                               |    |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Inleiding.....                                                                                | 4  |
| 1.1   | Aanleiding .....                                                                              | 4  |
| 1.2   | Ligging plangebied.....                                                                       | 4  |
| 1.3   | Vigerend bestemmingsplan .....                                                                | 5  |
| 1.4   | Leeswijzer .....                                                                              | 5  |
| 2     | Het project.....                                                                              | 6  |
| 2.1   | Bestaande situatie .....                                                                      | 6  |
| 2.1.1 | Besluitgebied en omgeving.....                                                                | 6  |
| 2.1.2 | Ruimtelijke en functionele structuur .....                                                    | 6  |
| 2.1.3 | Ruimtelijke kwaliteit.....                                                                    | 7  |
| 2.2   | Toekomstige situatie .....                                                                    | 7  |
| 2.2.1 | Ambitie .....                                                                                 | 7  |
| 2.2.2 | Functionaliteit.....                                                                          | 7  |
| 2.2.3 | Ruimtelijke kwaliteit.....                                                                    | 7  |
| 3     | Beleid .....                                                                                  | 9  |
| 3.1   | Inleiding.....                                                                                | 9  |
| 3.2   | Rijksbeleid.....                                                                              | 9  |
| 3.2.1 | Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ..... | 9  |
| 3.2.2 | Besluit ruimtelijke ordening (Bro).....                                                       | 9  |
| 3.2.3 | Visie Erfgoed en Ruimte .....                                                                 | 10 |
| 3.2.4 | Nationaal waterbeleid .....                                                                   | 10 |
| 3.3   | Provinciaal beleid .....                                                                      | 11 |
| 3.3.1 | Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en Provinciale ruimtelijke verordening .....                | 11 |
| 3.4   | Gemeentelijk beleid .....                                                                     | 12 |
| 3.4.1 | Omgevingsvisie Alkmaar 2040 .....                                                             | 12 |
| 3.4.2 | Groenbeleidsplan 2017-2027.....                                                               | 12 |
| 3.4.3 | Welstandsnota Alkmaar 2016 .....                                                              | 13 |
| 3.5   | Conclusie beleidskader .....                                                                  | 13 |
| 4     | Milieu- en omgevingsaspecten .....                                                            | 14 |
| 4.1   | Water.....                                                                                    | 14 |
| 4.2   | Bodemkwaliteit .....                                                                          | 14 |
| 4.3   | Archeologie .....                                                                             | 15 |
| 4.4   | Cultuurhistorie .....                                                                         | 15 |
| 4.5   | Natuur .....                                                                                  | 15 |
| 4.6   | Bedrijven en milieuzonering.....                                                              | 16 |
| 4.7   | Verkeer en parkeren .....                                                                     | 16 |
| 4.8   | Geluid weg- en railverkeer .....                                                              | 17 |
| 4.9   | Luchtkwaliteit.....                                                                           | 17 |
| 4.10  | Externe veiligheid.....                                                                       | 17 |
| 4.11  | Duurzaamheid .....                                                                            | 18 |
| 4.12  | Conclusie milieu- en omgevingsaspecten .....                                                  | 19 |
| 5     | Financiële uitvoerbaarheid.....                                                               | 20 |
| 6     | Procedure omgevingsvergunning .....                                                           | 21 |
| 6.1   | Algemeen .....                                                                                | 21 |

|     |                              |    |
|-----|------------------------------|----|
| 6.2 | Vorbereiding.....            | 21 |
| 6.3 | Besluitvorming .....         | 21 |
| 6.4 | Beroep en hoger beroep ..... | 21 |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

ProRail heeft het voornemen om het station Alkmaar Noord te vernieuwen. Het stationsgebouw en de perrontunnel zijn verouderd waarbij het station zonder liften niet voldoet aan de toegankelijkheidseisen voor mindervalide reizigers. De nieuwe bebouwing is niet passend binnen het bouwvlak van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt de maximale bouwhoogte overschreden.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voorziet in de mogelijkheid tot afwijken van het bestemmingsplan, door middel van een omgevingsvergunning. Voorwaarde is dat een goede ruimtelijke onderbouwing aan de omgevingsvergunningaanvraag ten grondslag ligt. Voorliggend rapport vormt deze ruimtelijke onderbouwing.

## 1.2 Ligging plangebied

Station Alkmaar Noord is gesitueerd aan de Drechterwaard te Alkmaar, aan de zuidrand van de woonwijk Huiswaard. Op afbeelding 1.1 is de ligging van het besluitgebied op een luchtfoto weergegeven. Het station ligt langs de Zaancorridor, het traject van Amsterdam tot aan Heerhugowaard.



Afbeelding 1.1: Luchtfoto met ligging besluitgebied in rood aangegeven (bron: Google Maps)

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het besluitgebied geldt het bestemmingsplan 'Oudorp', vastgesteld op 4 april 2013 door de gemeenteraad van Alkmaar. In dit bestemmingsplan hebben de gronden de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Voor de aanwezige gebouwen is een bouwvlak opgenomen waarbij aan beide zijden van het spoor een maximum goot- en bouwhoogte geldt van 3 meter en 5 meter. Ter plaatse van de tunnel onder het spoort geldt een functieaanduiding 'tunnel'. In afbeelding 1.2 is een uitsnede van het geldende bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding 1.2: Uitsnede geldende bestemmingsplan 'Oudorp'

De nieuwbouw is niet passend binnen het bestemmingsplan. De nieuwe overkappingen zijn niet volledig passend binnen het bouwvlak. Van het toekomstig bebouwd oppervlak is circa 150 m<sup>2</sup> niet passend binnen de bouwvlakken. Daarnaast wordt de maximale bouwhoogte overschreden. De bouwhoogte van de overkappingen bedraagt deels circa 5,2 meter en deels circa 6,7 meter.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie op de planlocatie gegeven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het vigerende beleid, waarbij het beleid op verschillende bestuursniveaus aan bod komt. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 de financiële uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 6 de wettelijke procedure beschreven.

## 2 Het project

### 2.1 Bestaande situatie

#### 2.1.1 Besluitgebied en omgeving

Station Alkmaar Noord ligt langs de Zaancorridor, het traject van Amsterdam tot aan Heerhugowaard. De Zaancorridor geldt als een kansrijke corridor, waarin ruimte en mobiliteit elkaar kunnen versterken. Het intercitystation Alkmaar Noord bereikt bijna 60.000 bewoners van Alkmaar en omliggende gemeenten. Het station wordt nu veel gebruikt als overstapstation. Veel reizigers komen naar het station met de auto (P&R) en de fiets. Ook speelt de Kiss+Ride een grote rol bij dit station.

Het station ligt opgesloten tussen een grote woonwijk aan de noordzijde en een bedrijfsgebied aan de zuidzijde. In dit bedrijfsgebied liggen ook veel dienstverlenende functies als een groot zwembad, een middelbare school en de huisartsenpost. Het station telt zo'n 5.000 reizigers per dag.

#### 2.1.2 Ruimtelijke en functionele structuur

De gebouwen van het station vormen een gesloten bakstenen schil en zijn van de omgeving afgekeerd. Toch ligt het station heel open in z'n omgeving. Het busplein aan de voorzijde en de parkeerplaats aan de achterzijde zorgen voor een open blik op en vanuit het station.

Station Alkmaar Noord kent twee sporen met zijperrons; er zijn twee stationsgebouwen. De noordzijde is de route naar Alkmaar en Amsterdam. Aan deze zijde is ook de bushalte, overdekte fietsenstalling met OV-fietsverhuur en taxistandplaats te vinden. Aan de zuidzijde is een grote parkeerplaats en Kiss+Ride aanwezig. De beide zijdes zijn bereikbaar via een krappe tunnel met een knik in de naartoe leidende trappen. Voor mensen met een verminderde mobiliteit is dit geen begaanbare route. De tunnel heeft haakse hoeken midden in de trappen. Wanneer men op dit niveau staat is de overzijde van de tunnel niet te zien. Er is sprake van een sociaal onveilige situatie.



Afbeelding 2.1: Aanzicht zuidzijde station

### 2.1.3 Ruimtelijke kwaliteit

Het eind jaren '70 ontworpen station wordt gekenmerkt door twee lage, gemetselde gebouwtjes. De gebouwtjes hebben een gesloten karakter. Een luifel met portaal, voorzien van een klok en NS-logo, markeert de entree. De binnenwereld bestaat uit een somber grijs kleurenpalet op zowel de wanden als de vloeren. De ooit aanwezige baksteenwanden en de bruin keramische vloertegels zijn inmiddels bedekt door grijze tegels op de wand en een matig kwaliteit gietvloer over de vloertegels.

Bij de entree is de keuze uit twee trappen. Eén naar het perron behorend tot die zijde en één naar de tunnel. Het afdalen naar de tunnel geeft een onbehaaglijk gevoel, de zichtlijnen zijn kort. De noordzijde herbergt een ruimte waarin voorheen de kaartverkoop zat. Hierin is nu een kleine servicewinkel gevestigd. Ook hiervan is de aankleding sober en doelmatig.

Op het perron zijn twee voor dit station riante wachtruimtes te vinden. Deze zijn qua beeld geïntegreerd met de gevel aan het perron. Het perron is voorzien van een luifel die ca. 2.7 meter boven het perron ligt. De baksteen buitenwanden hebben een dubbelfunctie als fietsenstalling. Door de geslotenheid van station en de afwezigheid van bedrijfsfuncties in de avond is het station een onprettige plek om te verblijven.

## 2.2 Toekomstige situatie

### 2.2.1 Ambitie

ProRail heeft de ambitie om in 2020 minimaal 90% van de reizigers van en naar volledig zelfstandig toegankelijke stations kunnen reizen en in 2030 dat alle stations zelfstandig toegankelijk zijn. Het verbeteren van de toegankelijkheid van stations biedt veel voordelen voor de reizigers, zoals verbetering van de rolstoeltoegankelijkheid, de logica van de routing, de functionaliteit en de overzichtelijkheid van stations.

Station Alkmaar Noord is één van de stations die moet aangepast worden om toegankelijk te worden voor iedereen. De perrons zullen beter bereikbaar worden gemaakt door het inpassen van liften aan de bestaande tunnel.

### 2.2.2 Functionaliteit

In het plan voor de nieuwbouw is gezocht naar een vervanging van de gesloten en weinig gewaardeerde bebouwing die er nu staat. Er is gestreefd een ontwerp te maken dat de noord en de zuidzijde bij elkaar trekt, maar ook de perrons bij het voorpleinen. Er is gekozen om een luifel met de perronkap te combineren. Alle primaire functies, zoals de trappen service en kaartverkoop, de wachtruimtes en de lift, vallen onder deze overkapping.

### 2.2.3 Ruimtelijke kwaliteit

Met de voorgenomen herinrichting ontstaat een aantrekkelijk en overzichtelijk gebied met korte en overzichtelijke looplijnen. De eenheid van het stationsgebied wordt onderstreept door de vormtaal en materialisatie van de bebouwing en de openbare ruimte. De liften markeren duidelijk de ligging van de perrons. Het station wordt nu voor iedereen bereikbaar en toegankelijk.

#### Vormgeving luifel

Om een zo groot mogelijke openheid te verkrijgen is een overkapping gekozen, zonder zware onderbouw. De 750mm hoge rand is de minimale hoogte benodigd om de constructie, verlichting, installaties en zonnepanelen in kwijt te raken. De netto hoogte boven het perron wordt bepaald door de functionele invulling. De lift heeft een vrij hoogte nodig van 4,50 meter boven het uitstap niveau. De architectuur volgt met de luifel deze hoogte. Boven de trap naar het perron is een meer geringe vrije hoogte aangehouden van 3 meter.

De materialisatie sluit aan bij het reeds gebouwde Station Alkmaar, dat wordt beoordeeld als het prettigste station van de regio. Er ontstaat een familiale uitstraling. De luifel van het nieuwe station is groter dan de footprint van het oude station Alkmaar Noord. Er zijn nu veel meer reizigers dan 40 jaar geleden en ook zal het aantal gebruikers, de komende jaren, naar verwachting toenemen. Het nieuwe ontwerp moet hier dus rekening mee houden. De luifel beslaat niet alleen het stationsgebied (het ontvangstdomein), maar ook een groot deel van het perron (het reisdomein), waardoor het grotere oppervlak een zinvol doel krijgt. De luifel is het belangrijkste

herkenbare element van het nieuwe Alkmaar Noord, dus de schaal moet passen bij het grotere belang dat het nieuwe station wil bereiken.

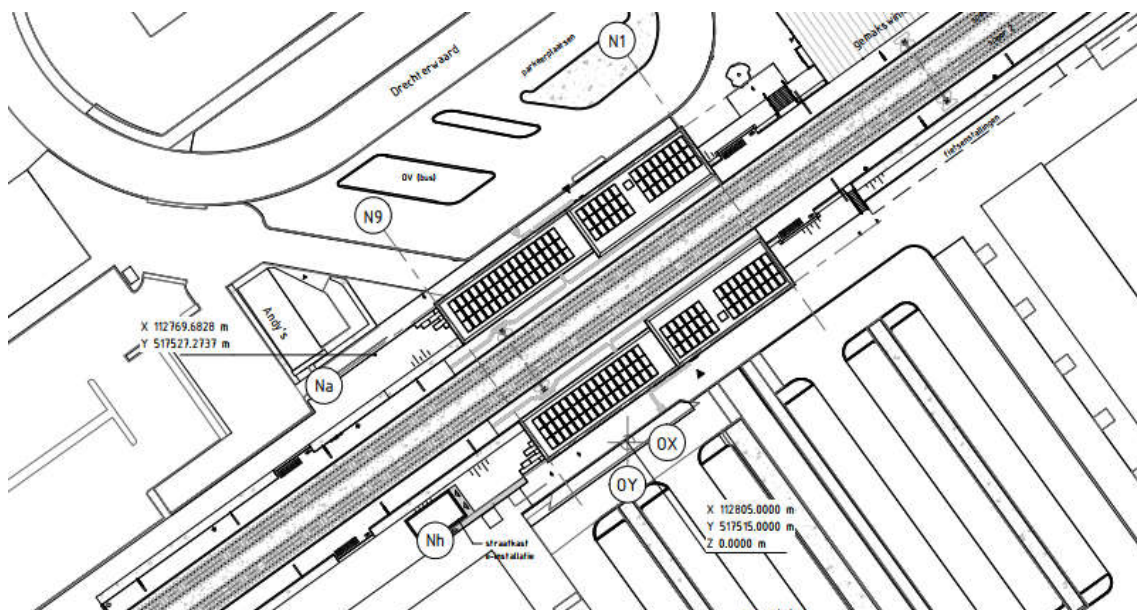
#### *Openheid en sociale veiligheid*

Belangrijk is de openheid van de structuur. Men kan vanaf beide zijde van het station de omgeving zien maar ook die aan de andere kant van het spoor. Het gebouw vormt weinig visuele bemerking.

Door de tunnel met de lift te ontsluiten en de trap in een rechte lijn te leggen ontstaat een ruim oriëntatiegebied. Door de hoogte van het bovenliggend bordes (uitstapniveau perron), ontstaat de mogelijkheid een daglichtstrook toe te voegen. De sociale veiligheid in de tunnel wordt hierdoor enorm vergroot.

#### *Vormgeving lift*

De liftschachten zijn zo subtiel mogelijk ontworpen. Hiermee is gezorgd voor een vanzelfsprekende en onopvallende voorziening. Vanzelfsprekend is niet te vermijden dat de liften in veel gevallen een opvallend bouwkundig element zijn. De positie van de liften is zorgvuldig gekozen om de meest effectieve en prettige looproutes te garanderen.



Afbeelding 2.1: Situatietekening toekomstige situatie (Bron: Venhoeven CS).



Afbeelding 2.2: Impressie aanzicht toekomstige situatie vanaf Drechterwaard (Bron: Venhoeven CS)

## 3 Beleid

### 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de inhoud van het ruimtelijk relevante beleid op provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Dit beleid vormt het kader waarbinnen de nieuwe ontwikkeling plaats dienen te vinden.

### 3.2 Rijksbeleid

#### 3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormt het ruimtelijk beleid op rijksniveau. Hierin geeft het kabinet aan waar het naar streeft: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Om dat te bereiken laat het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op nationale belangen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn onder andere regelingen met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Een aantal regelingen is 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeenten verplicht zijn dit beleid nader uit te werken.

#### *Betekenis voor het project*

De nationale belangen die in het Barro zijn vertaald, zijn niet van betekenis voor dit plangebied. Het relevante beleidskader wordt gevormd door het beleid van de provincie, regio en gemeente.

#### 3.2.2 *Besluit ruimtelijke ordening (Bro)*

In artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Per 1 juli 2017 is het Bro op enkele onderdelen gewijzigd.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

#### *Betekenis voor het project*

Met de voorgenomen ontwikkeling de bebouwing op het station vernieuwd en uitgebreid. De toename in bebouwingsoppervlak bedraagt circa 150 m<sup>2</sup> ten opzichte van de huidige situatie en wat het bestemmingsplan nu toestaat. Gelet op de jurisprudentie over het begrip 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' wordt geconcludeerd dat de toename aan bebouwing dermate beperkt is dat niet gesproken kan worden van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Desalniettemin is gelet op het primaire doel van het project, het toegankelijk maken van het station voor mindervalide reizigers, sprake van een ontwikkeling dat voorziet in een behoefte. De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

### 3.2.3 Visie Erfgoed en Ruimte

De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is de vervanging voor de in 2009 verlopen 'Nota Belverdere', waarin een visie is gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan.

De Visie Erfgoed en Ruimte (VER) 'Kiezen voor Karakter', is gericht op het verbinden van de zorg voor het cultureel erfgoed met andere ruimtelijke ontwikkelingsopgaven op het gebied van onder meer economie, veiligheid en duurzaamheid. De visie zet overheden, initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en ruimtelijk ontwerpers er toe aan om de waarde van het cultureel erfgoed in te zetten bij de ontwikkeling van gebieden. De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is aanvullend aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarde van nationaal belang planologisch borgt. Daarnaast is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangegeven dat in het bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden.

#### *Betekenis voor het project*

In paragraaf 4.3 en 4.4 wordt nader ingegaan op de archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied

### 3.2.4 Nationaal waterbeleid

#### Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd.

#### Nota "Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw"

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw wil het Rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht.

De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren. Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water, relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, ver-

groting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

### Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 is het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid voor de komende jaren en de daarbij behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelf bindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd-watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kader stellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende vijf ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

### *Betekenis voor het project*

In het kader van deze ruimtelijke onderbouwing is een watertoets uitgevoerd. Via de digitale watertoets heeft afstemming plaatsgevonden met de betreffende waterbeheerder. In paragraaf 4.1 wordt hier nader op ingegaan.

## **3.3 Provinciaal beleid**

### *3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en Provinciale ruimtelijke verordening*

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De provincie wil dat de kwalitatieve en kwantitatieve vraag en aanbod van werk- en woonlocaties met elkaar in overeenstemming zijn en streeft naar behoud en versterking van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.

De provincie streeft naar compacte en goed bereikbare steden en dorpen met daartussen groene ruimte. Met als doel een beter leefklimaat. Met het programma OV-knooppunten stimuleert de provincie betere benutting van de bebouwde omgeving en het vervoersnetwerk. In Noord-Holland zijn alle zestig treinstations en vier grote busstations aangewezen als OV-knooppunten. Zij zijn de entrees van binnensteden en omliggende wijken of toegangspoorten naar recreatieve gebieden. Stationsomgevingen zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, voorzieningen of recreatieve bestemmingen.

Het beleid van de voormalige Structuurvisie Noord-Holland 2040 is, voor zover het een bindende werking moet hebben, neergelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Sinds de vaststelling van de PRV in 2010 is deze verschillende keren op onderdelen gewijzigd. De laatste wijziging van de PRV is 3 september 2019 vastgesteld. Momenteel ligt de ontwerp omgevingsverordening ter inzage. Vooralsnog is het plan getoetst aan de nu geldende PRV. De nieuwe Omgevingsverordening staat de uitvoerbaarheid van het bouwplan overigens niet in de weg.

### *Betekenis voor het project*

In paragraaf 3.1.2 is aangegeven dat met het onderhavige project geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Omdat de locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied zijn er in de PRV geen regels opgenomen die voor de onderhavige ontwikkeling van toepassing zijn. Het voornemen is passend binnen de regels van de PRV.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### **3.4.1 Omgevingsvisie Alkmaar 2040**

De gemeenteraad van Alkmaar heeft op 5 oktober 2017 de Omgevingsvisie Alkmaar 2040 vastgesteld. De Omgevingsvisie Alkmaar 2040 is een strategisch beleidsdocument dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving van Alkmaar. De visie biedt een handvat om op hoofdlijnen sturing te geven aan de ontwikkeling van stad en land tot 2040. Sturing vindt plaats op omgevingskwaliteit, een begrip dat naast ruimtelijke kwaliteit ook de mate van leefbaarheid van een gebied en zaken als concurrentiekracht en milieukwaliteit meeneemt.

In de visie wordt een algemene ambitie en drie verhalende ambities uiteengezet. De algemene ambities hebben een algemeen karakter en zijn altijd van toepassing. Doel van deze ambities is Alkmaar goed te laten fungeren als een gemeente met een complete stad met gezonde stadsvoorzieningen, een innovatief en toekomstbestendig buitengebied, een brede werkgelegenheid, een aantrekkelijk aanbod voor bezoekers en een prettig leefmilieu voor bewoners, inclusief een gezond sport- en recreatieklimaat. De drie verhalende ambities komen voort uit maatschappelijke trends en bestaande Alkmaarse kwaliteiten. Ze fungeren als ontwikkelingsdoelen voor de toekomst. De eerste ambitie betreft het Noordhollandsch kanaal, die van een industrieel transportkanaal verandert in een uitnodigende stadsrivier. Hier vinden ontwikkelingen plaats van voorbeeldprojecten op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie en ontstaan representatieve bedrijven. De tweede ambitie is dat Alkmaar zichzelf ziet als compacte stad. Ze kiest daarom niet voor uitbreiding, maar voor verdichting die bijdraagt aan de kwaliteit van de stad. De compacte stad Alkmaar is een duurzame en klimaatbestendige stad, waarin iedereen gezond kan leven. De derde ambitie is een toekomstbestendig en innovatief landelijk gebied binnen de gemeentegrenzen. Alkmaar streeft naar behoud van het landschap en haar karakteristieken en faciliteert tegelijkertijd veranderingen in de landbouw, zoals schaalvergroting.

In de Omgevingsvisie is aangegeven dat rond station Alkmaar-Noord de stationsomgeving stedelijke zal worden vormgegeven. Hier ontstaat ruimte voor nieuwe woningen en stedelijke functies. Uitgangspunt is behoud van de P+R-functie zodat het station ook vanuit de regio aantrekkelijk blijft als overstappunt. Daarnaast is aangegeven dat de beide stations in Alkmaar plekken zijn waar dagelijks veel mensen langskomen en daarom een belangrijke rol spelen in het leven van de stad.

### *Betekenis voor het project*

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de Omgevingsvisie. Er wordt aangesloten bij de voorgenomen ontwikkeling van het stationsgebied en het plan voor de vernieuwing van het station draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en beleving van de stad.

### **3.4.2 Groenbeleidsplan 2017-2027**

Het groenbeleidsplan Alkmaar 2017-2027 is op 15 december 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Het plan beschrijft de visie en ambitie van de gemeente op het (openbare) groen in de gemeente Alkmaar, voor de periode 2017-2027. De nadruk ligt hierbij op het gemeentelijke groen; de parken, het groen in de wijken en dorpen en de bomen. De gemeente wil met het Groenbeleidsplan het belang van groen onderstrepen. Groen is essentieel voor de leefkwaliteit in Alkmaar. Het Groenbeleidsplan is kaderstellend. Het geeft richting aan groenbewust handelen bij ruimtelijke ontwikkelingen en is uitgangspunt voor het gemeentelijk groenbeheer. In hoofdlijnen wordt ingezet op:

1. Behouden van aanwezig groen en verder versterken van de waarde(n) ervan.
2. Vergroenen van de buitenruimte, onder meer voor een klimaatbestendige gemeente;
3. Groen dat moet verdwijnen wordt gecompenseerd.

4. Behouden van de (beheer-)kwaliteit van het groen.
5. Vergroten groenbewustzijn en participatie vanuit de samenleving.

#### *Betekenis voor het project*

In de huidige situatie bestaat het groen binnen het besluitgebied uit hagen en bermbeplanting. Deze hagen zullen worden verwijderd waarna nieuwe hagen worden aangebracht. Ook de bermbeplanting komt in de toekomstige situatie terug. Het plan is passend binnen het Groenbeleidsplan.

#### **3.4.3 Welstandsnota Alkmaar 2016**

Ten behoeve van het behoud van de beeldkwaliteit (het uiterlijk van de bebouwde omgeving), voert de gemeente een welstandsbeleid (Welstandsnota Alkmaar 2016). Voor veranderingen aan het uiterlijk van de bestaande bebouwing gelden welstandscriteria. Nieuwe bouwwerken en ingrepen moeten passen bij de beeldbepalende kenmerken van de bebouwing in de buurt. Ook wordt gelet op de "passendheid" in de omgeving. Er zijn ook gebieden waar bijzonder op de omgeving wordt gelet en waar de gemeente zorgvuldig omgaat met beeldkwaliteit.

#### *Betekenis voor het project*

Het nieuwe ontwerp is door de Welstands- en Monumentencommissie getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota waarna hier positief op is geadviseerd.

### **3.5 Conclusie beleidskader**

Op basis van voorgaande paragrafen wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling passend is en invulling geeft aan de relevante beleidskaders op provinciaal en gemeentelijk niveau.

## 4 Milieu- en omgevingsaspecten

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het project getoetst op een aantal ruimtelijk relevante aspecten. Voor verschillende milieu- en omgevingsfactoren zijn geen specifieke onderzoeken noodzakelijk. Hieronder is per aspect aangegeven in hoeverre kan worden volstaan met een algemene omschrijving of dat specifiek onderzoek is uitgevoerd.

### 4.1 Water

Een watertoets is een essentieel onderdeel van ieder ruimtelijk plan. Hierbij wordt ingegaan op onder andere de beleidsuitgangspunten van het waterschap, de huidige en de toekomstige waterhuishouding in het plangebied. De planontwikkeling kan effecten hebben op de hoeveelheid verharding en het waterschap zal het plan beoordelen op haar effecten.

Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp.

#### *Betekenis voor het plan*

Voor het plan is advies<sup>1</sup> aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in het kader van de watertoets via [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl). Hierbij is door HHNK aangegeven dat het plan een beperkte invloed heeft op de waterhuishouding. Hierdoor kan de korte procedure worden gevolgd voor de watertoets. Dit betekent dat de beperkte invloed van het plan op de waterhuishouding kan worden ondervangen met standaard maatregelen.

Als gevolg van het bouwplan vindt een beperkte toename aan verhard oppervlak plaats. Deze toename blijft ruim onder de compensatienorm van 800 m<sup>2</sup>. Compenserende maatregelen zijn niet aan de orde. In het plan is geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het afstromende hemelwater kan als schoon worden beschouwd. Er wordt niet gebouwd in een beschermingszone van een waterkering.

Geconcludeerd kan worden dat er vanuit het oogpunt van water geen belemmeringen zijn voor het initiatief.

### 4.2 Bodemkwaliteit

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient in een ruimtelijk plan aandacht te worden besteed aan de bodemkwaliteit en de betekenis voor de haalbaarheid van het plan. Daarbij kan onderzoek van de bodem nodig zijn om te weten welke kosten mogelijk met een sanering zijn gemoeid.

#### *Betekenis voor het project*

Voor het perceel is een verkennend en aanvullend bodemonderzoek<sup>2</sup> uitgevoerd. In het uitgevoerde bodemonderzoek is door middel van de bemonstering en analyse van grond en grondwater de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld.

<sup>1</sup> Advies Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 8 mei 2020

<sup>2</sup> Verkennend bodemonderzoek Station Alkmaar Noord, Sweco Nederland BV, 6 december 2019

Tijdens het verkennend en aanvullend onderzoek zijn op enkele plaatsen op de locatie lichtverhoogde gehalten aangetoond. In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten zink en PAK aangetoond. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehalten kobalt, kwik, lood, nikkel, zink, PAK en minerale olie aangetoond. In het grondwater zijn tijdens het verkennend onderzoek) geen verontreinigingen aangetoond. De kwaliteit van het grondwater wordt als representatief beschouwd waardoor er tijdens het aanvullend bodemonderzoek geen herbemonstering van het grondwater heeft plaatsgevonden.

Gezien de relatief lage gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie is er geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen beperkingen te worden gesteld aan de voorgenomen herinrichting van het station. Er is vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaar voor het verlenen van een omgevingsvergunning

### 4.3 Archeologie

Op grond van de Erfgoedwet is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten.

#### *Betekenis voor het project*

De gemeente Alkmaar beschikt over een archeologische verwachtingskaart (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2016). Deze kaart dient als beleidsinstrument bij het opstellen van bestemmingsplannen en de op de kaart aangegeven archeologische waarden dienen planologisch te worden verankerd. Op de verwachtingskaart 2016 heeft het te ontwikkelen gebied een waarde E. Dat wil zeggen dat bij verstoringen van meer dan 10.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 40cm er archeologische verplichtingen aan de omgevingsvergunning gekoppeld kunnen worden. Het plangebied is kleiner dan deze vrijstellingsgrens en dat betekent dat er geen archeologische verplichtingen zijn behalve de wettelijke meldingsplicht bij het doen van toevallsvondsten aan het bevoegd gezag.

### 4.4 Cultuurhistorie

Volgens het Besluit ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht om in de toelichting van het bestemmingsplan een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden.

#### *Betekenis voor het project*

Er zijn geen cultuurhistorische waarden binnen het plangebied aanwezig die beschermd moeten worden.

### 4.5 Natuur

In de natuurwetgeving worden gebiedsbescherming en soortenbescherming onderscheiden. Beide beschermingsregimes zijn van belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied. In dit kader is voor het plan een quickscan natuur<sup>3</sup> uitgevoerd.

#### *Betekenis voor het project*

##### Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op circa 5 kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, de Schoorlse Duinen. Gezien de grote afstand en de uit te voeren werkzaamheden worden op voorhand geen directe negatieve gevolgen verwacht van de plannen zoals licht, geluid of optische verstoring. Er hoeft hiernaar geen nadere toetsing uitgevoerd te worden.

<sup>3</sup> Station Noord te Alkmaar – Toetsing in het kader van de natuurwetgeving, Van der Goes en Groot BV, 29 april 2020

Negatieve effecten als gevolg stikstofdepositie zijn op voorhand niet uit te sluiten. Om die reden zal een berekening met het programma Aerius worden uitgevoerd om dit nader inzichtelijk te maken. Zodra deze resultaten beschikbaar zijn, worden deze toegevoegd in de ruimtelijke onderbouwing.

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of weidevogelleefgebied. Externe werking is niet aan de orde. Deze gebieden liggen op ruime afstand van het plangebied. De bepalingen van de Provinciale Ruimtelijke Verordening worden niet overtreden en derhalve is geen vervolgpcedure noodzakelijk.

#### Soortenbescherming

Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen. Gezien de uitgevoerde toetsing, kunnen van de grondgebonden zoogdieren alleen 'vrijgestelde' soorten aanwezig zijn. Voor deze aangetroffen of verwachte 'vrijgestelde' soorten hoeft voor de ontwikkeling geen ontheffing te worden aangevraagd.

In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.

In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels (huismussen) en vleermuizen voorkomen. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is aanvullend onderzoek nodig. Worden tijdens vervolgonderzoek volgens geldende richtlijnen dergelijke verblijfplaatsen gevonden, dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven.

Teneinde de vestiging van overwinterende rugstreeppadden in het plangebied te voorkomen, dienen opgeslagen zandhopen te worden verwijderd voorafgaand aan het overwinteringsseizoen van de rugstreeppad of te worden afgeschermd met folie of een zogenaamd 'amfibieënscherm'.

Voor incidenteel aanwezige marterachtigen wordt geen belangrijk negatief effect verwacht vanwege de grootte van het plangebied en de ruime aanwezigheid vergelijkbaar en beter biotoop in de naaste omgeving. De dieren kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

## **4.6 Bedrijven en milieuzonering**

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds.

De doelen van milieuzonering zijn:

- Het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

#### *Betekenis voor het project*

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een wijziging in het gebruik. Vanuit het oogpunt van milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

## **4.7 Verkeer en parkeren**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een ruimtelijke onderbouwing inzicht te geven in de gevolgen van de ontwikkeling op het gebied van verkeer en parkeren.

*Betekenis voor het project*

Ook het busplatform blijft ongewijzigd. Gelet op de aanpassingen die worden gedaan bij de vernieuwing van het station is het aannemelijk dat de toekomstige situatie niet leidt tot een significante extra verkeersaantrekkende werking. De parkeersituatie voor auto's en (brom)fietsen blijft gelijk aan de huidige situatie. Ook het busplatform aan de noordzijde blijft ongewijzigd. Omdat de toegankelijkheid voor mindervalide reizigers wordt verbeterd, zou dit kunnen leiden tot extra verkeer van mindervalide reizigers. In verhouding tot de totale verkeersgeneratie is het aannemelijk dat deze mogelijke toename te verwaarlozen is.

#### 4.8 Geluid weg- en railverkeer

Op grond van de Wet geluidhinder dient de geluidbelasting afkomstig van geluidgezoneerde wegen op geluidgevoelige objecten te worden getoetst aan de in de wet opgenomen grenswaarden.

*Betekenis voor het project*

Met de voorgenomen ontwikkeling worden geen geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Daarnaast is geen sprake van een aanpassing van (geluidgezoneerde) wegen of een verwachte toename in het verkeer. Een onderzoek naar de geluidbelasting is om die reden niet aan de orde.

#### 4.9 Luchtkwaliteit

De regels en grenswaarden voor luchtkwaliteit staan in de Wet milieubeheer (Wm), titel 5.2: luchtkwaliteitseisen.

Uit artikel 5.16 lid 1 van de Wm blijkt dat het project toelaatbaar is indien het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Daarnaast dient te alle tijde rekening te worden gehouden met een goede ruimtelijke ordening.

*Betekenis voor het project*

Omdat naar verwachting geen sprake is van een relevante verkeerstoename als gevolg van het project, wordt geconcludeerd dat het plan niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging. In combinatie met de lage achtergrondwaarden in het gebied is luchtkwaliteit geen belemmering voor het voorgenomen plan.

#### 4.10 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen:

- bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt;
- transportroutes (wegen, waterwegen, spoorwegen) waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- ondergrondse buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

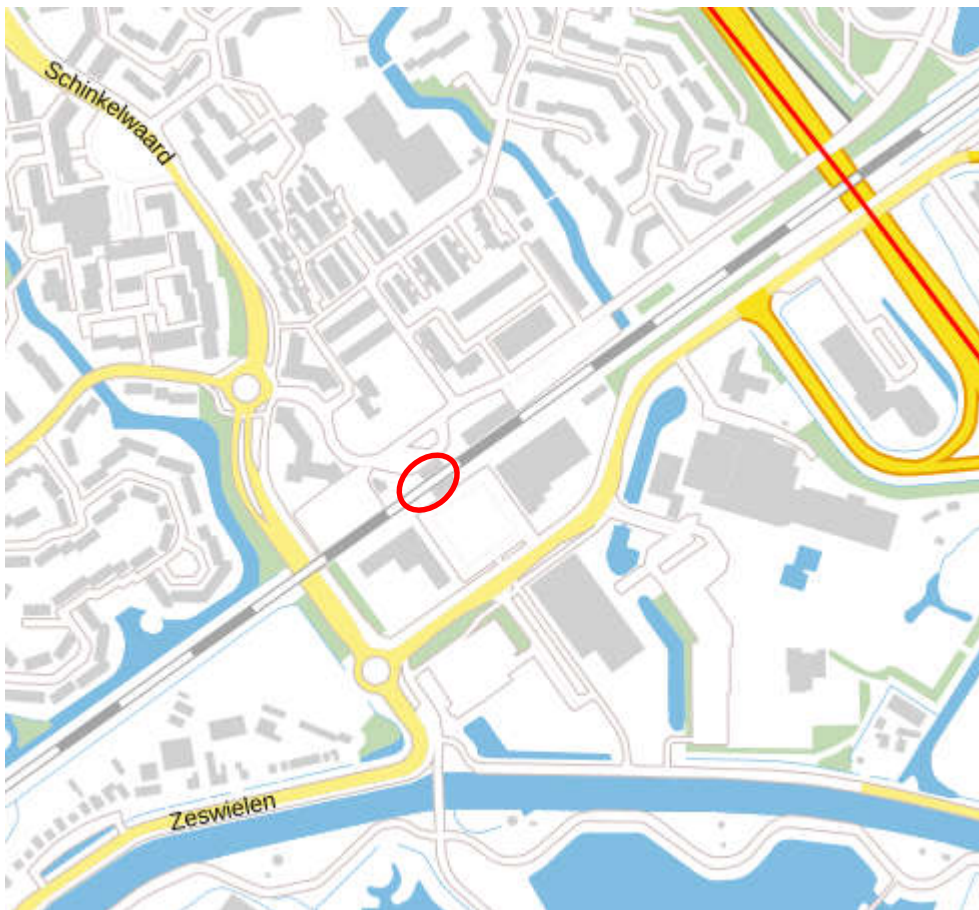
De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor LPG-tankstations geldt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tevens de circulaire effectafstanden externe veiligheid lpg-tankstations.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen waterwegen is het wettelijk kader vastgelegd het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet. De normen voor ondergrondse buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

#### *Betekenis voor het project*

Risicovolle inrichtingen, buisleidingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen zijn niet aanwezig in de directe omgeving van het plangebied. Over de Nollenweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het besluitgebied ligt op meer dan 400 meter van de Nollenweg, buiten het invloedsgebied. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is geen sprake van verwachte toename in het aantal aanwezigen op het station. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.



Afbeelding 4.1: Uitsnede Risicokaart (plangebied in rode cirkel)

### 4.11 Duurzaamheid

In de uitvoering van het bestemmingsplan zal aandacht worden besteed aan het aspect duurzaamheid. Duurzaam bouwen betreft een wijze van plannen, bestemmen, ontwerpen, bouwen, inrichten en beheren (inclusief slopen en hergebruik) bij een bouwplan.

De gemeente Alkmaar heeft het duurzaamheidsbeleid vastgesteld in haar Duurzaamheidsprogramma 2016 – 2020. Met als basis de doelstellingen die afgesproken zijn in de regio Alkmaar. Er wordt gewerkt naar een toename van het aandeel duurzame energie en een afname van het

gebruik van fossiele energie. Ook in het coalitieakkoord van Alkmaar wordt er duidelijk gesproken over duurzaamheid. Zo wordt er ingezet op zonne-energie en de verduurzaming van woningen.

*Betekenis voor het project*

Er worden in het project diverse duurzaamheidsmaatregelen toegepast. Door toevoeging van zonnepanelen wordt de bebouwing, op het energieverbruik van de liften na, volledig zelfvoorzienend. Een deel van het verbruik van de lift wordt ook gecompenseerd. Door geen zware luifel en zware onderbouw te maken wordt het materiaalgebruik geminimaliseerd. De toe te passen houtsoorten zijn allen duurzaam gecertificeerd. Bruikbare verlichting uit het bestaande station wordt hergebruikt.

#### **4.12 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten**

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de in dit hoofdstuk genoemde milieu- en omgevingsfactoren vormen geen belemmering voor de voorgenomen afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van het bouwplan.

## 5 Financiële uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht dient er in het kader van de omgevingsvergunning voor afwijking van een bestemmingsplan (Wabo, artikel 2.12 lid 1 onder a, sub 3) onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden in hoofdstuk 6 toegelicht.

In artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is voorgeschreven dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor de gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is de definitie van bouwplan gegeven. Het onderhavige project valt niet onder deze definitie. Het vaststellen van een exploitatieplan is om die reden niet noodzakelijk.

De kosten voor het bouwplan alsmede de plankosten worden gedragen door de initiatiefnemer (ProRail). Ingevolge artikel 6.1 van de Wro kunnen derden een verzoek tot tegemoetkoming in planschade indienen. De mogelijke kosten die samenhangen met eventuele tegemoetkoming in planschade zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Daartoe wordt een planschadeovereenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente Alkmaar. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is voldoende gewaarborgd.

## 6 Procedure omgevingsvergunning

### 6.1 Algemeen

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) onderscheidt twee voorbereidingsprocedures: de reguliere procedure en de uitgebreide procedure. De regel bij het bepalen van de te volgen procedure is dat de reguliere voorbereidingsprocedure wordt gevolgd, tenzij anders is bepaald. Artikel 3.10 Wabo bepaalt dat de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing is indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan en de vergunning slecht kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a., onder 3° van de Wabo. Voor voorliggend project wordt dus de uitgebreide procedure gevolgd.

De bevoegdheid om de omgevingsvergunning, voor gebruik in strijd met het bestemmingsplan, te verlenen ligt bij het College van Burgemeester en Wethouders. Op grond van artikel 6.5, lid 3 van het Besluit omgevingsrecht heeft de gemeenteraad op 2 januari 2015 categorieën van gevallen aangewezen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen vereist is. De onderhavige ontwikkeling valt binnen categorie 2: "Projecten die een herontwikkeling van een bestaande locatie inhouden en waarbij geen aanpassing in de ruimtelijke dan wel stedenbouwkundige structuur plaatsvindt." Een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad is voor de benodigde omgevingsvergunning niet noodzakelijk.

### 6.2 Voorbereiding

In het kader van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) door middel van de digitale watertoets. De resultaten zijn opgenomen in paragraaf 4.1. Op grond van het Besluit beperking vooroverleg ruimtelijke ordening is geen vooroverleg met de provincie noodzakelijk.

### 6.3 Besluitvorming

De uitgebreide Wabo procedure kent een doorlooptijd van maximaal 26 weken en kan eenmaal verlengd worden met zes weken. Op deze procedure is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Voordat een besluit wordt genomen, legt het bevoegd gezag het ontwerpbesluit met de overige relevante stukken (waaronder deze ruimtelijke onderbouwing) zes weken ter inzage.

Eenieder heeft dan de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Bij de besluitvorming op de omgevingsvergunning worden eventuele zienswijzen betrokken in de belangenafweging. Als de omgevingsvergunning wordt verleend, treedt deze in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. Op dat moment vormt de omgevingsvergunning de basis om af te wijken van het bestemmingsplan.

### 6.4 Beroep en hoger beroep

Na bekendmaking van het besluit is het voor iedere belanghebbende mogelijk om beroep in te stellen bij de rechtbank en eventueel voorlopige voorziening aan te vragen. Na uitspraak van de rechtbank kan hoger beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (en kan eveneens voorlopige voorziening worden aangevraagd).