

Stationsgebied Alkmaar

ASSIST VOOR HET
STATIONSGBIED
ALKMAAR CENTRAAL



ALKMAAR



VOORWOORD



De gemeente Alkmaar heeft de Taskforce gevraagd mee te denken over de toekomst van het centraal station. Het station is een belangrijke entree van Alkmaar. Het belang daarvan zal alleen nog maar toenemen met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Straks is de stad per trein vanuit Amsterdam nog vaker en beter bereikbaar. Het station en haar omgeving zijn dan ook een belangrijk visitekaartje voor de stad. Hoe kunnen we zorgen dat het station bijdraagt aan het beeld van de stad en behoud van de functie van 'hoofdstad van Noord-Holland-Noord'?

De TFR heeft deze vraag integraal opgepakt. Niet alleen het station is tegen het licht gehouden maar ook de verkeersstructuur en de economie van Alkmaar in relatie tot dat gebied. Vanuit deze thema's op de schaal van de stad zijn voorstellen gedaan voor concrete ingrepen op korte, middellange en lange termijn.

HET IS VAN BELANG OM VANUIT EEN PERSPECTIEF TE WERKEN

Het advies stelt voor om het hart van de stad te vergroten door de ring 'uit te klappen', zodat Overstad, Kanaalzone en stationsomgeving ook bij het stadscentrum worden getrokken. Dat heeft gevolgen voor de ontsluiting van de stad. Voor het stationsplein betekent het dat het busstation naar de noordzijde van het spoor wordt geplaatst en het plein kan uitgroeien tot een echt stadsplein.

Deze assist werd op 14 juni gepresenteerd tijdens een openbare bijeenkomst in Alkmaar. We voerden daarbij een goede discussie over de ontsluiting van de binnenstad. De TFR stelt daarbij dat dit noodzakelijk is vanuit de visie op de lange termijn. Hoe moeilijk ook in tijden van crisis, het is van belang om vanuit een perspectief te werken en verder te kijken dan de waan van de dag. Geld kun je maar één keer uitgeven. De TFR adviseert de gemeente in deze assist om beslissingen nog eens goed te bekijken vanuit hun relevantie op de lange termijn.

Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor komt Alkmaar 'dichter bij de rest van het land'. Het is aan u om de kansen die dat meebrengt te benutten.

Tjeerd Talsma
Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Schiphol en Milieu

DE TASKFORCE RUIMTEWINST HOE WERKT EEN ASSIST?

De Taskforce Ruimtewinst (TFR) is een onafhankelijke commissie van Provinciale Staten van Noord-Holland. Iedere gemeente in de provincie kan de Taskforce inschakelen voor professionele hulp bij ontwikkelingen die moeilijk van de grond komen of behoefte hebben aan een nieuwe impuls. Daarvoor voert de Taskforce dan zogenaamde assists uit.

De Taskforce bestaat uit een panel van deskundigen op het gebied van onder andere ruimtelijke ordening, projectontwikkeling en stedelijke economie. Voorzitter is Han ter Heegde, burgemeester van Heerhugowaard. Voor een assist geeft de TFR een extern bureau de opdracht om een studie uit te voeren en een visie op de opgave te formuleren. Het bureau krijgt voor zijn opdracht carte blanche. Gedurende het proces worden bevindingen wel gecommuniceerd met de TFR en een klankbordgroep vanuit de provincie. Doordat het advies door een externe partij wordt uitgevoerd, wordt het makkelijker om buiten bestaand beleid om te denken en zo nieuwe oplossingsrichtingen te onderzoeken. Het resultaat van de studie wordt vervolgens gepresenteerd in een openbare presentatie. Bij de presentatie reageren de leden van de Taskforce op het advies en voegen hun eigen inzichten toe. De studie in combinatie met de uitkomsten van de discussie vormt de assist.

De openbare bijeenkomst is bedoeld als startpunt voor een open en levendige discussie. Daardoor krijgen plannen ook voor een breder publiek een grotere dynamiek. De studies hebben een korte looptijd van zo'n vijf maanden, waardoor ze bovendien werken als een snelkookpan waarin nieuwe ideeën kunnen worden ontwikkeld en getest.

Uiteindelijk wordt het proces met de uitkomst vertaald naar een publicatie. Deze publicatie wordt door de provincie verspreid onder de gemeenten van Noord-Holland en professionals in de ruimtelijke ordening. Zo maken we de lessen die uit een specifiek project worden getrokken toegankelijk voor andere gemeenten of partijen met vergelijkbare opgaven. Het is aan de gemeente zelf om met de resultaten te 'scoren' en de opgedane inzichten en ideeën al dan niet uit te voeren.

De studie voor het Stationsgebied Alkmaar is uitgevoerd door de bureaus VenhoevenCS, Tauw, GoudappelCoffeng en Decisio. De resultaten van hun studie zijn integraal overgenomen in deze publicatie. Daarnaast zijn opgenomen een verslag van de openbare bijeenkomst en een overzicht van de reacties van de gedeputeerde, de gemeente en de regionale pers.

INHOUD

3		Voorwoord
4		De Taskforce Ruimtewinst
6		A – Assist voor het stationsgebied Alkmaar Centraal
7		1 Vraagstelling en aanpak assist
11		2 Alkmaar, sterke stad in een grote regio
18		3 DE ALKMAARSE VERKEERSITUATIE
20		4 Kansen en knelpunten
25		4 Aanbevelingen en maatregelen
48		B – Verslag Openbare bijeenkomst
52		C – Reactie
52		Pers
53		Gemeente alkmaar
54		Samenstelling TFR

ASSIST VOOR HET STATIONSGBIED ALKMAAR CENTRAAL

Station Alkmaar Noord

800m

Station Alkmaar

Het projectgebied rond Alkmaar Centraal.

1 VRAAGSTELLING EN AANPAK ASSIST



Alkmaar is een mooie en veelzijdige stad met een rijk verleden. Het historisch centrum, de kaasmarkt, de evenementen en winkels geven vorm aan de uitdrukking 'Alkmaar Prachtstad'. Alkmaar is onbetwist de hoofdstad van Noord-Holland Noord. De uitdaging is niet zozeer het behouden van deze positie, maar veeleer het versterken en benutten ervan.

De gemeente Alkmaar heeft de TFR gevraagd om te onderzoeken welke ingrepen in haar stationsgebied nodig zijn om meerwaarde te kunnen genereren voor de hele stad.



De provincie Noord-Holland definieert in het Programma OV-Knooppunten een knooppunt als het gebied binnen een cirkel van 1200m rondom een station. Binnen deze cirkel is de trein in ongeveer tien minuten te bereiken. Daarmee is dat gebied de 'invloedsirkel' van een station: wie daar woont of werkt zal eerder voor het openbaar vervoer kiezen. Volgens deze definitie vallen ook Overstad en een deel van de binnenstad in het stationsgebied van Alkmaar. Dit gebied vormt een schakel tussen het centrum en de regio.



Het Rijk werkt aan het realiseren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Tussen Alkmaar en Amsterdam en op het traject Amsterdam - Utrecht - Eindhoven rijden straks 6 intercity's. Op de Zaanlijn (tussen Uitgeest en Amsterdam) rijden er dan ieder uur 6 sprinters. Uiterlijk in 2020 moeten reizigers elke tien minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Alkmaar wordt het meest noordelijk PHS-station in de Randstad. PHS biedt de kans om ruimtelijke ontwikkelingen, economie en infrastructuur aan elkaar de koppelen.

Waarom nu een onderzoek naar het stationsgebied?

Het kost moeite om huidige plannen voor station Alkmaar en Alkmaar in de brede zin te financieren. Heeft het dan wel zin om het stationsgebied te onderzoeken? Waarom zou je plannen maken als de financiering ontbreekt, de markt moeilijk is en er weinig vraag is naar bouwlocaties? Er zijn twee gemakkelijke opties: niks doen en/of afwachten wat er op ons afkomt. Afwachten leidt tot ongewenste autonome ontwikkelingen die juist de kansen in de toekomst kunnen blokkeren. Zo zijn er actuele vragen rond de positionering van het station en keuzes rond de invulling van Overstad, waarvoor het relevant is nu een lange termijn visie te hebben. Juist in moeilijke tijden is het risico groot dat ambities verwateren, bijvoorbeeld als het gaat om kwaliteit van de openbare ruimte of het vasthouden aan segmentering in de detailhandel. Minder ambitie levert wellicht winst op de korte termijn, maar leidt niet tot een echte toekomstbestendige bijdrage aan de kwaliteit van Alkmaar. Een visie op het stationsgebied en haar omgeving is nu belangrijk als ankerpunt voor toekomstige ontwikkelingen. Door de bestaande potentie van het gebied zichtbaar te maken en kleine investeringen te stroomlijnen kan waardeontwikkeling ontstaan.



Aanpak

We benaderen Alkmaar integraal. We kijken vanuit landschap, stedenbouw, mobiliteit, economie en vanuit verschillende schaalniveaus. We komen niet tot een traditioneel plan, maar geven aan wat er in verschillende tijdslijnen mogelijk zou zijn. Het is onmogelijk om vanuit alle bestaande onzekerheden tot een volledig uitgewerkte programmatische aanpak te komen. Het gaat om het borgen van ambities binnen een 'adaptief' speelveld. Dit speelveld moet ook helderheid bieden over ingrepen die juist niet wenselijk zijn. Zo blijft er ruimte voor de gewenste ontwikkeling op de middellange termijn. Kortom, gebiedsontwikkeling anno 2012.

UITGANGSPUNT: DE TREIN ALS VLEGWIEL VOOR DE STAD EN HAAR STATION



Regionale invloeden: aansluiting op PHS (Knoop in (boven)regionaal OV-netwerk)

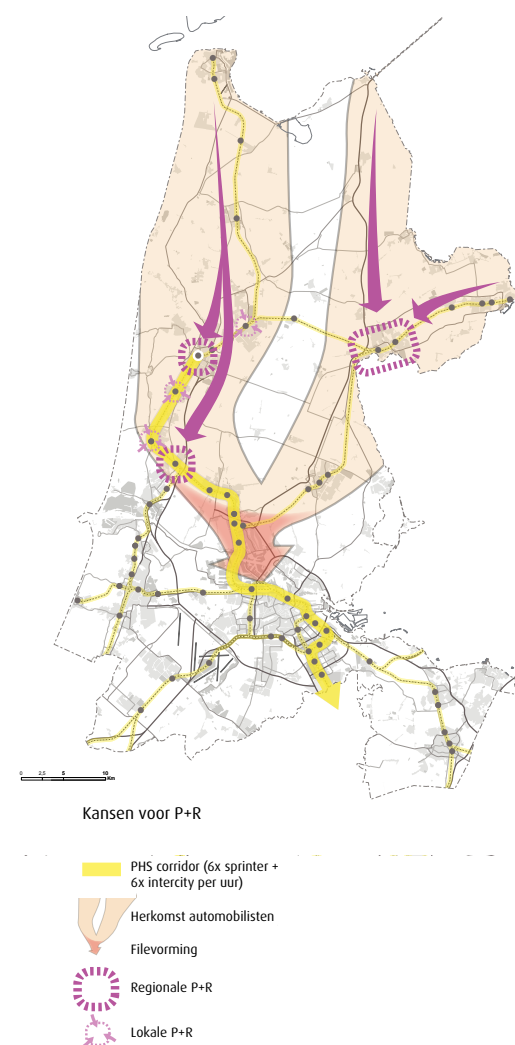
De komst van hoogfrequent spoor (PHS) - het rijden zonder spoorboekje - biedt kansen voor Alkmaar om op een nieuwe manier met bereikbaarheid om te gaan.

Ruimtelijk-economische gevolgen van invoering PHS

Nederland functioneert steeds meer als een netwerkstad. Met de ontwikkeling van het PHS en de uitbreiding van het HSL-netwerk zullen steeds meer delen van Nederland binnen het bereik komen van deze netwerkstad. Binnen dit netwerk is niet afstand maar tijd maatgevend: Hoeveel banen, winkels en voorzieningen zijn binnen een bepaalde reistijd te bereiken?

Met de verhoging van de frequentie en de snelheid van het treinvervoer, de verbetering van de koppeling tussen weg en spoor en het concentreren van voorzieningen rondom knooppunten komen plaatsen in de beleving dicht bij elkaar te liggen. Met een slimme programmatische mix van woon-, werk- en recreatieve plekken kan worden voorkomen dat de treinen en metro's in de spits in één richting vol zitten en in de andere richting leeg zijn.

Mobiliteit in Noord Holland



In Nederland zijn er grofweg twee typen gebieden te onderscheiden: stedelijke gebieden waar openbaar vervoer een grote rol speelt en perifere gebieden die vooral afhankelijk zijn van de auto.

In verdichte stedelijke gebieden van de Randstad is het langzaam verkeer (scooter en fiets) prominent aanwezig naast het openbaar vervoer. Deze gebieden blijven attractief, zowel als woongebied als economisch. De perifere gebieden hebben met zowel demografische als ook met economische krimp te kampen.

Plaats van Alkmaar binnen het PHS-netwerk

Alkmaar is een centrumstedelijk gebied in een perifere regio en valt daarmee in beide categorieën. Als er een goede inbedding is voor de komst van PHS, biedt PHS de basis voor verdichte stedelijke ontwikkeling. En daarmee voor het aantrekken en behouden van jonge gezinnen en nieuwe ouderen, voor wie korte afstanden in het stedelijk gebied belangrijk zijn. Zo wordt Alkmaar onderdeel van de verdichte stedelijke gebieden in Nederland.

Alkmaar ligt aan het eind van het geplande PHS netwerk. In Alkmaar wonen en in Amsterdam werken wordt dus steeds makkelijker. Nu gaat de forensenstroom vooral richting Amsterdam. Alkmaar functioneert beperkt als overstapplaats tussen auto en OV. Het station Alkmaar is niet de meest logische overstapplaats van de auto naar de trein binnen Noord-Holland. De meeste mensen rijden door tot vlak voor de file om op de trein te stappen. De ligging van station Alkmaar is relatief ver van de snelweg. Toch zal het station ook nieuwe automobilisten uit de directe regio trekken, als de frequentie van de treinen toeneemt. Daarnaast liggen er kansen voor meer overstappers vanuit de bus naar de trein. Deze stroom is nu nog beperkt. De belangrijkste groeipotentie zit in Alkmaar zelf als de ontsluiting van het station voor langzaam verkeer wordt verbeterd.

Benutten van invoering PHS

De introductie van PHS in Alkmaar kan een echt vliegwiel worden voor de ontwikkeling van het stationsgebied en de stad, waarbij Alkmaar aansluiting vindt bij de dynamiek van de Randstad. Een goede benutting van de invoering van de PHS vraagt om een integrale benadering. Het station kan een ankerpunt worden voor de hele stad als Alkmaar inzet op een goede bereikbaarheid van het station en verdichting rond het station.



2 ALKMAAR, STERKE STAD IN EEN GROTE REGIO

Alkmaar is een stad met ambities. Deze ambities worden door Alkmaar gerelateerd aan verschillende doelgroepen, namelijk de bewoners, ondernemers, bezoekers uit de omgeving en toeristen. De Stadsvisie Alkmaar 2030 ondersteunt deze ambities. In de stadsvisie is de gemeenschappelijke koers uitgezet om de kwaliteit van de stad te versterken. Drie pijlers staan centraal:

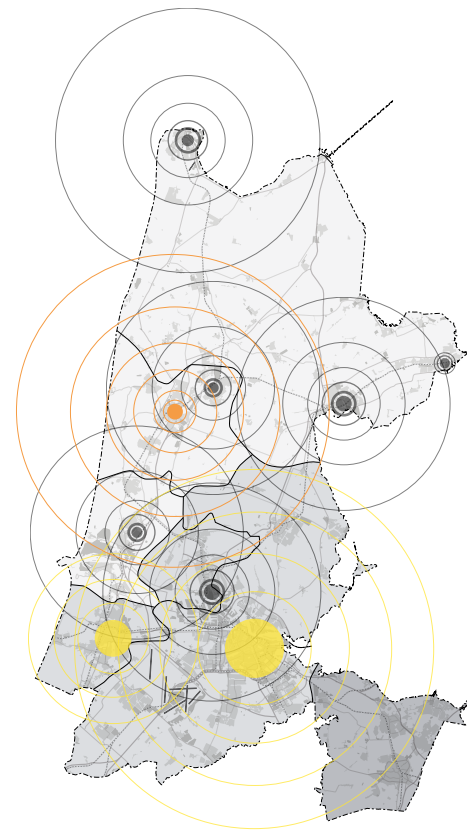
1. Alkmaar is een levendige stad voor jong en oud;
2. Alkmaar is een duurzame stad in het groen;
3. Alkmaar is hoofdstad van Noord-Holland Noord.

Al deze ambities zeggen iets over de positie van Alkmaar in de regio. Alkmaar bevindt zich op een scharnierpunt tussen de Stadsregio Amsterdam en de Kop van Noord-Holland. Het demografische en economische krachtenveld rond Alkmaar wordt dan ook vanuit deze twee posities gevoed en vormt een belangrijk startpunt voor Alkmaar. Daarnaast is het functioneren van de verkeersstructuur in relatie tot het stationsgebied belangrijk. Tenslotte hebben we aandacht voor een meer zachte kant van Alkmaar en schrijven we een korte impressie voor zover deze relevant is voor de ontwikkeling van het 'brede' stationgebied. Zo wordt de uitgangspositie van Alkmaar duidelijk.

2.1 DEMOGRAFISCH PROFIEL

In algemene zin neemt de populariteit van de stad toe. Mensen uit alle leeftijdsgroepen trekken terug naar de stad. De basis hiervoor ligt in de aantrekkelijkheid van het stedelijk milieu door haar goede voorzieningen en bereikbaarheid. Voor Alkmaar is dit een belangrijke kans om op in te spelen. Alkmaar is buitengewoon aantrekkelijk voor haar directe omgeving, aangezien het 'omeland' veel slechter scoort op belangrijke vestigingsfactoren: voorzieningen, werk en bereikbaarheid. Het aandeel 25- tot 34-jarigen in de potentiële beroepsbevolking is hoog en de stad heeft naar verhouding veel hoogopgeleiden, van wie het aandeel ook stijgt.

Demografische trends en hun invloed op de stedelijke en economische ontwikkeling



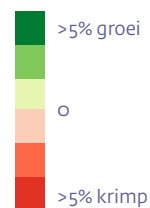
Demografische trends: gecombineerd resultaat voor 2030 uit hoog en laag scenario PBL:

- ◻ krimp of stabilisatie
- ◻ stabilisatie in beide scenario's
- ◻ groei of stabilisatie

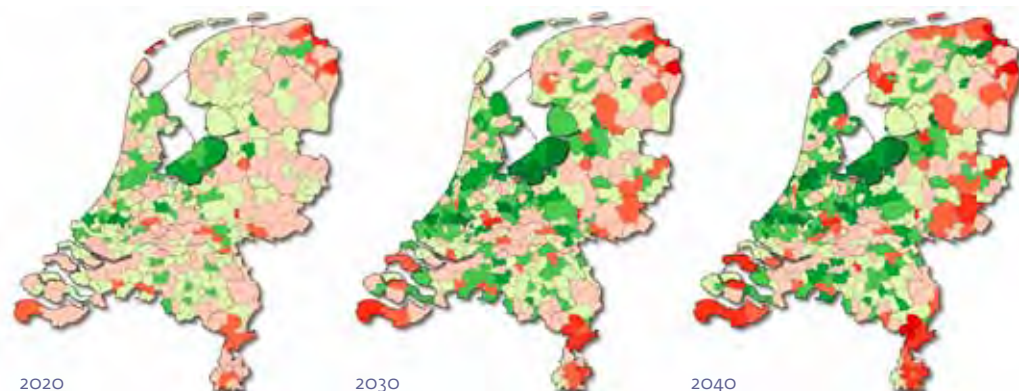
Relatie met achterland:

- ⊙ regionaal voorzienende stad met reikwijdte
- ⊙ grote stad met regio-overschrijdende reikwijdte
- ⊙ Alkmaar: regionaal voorzienende stad met reikwijdte

Prognose demografische ontwikkeling in Nederland



Bron: PBL



Het is de vraag of Alkmaar deze kansen kan benutten. Alkmaar wordt voor inwoners minder aantrekkelijk, afgaand op de ranglijst van de vijftig grootste gemeenten in de Atlas voor Gemeenten. In 2012 is Alkmaar gezakt van de 31ste naar de 35ste plaats, waarmee de dalende tendens doorzet (in 2008 stond Alkmaar nog op de 28ste plek). Er is echter niet één duidelijke hoofdoorzaak aan te wijzen en op sociaal-economisch (werkgelegenheid, participatie, armoede en bijstand) en cultureel gebied blijft de stad het goed doen (16e op cultureel vlak).



Volgens de prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving zal de bevolking van Alkmaar tot 2022 toenemen, waarna sprake is van 'krimp of groei'. De provincie Noord-Holland is wat dit betreft optimistischer: zij prognostiseert een bevolkingsgroei van 6,5 procent in 2030 ten opzichte van 2012 (+ 6200 inwoners). In verhouding tot de regio groeit Alkmaar langer door en zal waarschijnlijk ook minder krimpen. Het aantal huishoudens neemt daarbij de komende jaren toe (toename van 5275, bijna 12 procent groei in periode 2012-2030), terwijl de beroepsbevolking afneemt.

Na 2030 vlakt met name de bevolkingsgroei af. Enige jaren later daalt ook de toename van het aantal huishoudens. Er moet rekening worden gehouden met vergrijzing en ontgroening. Dit heeft effecten op de economische groei, die wordt afgeremd door de kleinere beroepsbevolking en op de vraag naar woningen en voorzieningen. De woningbehoefte zal in kwantitatieve zin in de pas lopen met de huishoudengroei. In kwalitatief opzicht zal het woningaanbod afgestemd moeten zijn op de behoeften van de kleinere huishoudens, die in toenemende mate bestaan uit ouderen.

2.2 ECONOMISCH PROFIEL

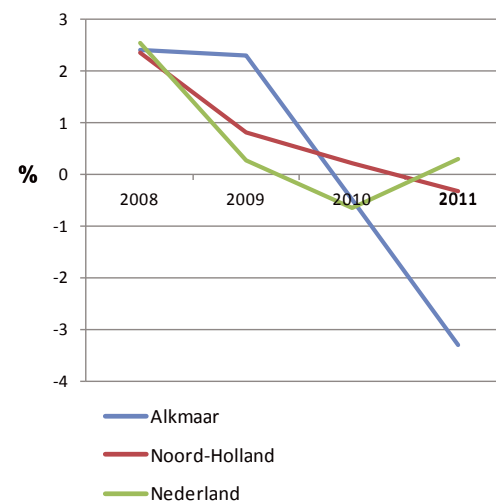
Alkmaar heeft met bijna 50.000 arbeidsplaatsen en 7500 vestigingen een stevige economische positie in Noord-Holland Noord. De stad deed het tot 2010 goed in vergelijking met landelijk en met Noord-Holland. De laatste twee jaar merkt ze de gevolgen van de economische crisis. Alkmaar heeft relatief veel groot- en detailhandel, financiële instellingen, openbaar bestuur, zorg en onderwijs. De werkgelegenheidsontwikkeling leunde in de afgelopen jaren sterk op sectoren als de zorg en het openbaar bestuur.

Alkmaar heeft daarnaast een omvangrijk winkelbestand. Dat vormt een pijler voor de economie en de centrumfunctie van de stad. De laatste jaren is de balans tussen wonen en werken in Alkmaar verbeterd. Dit heeft niet geleid tot een sterke verandering van de in- en uitgaande pendel. Enkele ontwikkelingen laten de kwetsbaarheid van Alkmaar zien: het Medisch Centrum heeft besloten te vertrekken en de vestigingen van de Rijksoverheid staan ter discussie.

Als we kijken naar de verschillende ruimtelijk economische functies dan valt het volgende op:

- De kantorenmarkt en bedrijfshuisvesting zijn relatief gezond. Er zijn veel regionale vestigingen en er is beperkte leegstand met 11 procent. Landelijk is dit 14 procent. Het grootste deel van de leegstand (bijna de helft) is te vinden op snelweg- stadsrandlocaties. Het marktpotentieel van het stationsgebied wordt in eerdere studies geschat op 30.000 m2 op de middellange termijn. De ruimtebehoefte ligt op termijn vooral in hoogwaardige en duurzame grotere kantoorvoorzieningen met een (zeer) goede bereikbaarheid. Daarnaast is er behoefte aan ruimte voor ambachtelijke bedrijvigheid en stedelijke dienstverlening (loodgieter, schilder etc.). De omvang van deze groep is beperkt, maar de ruimtebehoefte moet wel worden geacommodeerd, aangezien deze groep een belangrijke bijdrage kan leveren aan het stedelijk voorzieningenniveau.

Ontwikkeling banen t.o.v. voorgaande jaar, Alkmaar, Noord-Holland en Nederland, 2008-2011



Bron cijfers: LISA; bewerking Decisio

Voorraad in gebruik en leegstand in Alkmaar



Bron: Gemeente Alkmaar



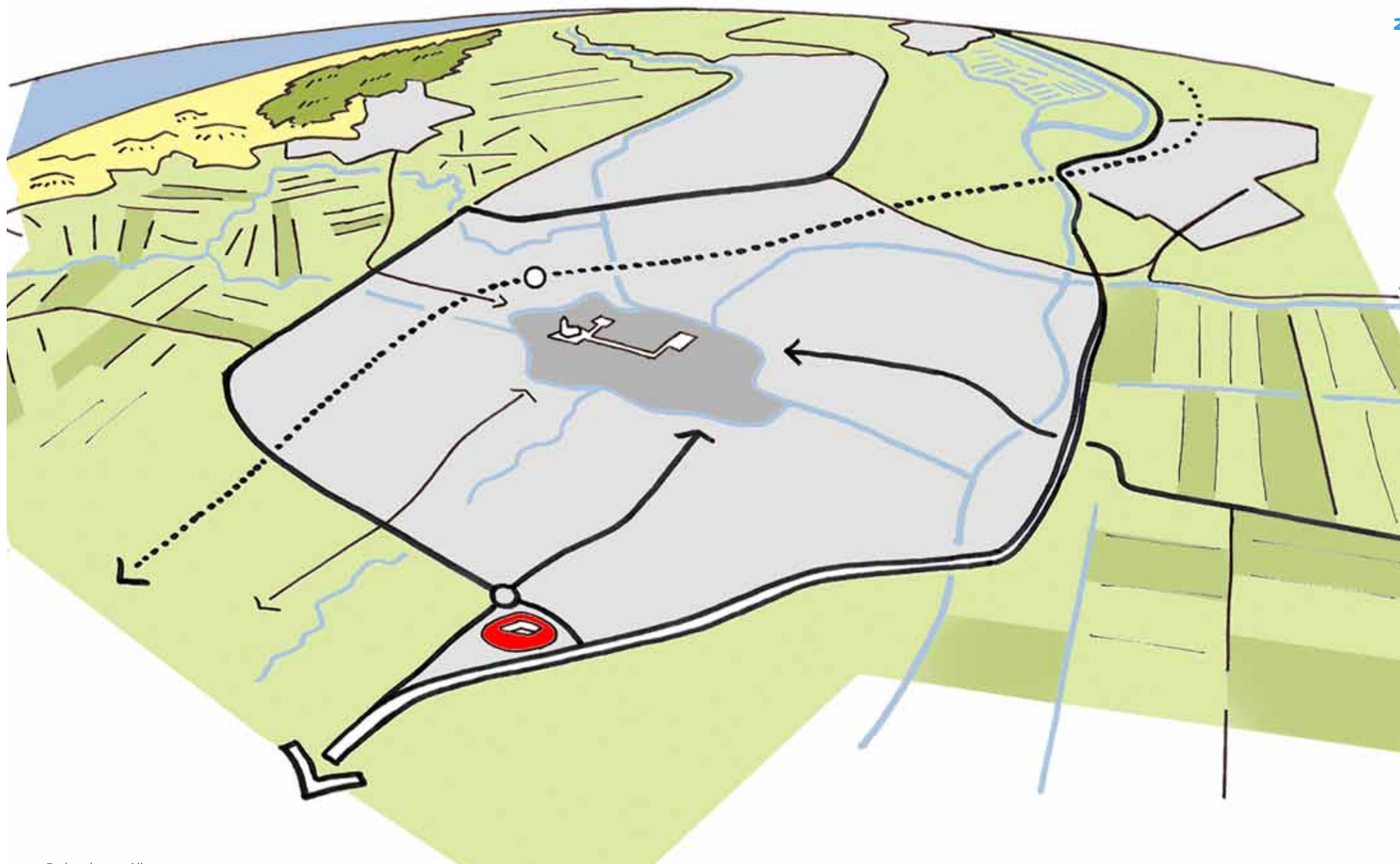
Waar komt de omzet van Alkmaar vandaan (in%)?



Bron: I&O Research 2011

- De Nederlandse detailhandel staat onder druk als gevolg van overbewinkeling, de opkomst van e-shopping en de bescheiden koopkrachtontwikkeling. Alkmaar heeft veel winkelvloeroppervlak per inwoner (regiofunctie), met tegelijkertijd een lagere omzet per m² dan landelijk. De leegstand is beperkt en de koopkrachtbinding is sterk. Wel neemt de concurrentie van andere gemeenten toe. In Overstad is sprake van een omvangrijke structurele leegstand. Dit heeft vooral te maken met ontwikkelingen in de perifere detailhandel. Het staat los van de winkelfunctie van de binnenstad. De herontwikkeling van Overstad, in het bijzonder het Ringerscomplex, biedt zowel kansen als bedreigingen voor de detailhandel in het centrum. Enerzijds is de marktruimte beperkt dus toevoeging van detailhandel moet gepaard gaan met het aantrekken van meer bestedingen uit de regio. Anderzijds biedt de investering een kwaliteitsimpuls en kan het Ringerscomplex als aantrekkelijk bronpunt fungeren voor de binnenstad.
- Alkmaar scoort goed op de thema's culinair en cultuur. Alkmaar staat dankzij AZ hoog in de 'voetbalindex'. De centrumfunctie voor non-profit is onzeker. In de hotelmarkt is ruimte voor een 3- tot 4-sterrenhotel met vergaderaccommodaties. De mogelijkheden voor uitgaan voor jongeren (buiten voetbal) zijn in Alkmaar beperkt.
- De woningmarkt kenmerkt zich door een overaanbod aan appartementen. Er is vooral vraag naar grondgebonden woningen, zowel in het hoge als lage segment. Ook is er behoefte aan gelijkvloerse woningen voor ouderen.

Bovenstaande ontwikkelingen maken gericht beleid noodzakelijk. Er is namelijk grote programmatische onzekerheid en groei is zeker niet vanzelfsprekend. De laatste tijd zijn er al veel plannen stilgelegd. Het beleid zou zich dan ook moeten richten op (her)prioritering van bestaande plannen.



De kracht van Alkmaar:
compact centrum, goede voorzieningen, regionale bereikbaarheid, groene omgeving.

2.3 DE KRACHT VAN ALKMAAR

Kwaliteiten worden beter herkend

Alkmaar trekt bezoekers uit de regio en van ver daarbuiten. Niet alleen vanwege de kaasmarkt, maar ook vanwege de kwaliteit van het historische centrum. De stad heeft de (park)singel, water tot in het hart van de stad en een groot en divers winkelaanbod. Bovendien is er via de buitenring een goede ontsluiting naar snelwegen en provinciale wegen. De omgeving van Alkmaar kenmerkt zich door typisch Hollandse landschappen. Op een regionaal schaalniveau heeft Alkmaar een belangrijke functie voor bedrijven en bewoners in de regio. Het aanbod aan lifestyle en woonwinkels is bijvoorbeeld groot. Alkmaar is voor nieuwe bezoekers vaak verrassend aantrekkelijk. Bovendien heeft Alkmaar met AZ een duidelijke plek in het voetballandschap. Alkmaar herkent haar eigen kwaliteiten steeds beter.

Ambitieuze stad

Alkmaar wil een levendige stad zijn voor jong en oud. Ze wil een duurzame stad in het groen zijn en ze is de hoofdstad van Noord-Holland Noord. Om deze ambities waar te maken heeft Alkmaar veel plannen. Op ruimtelijk gebied zijn er bijvoorbeeld al plannen gemaakt voor de stationsomgeving, Kanaalzone en Overstad. Dit leidt ook tot grote infrastructurele opgaven, bijvoorbeeld de ondertunneling van de Helderseweg en de aanpak van de centrumring. Niet altijd worden de ambities in onderlinge samenhang beschouwd en soms zijn ze in tegenspraak. Bovenal blijkt in deze tijd de realisatie van ambities lastig.

Samen werken aan de toekomst

De gemeente kan het niet alleen. Op vele fronten wordt samengewerkt met andere stakeholders om dingen voor elkaar te krijgen. Kenmerkend is de overeenstemming die er is tussen de huidige detailhandel in het centrum van Alkmaar en de ontwikkeling in Overstad: men wil samen zorgen dat de koek groter wordt. Ook in het stationsgebied begint de samenwerking steeds verder vorm te krijgen. In kleinere initiatieven wordt ook de samenwerking gezocht. Zo wordt het pas geopende stadsstrandje geëxploiteerd door jongeren.

Er zijn veel plannen en projecten maar deze kennen tot nu toe weinig samenhang.



Ruimtelijk Kader Overstad (juni 2011)



Stationsgebied Alkmaar visie 2030 (augustus 2010)

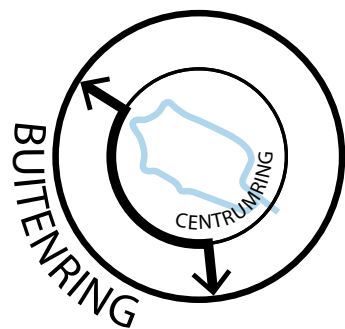


Het Kanaal Centraal - Visie Kanaalzone Alkmaar (december 2011)

3 DE ALKMAARSE VERKEERSSITUATIE

Verkeerskundige structuren en ingrepen staan in algemene zin niet op zichzelf, maar staan ten dienste van hogere doelen. In het studiegebied (grensvlak stationsgebied-binnenstad-Overstad) moet de verkeerskundige structuur ten dienste staan van de ruimtelijk-economische dynamiek, binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en duurzaamheid.

Op dit moment komt de openbare ruimte rondom de binnenstad, het stationsgebied en Overstad versnipperd over. Dit heeft te maken met natuurlijke barrières zoals waterwegen, maar ook met de forse verkeersruimtes voor het autoverkeer. De routes tussen station, binnenstad en Overstad zijn hierdoor discontinue, niet vanzelfsprekend en missen leesbaarheid. Verder inzoomend op de samenhangende verkeersstructuren van (het centrum van) Alkmaar valt het volgende op voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer.



Principe ring structuur Alkmaar.



De hoofdwegen in Alkmaar met in oranje de regionale busverbindingen met het station.

Auto

De autobereikbaarheid is nu ogenschijnlijk goed. Er kan tot op de rand van de historische binnenstad vrijuit gereden worden. Er is relatief veel verkeersruimte beschikbaar in de vorm van opstelvakken en brede asfaltwegen tot in de binnenstad. De gemeente denkt aan een nieuwe autotunnel in de Helderseweg onder het spoor door naar het centrum. Tegelijk zorgen de forse autostromen er juist voor dat vervoerstromen elkaar in de weg zitten.

Een voorbeeld hiervan is het kruispunt Geestersingel-Kanaalkade. Het is een groot kruispunt. Paradoxaal genoeg is de doorstroming juist hier niet optimaal. Dit kruispunt heeft zijn capaciteit bereikt en zal in de toekomst het groeiende autoverkeer niet meer goed kunnen verwerken. (Doorgaand) autoverkeer zorgt voor hinder in de binnenstad en tast de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad aan.

Er dreigt een vicieuze cirkel op te treden: Maatregelen om alsnog de autodoorstroming te verbeteren zullen ten koste gaan van andere vervoerwijzen. Deze maatregelen trekken vervolgens extra doorgaand autoverkeer aan, waardoor het probleem in een nieuwe cyclus terecht komt. De uitdaging is om het doorgaand verkeer verder van het centrum af te wikkelen.

Bussen

Station Alkmaar heeft een belangrijke functie voor streekbussen. Deze bussen hebben een groot aandeel in het verbinden van de regio met het treinstation. Daar kunnen reizigers overstappen op snelle treinverbindingen naar bijvoorbeeld Amsterdam. Het centrum van de stad is echter beperkt ontsloten voor bussen. Juist voor bezoekers uit

de regio liggen kansen bij een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding met het winkelhart van de stad, vooral als de halte van zo'n verbinding centraal gelegen is in de binnenstad. De huidige locatie van het busstation leidt tot extra verkeersdruk op delen van de centrumring en zorgt voor een weinig hoogwaardige invulling van de 'mobiliteitsmachine' rond het station.



Busnetwerk in de regio Alkmaar.

Langzaam verkeer

Het economische hart van Alkmaar is gefragmenteerd, zeker voor langzaam verkeer. Het langzaam verkeer heeft te kampen met veel fysieke barrières: grachten, kanalen, de spoorlijn en zware autoroutes.

Er zijn op dit moment weinig natuurlijke verbindingen tussen de binnenstad, het stationsgebied en Overstad. Ook de verbindingen tussen het treinstation en de omliggende wijken (forensen) en het buitengebied zijn niet optimaal.

Integrale aanpak

Bij een integrale benadering voor het stationsgebied en zijn omgeving is een heldere verkeersordering van groot belang.

- Economische functies en parkeergarages excellent bereikbaar maken met alle vervoerwijzen.
- Minder doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) toelaten.
- Meer ruimte voor fiets en voetganger maken.
- Het openbaar vervoer goed aan laten sluiten op de stedelijke omgeving.
- Sturen op meer kwaliteit van de openbare ruimte.

De strategische keuzes bij elke vervoerwijze moeten elkaar versterken (synergie). Het is belangrijk om te werken vanuit samenhangende mobiliteitssystemen die recht doen aan ambities van bereikbaarheid, economie, ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en duurzaamheid.

4 KANSEN EN KNELPUNTEN

De huidige sterke punten van het gebied kunnen in de toekomst beter worden benut. Het is belangrijk deze punten voldoende te borgen voor de toekomst.

- Goede buitenring met aansluiting op snelweg en belangrijke provinciale wegen.
- Goed winkel aanbod en culturele voorzieningen.
- Aantrekkelijk historisch centrum.
- Diverse openbare ruimtes die uitnodigen de stad te gebruiken.
- Water in het midden van de stad.
- Groene singel.



Uitgaan in het historisch centrum.



Groene verbindingen.



De singel rond het historische centrum.

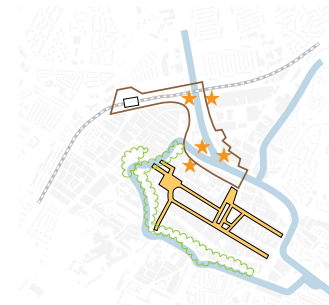
Huidige sterke punten:



Goede regionale bereikbaarheid



Aantrekkelijk en compact historisch centrum.



Verschillende karakters en sferen in de openbare ruimte.



Een sterke groen-blauwe structuur tot binnen het centrum.



Ruimte voor grootschalig programma.



Het stationsgebouw.



Ruimte voor ontwikkeling tussen station en kanaalover.



Alkmaar centrum biedt ruimte voor diverse woonmilieus.

Daarnaast liggen er kansen voor verdere ontwikkeling. Dit vraagt actief beleid op twee punten: Overstad en het stationsgebied zelf.

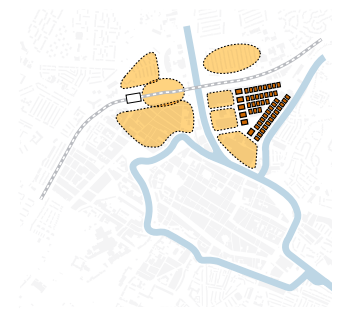
Dicht bij het station ligt met Overstad nog een gigantisch ontwikkelpotentieel. Het potentieel biedt de mogelijkheid om stedelijk te verdichten en het voorzieningenniveau van Alkmaar verder te complementeren. Als de ontwikkeling van Overstad van de grond komt, gaat het tot het centrum van Alkmaar behoren. Het centrum wordt als het ware vergroot. Dit draagt bij aan de positie van Alkmaar als onderdeel van de dynamiek van de Randstad.

De verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer wordt geborgd. Het stationsgebied zelf biedt kansen voor een integrale ontwikkeling van verkeer, ruimtelijke ontwikkeling en economie naast elkaar. Oftewel, een transit oriented development, waarbij het invloedsgebied van het station wordt vergroot. Deze twee ontwikkelingen vormen in samenhang een belangrijke basis voor demografische en economische groei in Alkmaar.

Kansen:



Er is ruimte voor aanvullende economische programma's.



Er is direct bij station en centrum ruimte voor aanvullende stedelijke woonmilieus.



Door een integrale benadering zijn er kansen voor nieuwe langzaam verkeer verbindingen.



Door de ontwikkeling van Overstad en de herinrichting van de stationsomgeving en Kanaalzone kan het centrum van Alkmaar groeien.



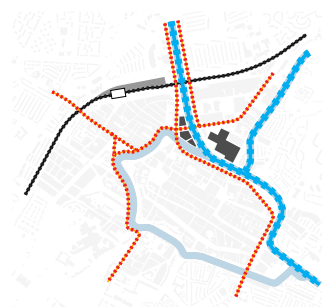
Verbinding tussen stadsdelen is heel beperkt.

- De kansen doen zich pas voor als de volgende knelpunten zijn opgepakt:
- De fragmentatie in het gebied moet worden doorbroken. Dit komt door zowel ruimtelijke barrières als gebruiksbarrières. De meeste barrières komen door de overmatige aanwezige infrastructuur. Er missen sociaal veilige routes voor langzaam verkeer.
 - Er zijn weinig alternatieven voor de auto. Zowel het langzaam verkeer als het openbaar vervoer is onvoldoende ontwikkeld. Dit betekent dat vooral voor langzaam verkeer er logische routes moeten ontstaan met herkenbare elementen. De Kanaalzone speelt hier een belangrijke rol.

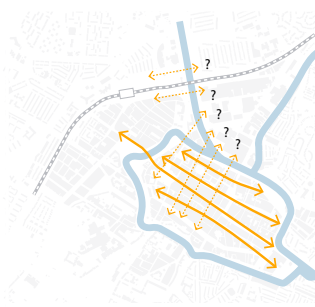
Knelpunten:



Infrastructuur wordt begeleid door grote afwijzende gebouwen en vaak perifere functies. Deze vormen fysieke en mentale barrières.



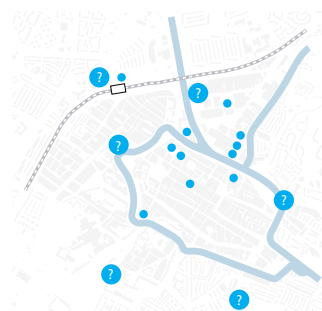
Bestaande barrières binnen het centrum.



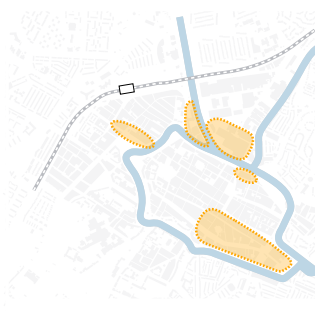
Bestaande langzaam verkeer verbindingen volgen de kanaalkade, noord-zuid verbindingen missen.



Dominantie autoverkeer in stationsbuurt.



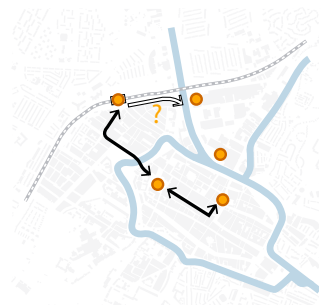
Parkeerlocaties liggen op dit moment vooral rond de Kanaalzone, aan de noord kant van het centrum.



Er is deels leegstand in het centrum. Langs het kanaal zijn perifere functies gehuisvest.



Rommelige inrichting voorplein station.



Er is geen duidelijke route tussen station en centrum. De verbinding van het station naar de Kanaalzone en de geplande bioscoop mist.



Op dit moment is er geen sprake van een groeiend centrum van Alkmaar. Veeleer is Alkmaar een sterk gefragmenteerde stad.



Water onbereikbaar.

- De positie van het station in het stedelijk weefsel is zeer matig. Vooral de laatste kilometer naar het station is te rommelig. Het station moet een veel herkenbaarder rol krijgen in een sociaal veilig netwerk voor langzaam verkeer. Daarnaast is de hechting van het station aan het centrum mager. De kwaliteit van de openbare ruimte is te laag om het station ook echt onderdeel te maken van Alkmaar.

Er is nu geen natuurlijke binding tussen de drie kerngebieden stationsgebied, oude binnenstad en Overstad. Wel zijn er ingrediënten voor het versterken van deze binding aanwezig. Die liggen vooral in de Kanaalzone. Deze kansen worden nog niet gepakt doordat Alkmaar een sterke focus heeft op korte termijn verkeerskundige ingrepen. Het water is bijvoorbeeld onbereikbaar door de grote verkeersstromen. Ook op een lager schaalniveau ontbreekt de logische verbinding tussen deze drie centrumgebieden onderling en met de rest van Alkmaar.

Beleving openbare ruimte wordt steeds belangrijker

In een recent artikel in Intermediair bevestigt stedenbouwkundige Maurits de Hoog, hoogleraar aan de TU Delft, het belang van een keuze voor kwaliteit in de openbare ruimte. Over de kracht van binnensteden in de huidige opkomst van internet-shopping en thuiswerken stelt hij: “Beleving is zo ontzettend belangrijk geworden. Winkelen, uitgaan, werken: we willen het alleen in aantrekkelijke binnensteden. We vinden het steeds belangrijker dat we om de hoek leuk kunnen lunchen, met klanten kunnen afspreken bij de Coffee Company en met trein of fiets dicht bij opdrachtgevers en elkaar zitten.”

Een goede inrichting van de openbare ruimte vervult hierin een sleutelrol. Een hoogwaardige openbare ruimte met aantrekkelijke straten nodigt uit om na een bezoek terug te komen, om te flaneren en te verblijven. De openbare ruimte is een visitekaartje voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Een goede uitstraling is dus belangrijk voor de toekomst van de stad. Tegelijk levert een prettige openbare ruimte geen rendement op als deze slecht bereikbaar is voor bezoekers. Een integrale aanpak die recht doet aan bereikbaarheid én hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit is wenselijk.

5 AANBEVELINGEN EN MAATREGELEN

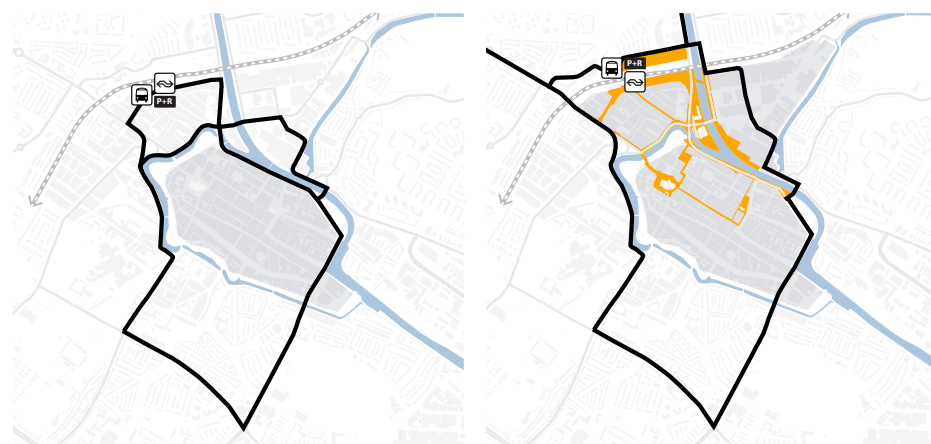


5.1 NAAR EEN ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

Voor de ontwikkelingsstrategie voor het stationsgebied Alkmaar zijn er drie lijnen. Ten eerste is er een overkoepelend beeld met een langetermijnvisie voor de Kanaalzone en de directe omgeving van het station. Ten tweede gaan we in op een gefaseerde aanpak bij de realisatie van deze visie. Ten derde bespreken we de uitvoeringsstrategie en rol van de gemeente bij deze omvangrijke opgave.

Een nieuw kloppend hart voor Alkmaar

De toekomst van Alkmaar ligt in het creëren van een vergroot centrum voor Alkmaar. Hierbij vormen stationsgebied, Overstad en het historische centrum het nieuwe hart. Overstad biedt een complementaire aanvulling voor het historische centrum, de Kanaalzone vormt de centrale as van de stad en het station zal een nieuwe poort zijn tussen stad en regio. Deze visie klinkt door in de stukken van Alkmaar zelf, maar is nog weinig expliciet en in samenhang bekeken. Het creëren van een nieuw centrum is de essentie van onze strategie voor de lange termijn.



Huidige situatie centrum en centrumring.

Ambitie: 3 wijken als 1 centrum, openbare ruimte, vooral Kanaalzone verbindt.



Referentie Overstad: HavenCity Hamburg.

Overstad

Overstad biedt de mogelijkheid om het centrum te vergroten met nieuwe complementaire functies qua voorzieningen en woonmilieus: grondgebonden wonen en stedelijk verdicht, appartementen aan het water, nieuwe winkelformules en culturele voorzieningen. Het toevoegen van programma kan ook nieuwe doelgroepen aan het centrum binden. Vooral voor jongeren biedt Alkmaar nu relatief weinig. Zo kan het publiek (de doelgroep) verbreden en zal de positie als stad in de regio sterker worden.



Referentie Kanaalzone: Aarhus

Groen/blauwe kwaliteiten

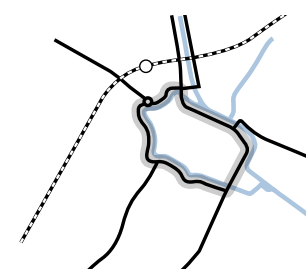
De groen/blauwe kwaliteiten worden beter benut in hun functie van verbindende schakel tussen een vernieuwd, dynamisch stationsgebied, het oude centrum en Overstad: het vergrote centrum van Alkmaar. Dit geldt specifiek voor de Kanaalzone. De grote 'open' wig nabij het historisch centrum met kade op Z-W is een unieke kans voor een groeiende stad in een vergrijzende en krimpende regio. Hier kan een verblijfskwaliteit worden gerealiseerd die nu nog niet in Alkmaar aanwezig is.

Consequenties

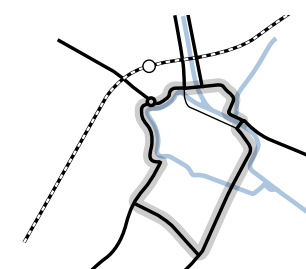
De consequenties van deze keuze zijn ingrijpend. Het betekent dat bij individuele ontwikkelingen in de verschillende gebieden altijd naar de samenhang met de andere delen van het centrum moet worden gekeken. De huidige barrières moeten worden beslecht.

Als het centrum groeit, zal de centrumring meegroeien. De logische consequentie is dat de centrumring om het 'nieuwe' kloppende hart komt te liggen. Deze centrumring is gericht op een goede bereikbaarheid voor bezoekers en bewoners van het centrum.

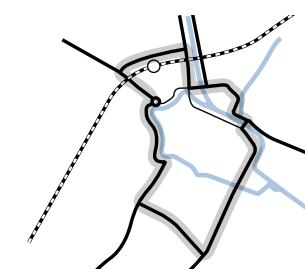
Voor deze doelgroepen zijn er goed bereikbare en gespreide parkeervoorzieningen. Er moet een sociaal veilig en fijnmazig langzaam verkeernetwerk ontstaan. Dit netwerk krijgt een duidelijke oriëntatie op het station en op de verschillende andere attractiepunten in het centrum.



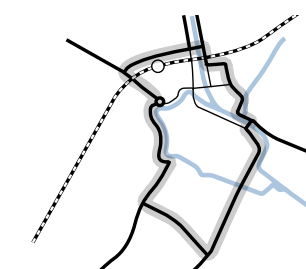
Vroeger: Singel als ring.



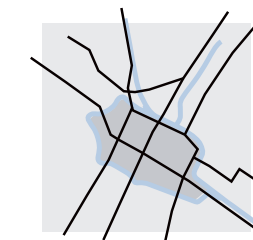
Nu: Ruimere centrumring.



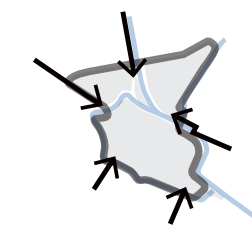
Ambitie: centrumring achter station.



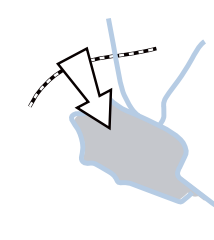
Ambitie max: centrumring via Overstad.



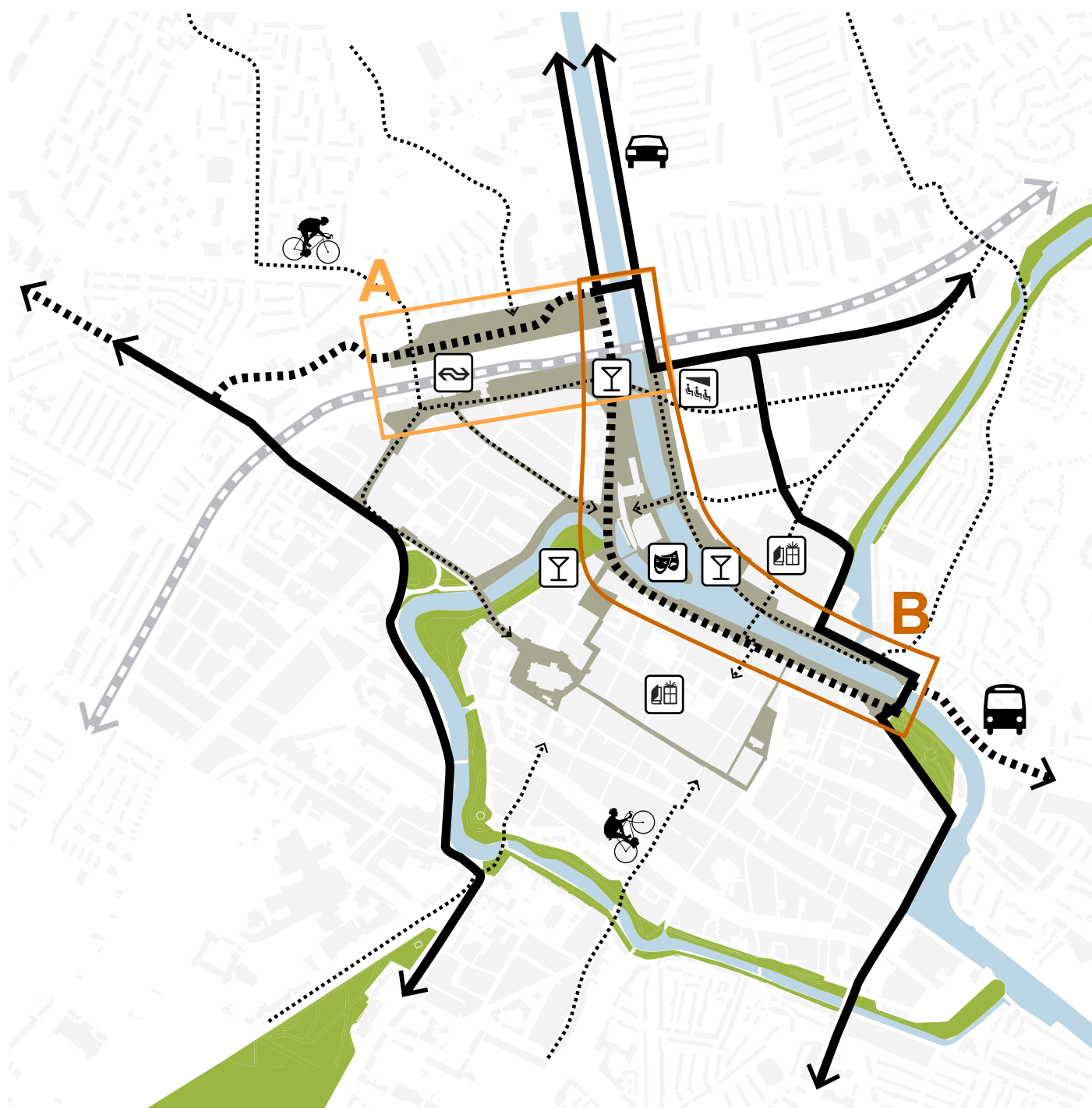
"Het beste Alkmaar voor de Alkmaarders": barrièrevrij netwerk voor langzaam verkeer.



"Alkmaar hoofdstad van Noord-Holland Noord": optimaal bereikbaar vanuit de regio.



"Mooi Alkmaar": Het station als poort met een duidelijke route naar het historische centrum.



Kansenkaart met de verschillende verkeersnetwerken, ankerpunten en de twee nader bekeken deelgebieden:
A Stationsomgeving, B Kanaalzone.

5.2 VISIE EN KANSENKAART

Alkmaar CS wordt een visitekaartje van Alkmaar als er een betere situatie komt voor het HOV aan de noordzijde van het station. Dan zal het station minder een barrière zijn in Noord-Zuidrichting. Het station kan een spin in het web worden en een poort naar het veelzijdige centrum van Alkmaar.

Alkmaar transformeert zich naar een stad waar verschillende soorten verkeer meer in balans zijn. Dit betekent meer aandacht voor OV en langzaam verkeer. De verblijfskwaliteit en de positie van het langzaam verkeer krijgen een impuls door het stapsgewijs verleggen van de autostromen (Stationsweg, Helderseweg, Tesselsebrug, Geestersingel). Dit leidt per saldo tot een betere beheersing van het autoverkeer in de binnenstad. De bereikbaarheid voor bezoekers en bewoners van de binnenstad neemt toe. De verblijfskwaliteit verbetert en er ontstaat meer ruimte voor langzaam verkeer.

Het nieuwe hart van Alkmaar is niet zomaar te realiseren, zeker niet in deze tijd. Een helder eindbeeld is belangrijk om de doelen te communiceren en de krachten te bundelen. Een kader voor dit eindbeeld kan een structuurvisie voor het vergrote centrum van Alkmaar zijn. Zodoende ontstaat er een kader waarop korte termijn beslissingen kunnen worden getoetst, zodat deze beslissingen ondersteunend worden aan de lange termijn strategie. Bovendien krijgen andere stakeholders in het gebied duidelijkheid over de toekomstige ontwikkelingen.

Om op korte termijn duurzame ontwikkelingen met een langdurige impact in gang te zetten, is een zorgvuldige combinatie van verkeer en vervoer, economische programmering en aanpak openbare ruimte nodig. Door het ontwikkelen van ankerpunten - aantrekkelijke plekken of programmatische trekkers - worden mensen verleid nieuwe routes te gebruiken. Deze ankers moeten optimaal bereikbaar zijn en voldoende attractief om op zichzelf te kunnen bestaan. De eerste is de geplande bioscoop in Overstad. Deze is vanuit het station lopend bereikbaar, mits er een comfortabele verbinding komt. Ook tijdelijke functies of inrichtingen kunnen zo'n functie vervullen: locaties worden door eenvoudige middelen attractief en populair om een latere ontwikkeling te faciliteren. Op deze manier wordt het centrum stap voor stap uitgebreid.

5.2 A EEN STATION VOOR NOORD-HOLLAND NOORD

Analyse bestaande plannen

In de huidige plannen voor het station en de directe omgeving zijn alleen oplossingen voor het station zelf gezocht. De samenhang met de ambities rond de Kanaalzone of Overstad zijn beperkt opgepakt. Zo wordt bijvoorbeeld de verbinding van het station naar het centrum over de bestaande route langs de Geesterweg versterkt door de gekozen ligging van de traverse.



De kans om een tweede route te creëren via de kanaaloevers krijgt geen plek. Bij het realiseren van een tunnel onder het spoor bij de Helderseweg zal die verbinding onmogelijk worden. Dan blijft de barrière tussen station en Kanaalzone volop aanwezig en is het moeilijk om nieuwe hoogwaardige langzaamverkeersroutes te maken. De aanwezigheid van het busstation en de taxistandplaats aan de zuidzijde van het station beperken de mogelijkheid om hier een echte stadskant te maken.



Ook wordt er onvoldoende gekeken naar mogelijke meerwaarde voor de Stationsbuurt door de herontwikkeling van het station.

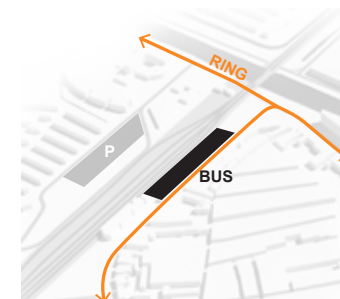


Stationsweg nu.

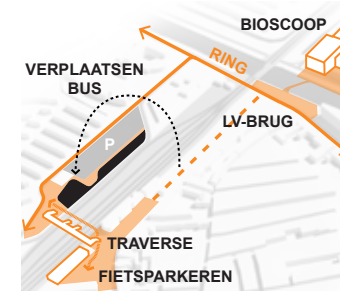


Station Alkmaar 2030.

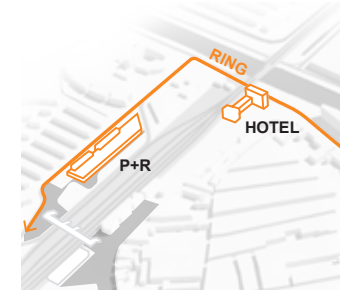
Verplaatsen om verandering in gang te brengen: Mogelijke ontwikkelingsstappen stationsomgeving:



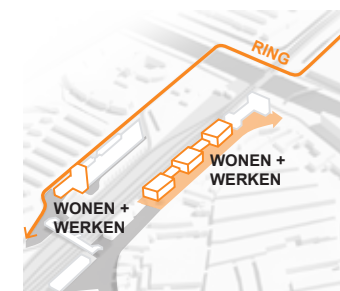
o Huidige situatie.



1 Realisatie huidige plannen en verplaatsen van busstation en HOV-route, herinrichten voetgangersgebied zuidzijde.



2 Hoofdverkeer naar noordkant van station, mogelijke uitbreiding Park & Ride-faciliteit en ontwikkeling hotel aan kanaaloever.

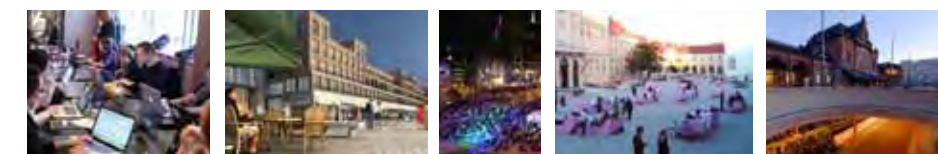
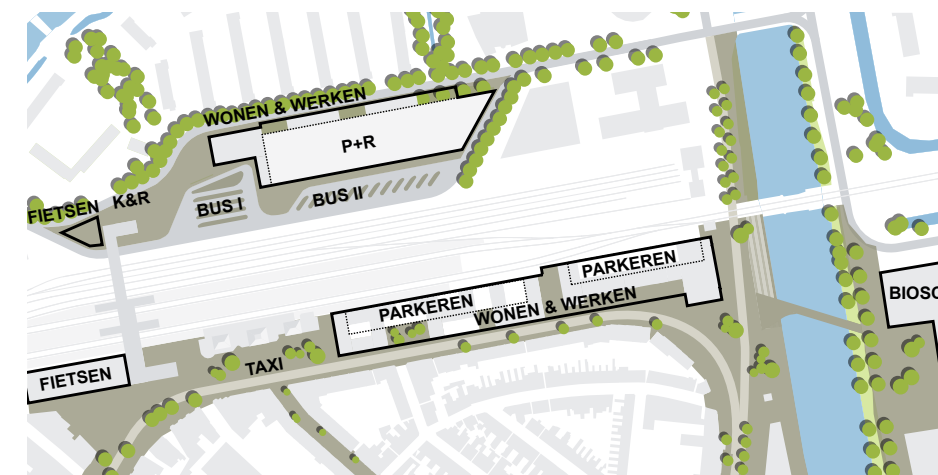


3 Aanvullende vastgoedontwikkeling.

Visie

Het station krijgt een tweezijdig karakter. Aan de noordzijde is het station vooral een 'mobiliteitsmachine'. Dit betekent dat hier plek is voor het busstation, P+R en taxistandplaats. Het groene profiel van de Kruseman van Eltenweg blijft hierbij uiteraard behouden. Hierdoor ontstaat er ruimte om het station aan de zuidzijde in te richten als een stadsstation voor bezoekers aan het nieuwe kloppend hart van Alkmaar. De verblijfskwaliteit krijgt hier een impuls. De herinrichting van het stationsplein maakt het mogelijk om het stationsplein tot aan de kanaaloever uit te breiden. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe stedelijke functies en langzaam verkeer met direct contact met het water. Zo ligt er vanuit economisch perspectief de kans voor een hotel met een terras aan het water.

Voorbeeld uitwerking stationsomgeving



Tweezijdige oriëntatie, noordkant regionale functies en mobiliteit, zuidkant (centrum) stedelijke functies, langzaam verkeer en verblijfsgebied.

Uitwerking

Belangrijke voorwaarden voor deze transformatie zijn de volgende ingrepen:

- 1 Verplaatsen van het busstation naar de noordkant van het station;
- 2 Verplaatsen van doorgaand verkeer naar de noordkant van het station;
- 3 Herprofilen Stationsweg en voorplein station met reductie autoverkeer;
- 4 Verbinden naar Kanaalzone en overkant;
- 5 Aanmoedigen van actieve plinten in bestaande en nieuwe bebouwing.

Belangrijk is ook om te kijken naar de mogelijkheden van een Noord-Zuidverbinding voor fietsers in dit gebied. Het ligt voor de hand om hierbij te verkennen of de bestaande tunnel te gebruiken is als fietstunnel.

Voorbeeld uitwerking verkeersstromen



HOV-verbinding - korte en snelle routes, overstap-machine tussen bus en trein.

Autoverkeer - scheiding doorgaand en bestemmings-verkeer, parkeerroutes voor bezoekers en optimale bereikbaarheid voor bewoners.

Fietsers en voetgangers - fijnmazig barrierevrij netwerk met veel keuzemogelijkheid en functionele ankerpunten.

Voorbeeld uitwerking Stationsplein



Stationsplein nu.

Aan de noordzijde van het station ontstaat een 'mobiliteitsmachine' met busstation, P+R en taxistandplaats. Hierdoor ontstaat er ruimte om het station aan de zuidzijde in te richten als een stadspan met veel aandacht voor langzaam verkeer en nieuwe stedelijke functies. De verblijfskwaliteit krijgt hier een impuls. Op termijn zal ook de Stationsbuurt hiervan profiteren.



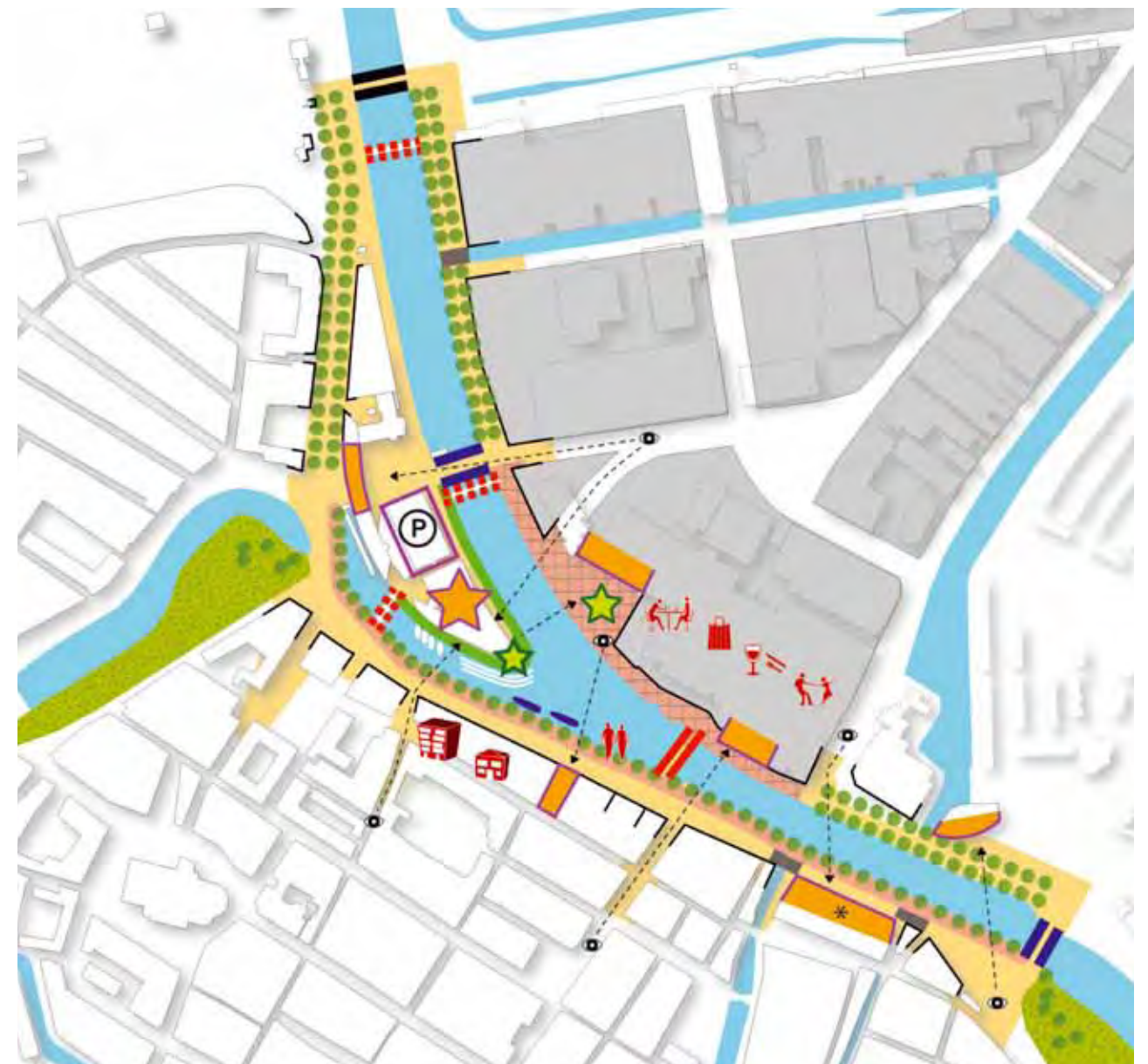
Stationsplein straks.

5.2 B KANAALZONE

Analyse bestaande plannen

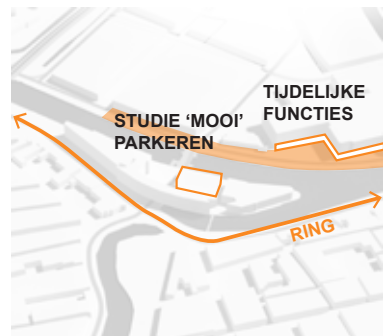
De zuidelijke kanaaloever is nu een deel van de binnenring. Er is in feite geen verbinding van de stad met het water en het kanaal is meer barrière dan verbinding. De barrière wordt versterkt door de bundeling van het autoverkeer en door de aanwezigheid van perifere functies zoals brandweer en politie in architectonisch gesloten gebouwen op het meest centrale punt in het gebied.

Ook parkeervoorzieningen zijn hier geconcentreerd. Het bestaande voorstel behelst de Kanaalzone als nieuw hart en verbinding tussen station, centrum en Overstad. Maar de omzetting blijft beperkt, doordat het autoverkeer dominant blijft. Een attractieve verbinding van de stationsomgeving met het water ontbreekt.



Visie Kanaalzone.

Verplaatsen om verandering in gang te zetten: mogelijke ontwikkelingsstappen Kanaalzone:



o Huidige situatie met tijdelijke functies.



1 Realisatie huidige plannen en integraal beleid openbare ruimte en programmering.



2 Vrijmaken kade en nieuw profiel singel.



3 Omklappen ring en nieuw cultureel centrum.

Visie

De Kanaalzone vormt een scharnierpunt tussen Overstad en het oude stadscentrum. Dit betekent dat nieuwe permanente of tijdelijke functies met een hoge attractieve waarde hier hun plek krijgen. Dit wordt versterkt door een goed netwerk voor langzaam verkeer. Impulsen in dit gebied, zoals de komst van de megabioscoop, worden aangegrepen om verbeteringen in de kwaliteit van het openbaar gebied en de langzaamverkeerroutes op te pakken, bijvoorbeeld door het maken van een goede verbinding met het station.

Uitwerking

Dit betekent een forse reductie van het autoverkeer en een focus op attractieve stedelijke verblijfsruimtes met nieuwe verbindingen naar en over het water. Er komt ruimte voor nieuwe bestemmingen aan het kanaal.

Belangrijke voorwaarden voor deze transformatie zijn de volgende ingrepen:

- 1 Nieuwe brug ten noorden van spoorbrug;
- 2 Downgraden Tesselsebrug;
- 3 Herprofilering Kanaalkade (verkeer beperken tot bestemmingsverkeer en OV);
- 4 Inrichting Kanaalzone: boulevard Overstad en hoge voetgangersbrug tussen CS en Overstad;
- 5 Studie naar locaties voor geconcentreerde parkeervoorzieningen aan noordoost zijde van het vergrote centrum.

Voorbeeld uitwerking Kanaalzone

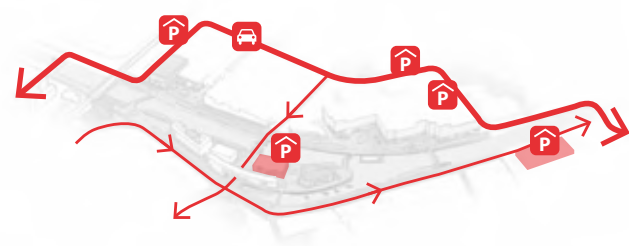


Centrale openbare ruimte met hoge verblijfskwaliteit en de mogelijkheid voor tijdelijke functies als publiektrekkers.

Voorbeeld uitwerking verkeersstromen



HOV-verbinding - korte en snelle routes, nieuwe halte bij historisch centrum.



Autoverkeer - scheiding doorgaand en bestemmingsverkeer, parkeer-routes voor bezoekers en optimale bereikbaarheid voor bewoners.



Fietsers en voetgangers - hoofdroute op de zonkant en directe verbinding met het water. Verschillende kadeprofielen en bruggen om vaak te kunnen oversteken en een continue route te maken.

Voorbeeld uitwerking Kanaalkade



Kanaalkade nu.

De Kanaalkade wordt vrijgemaakt van het doorgaande verkeer. Het opvallend brede profiel wordt nieuw ingericht met vrijliggende fietspaden, brede voetpaden en verblijfsplekken aan het water. Bij de bestaande brug tussen historisch centrum en Overstad komt een bushalte.



Kanaalkade straks.

Voorbeeld uitwerking Tesselsebrug

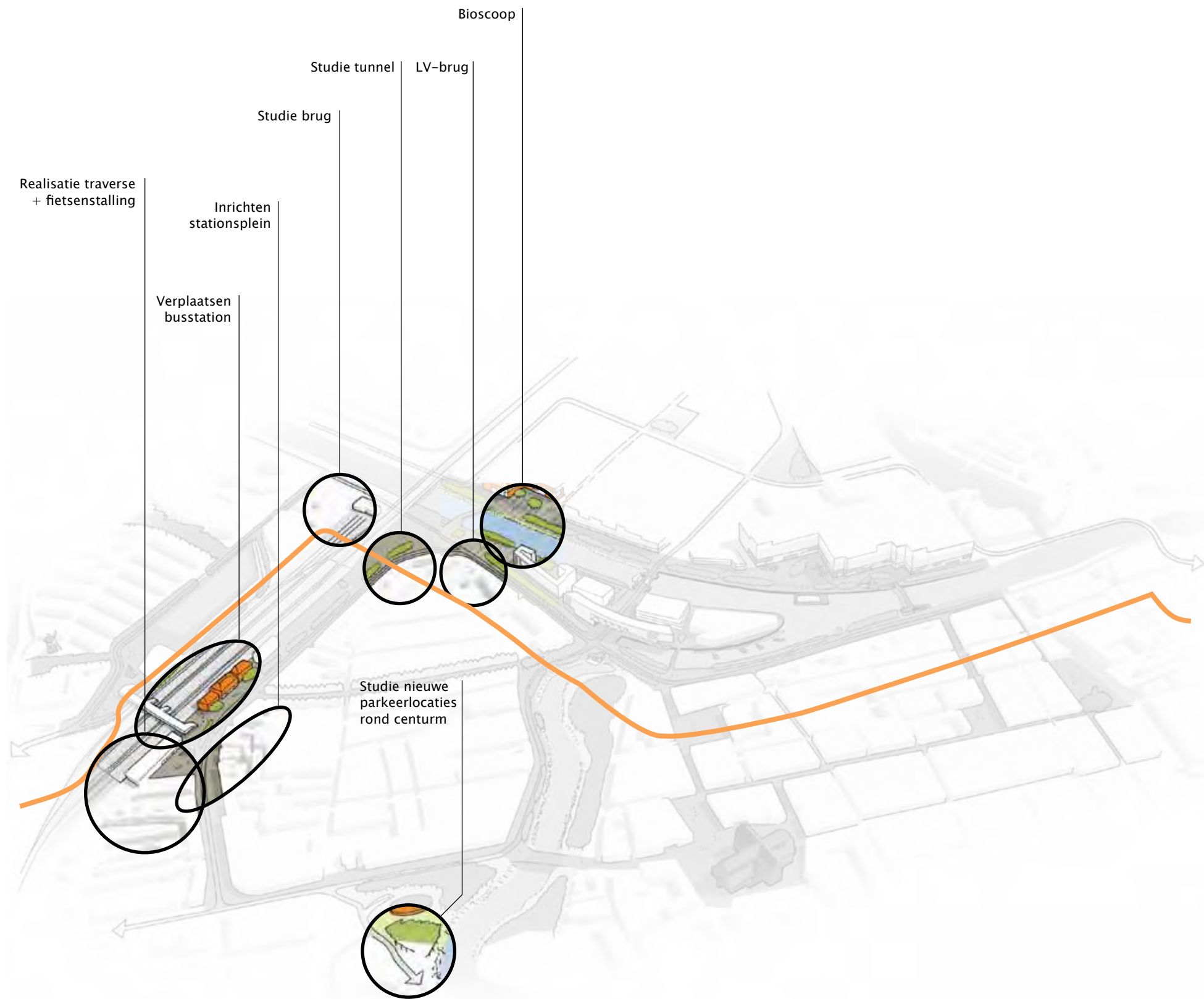


Tesselsebrug nu.

De Tesselsebrug is een van de hoofdverbindingen tussen centrum en Overstad. Op dit moment is de autoverkeer overheersend. Ook de afwijzende gevels en de introverte functies van de bestaande bebouwing dragen bij aan het weinig aantrekkelijke karakter van deze plek. Door aanpassen van de verkeersstromen en eenvoudige ingrepen kan er een volwaardige route voor langzaam verkeer ontstaan. Ingrepen kunnen zijn: verbeteren van de gebruikswaarde van de singel, introduceren van een publieke trekker, herprofilen van de brug en aanpak van de gevels van bijvoorbeeld de parkeergarage.



Tesselsebrug straks.



5.3 PROJECTEN KORTE TERMIJN

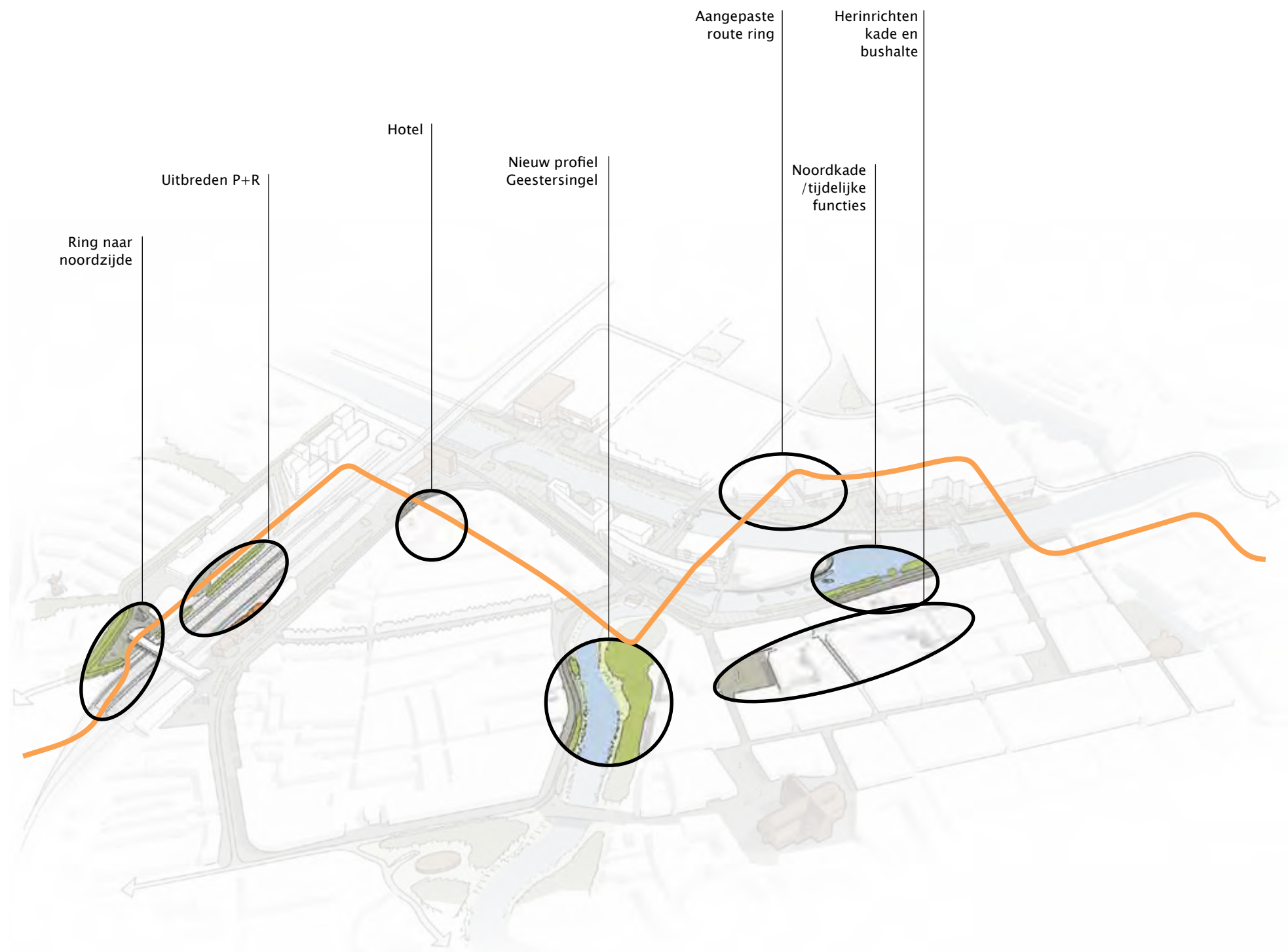
Enkele korte termijn ingrepen van de gemeente Alkmaar zijn in lijn met de ambities van deze assist. Dit geldt bijvoorbeeld voor onderdelen van de ontwikkelingen in het stationsgebied en de herontwikkeling van het Ringerscomplex. Bij het stationsgebied zou een verdere integratie met de gewenste toekomstige ontwikkeling wenselijk zijn.

Aanbevolen wordt om onderzoek te doen naar het mogelijk hergebruik van de huidige tunnel en naar de specifieke aanlanding van de traverse in relatie tot de wandelroutes naar het centrum en verplaatsing van het busstation. Dit zouden doorontwikkelingen van het bestaande plan kunnen zijn, gericht op een station dat aan de voorkant een entree van de stad is en aan de achterkant een mobiliteitsmachine. Het Ringerscomplex past binnen de ambitie om Overstad een belangrijk onderdeel te laten zijn van het centrum met een complementair aanbod van voorzieningen.

Daarnaast kan er ingezet worden op plekken waar de komende tijd dynamiek ontstaat. Te denken valt aan:

- de looproute tussen het station en de nieuwe megabioscoop;
- een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte rond de megabioscoop;
- de andere looproutes naar het centrum beter herkenbaar maken bij onderhoudswerkzaamheden;
- geleidelijke strategie van het creëren van geconcentreerde parkeerlocaties;
- het langzaam verkeer echt goed mee programmeren bij onderhoudsinvesteringen de komende tijd.

Investeringen in de bestaande centrumring rond de Kanaalzone staan haaks op de gewenste ontwikkeling. De introductie van tweerichtingsverkeer op de Kanaalkade en een mogelijke spoortunnel bij de Helderseweg versterken juist de barrièrewerking.

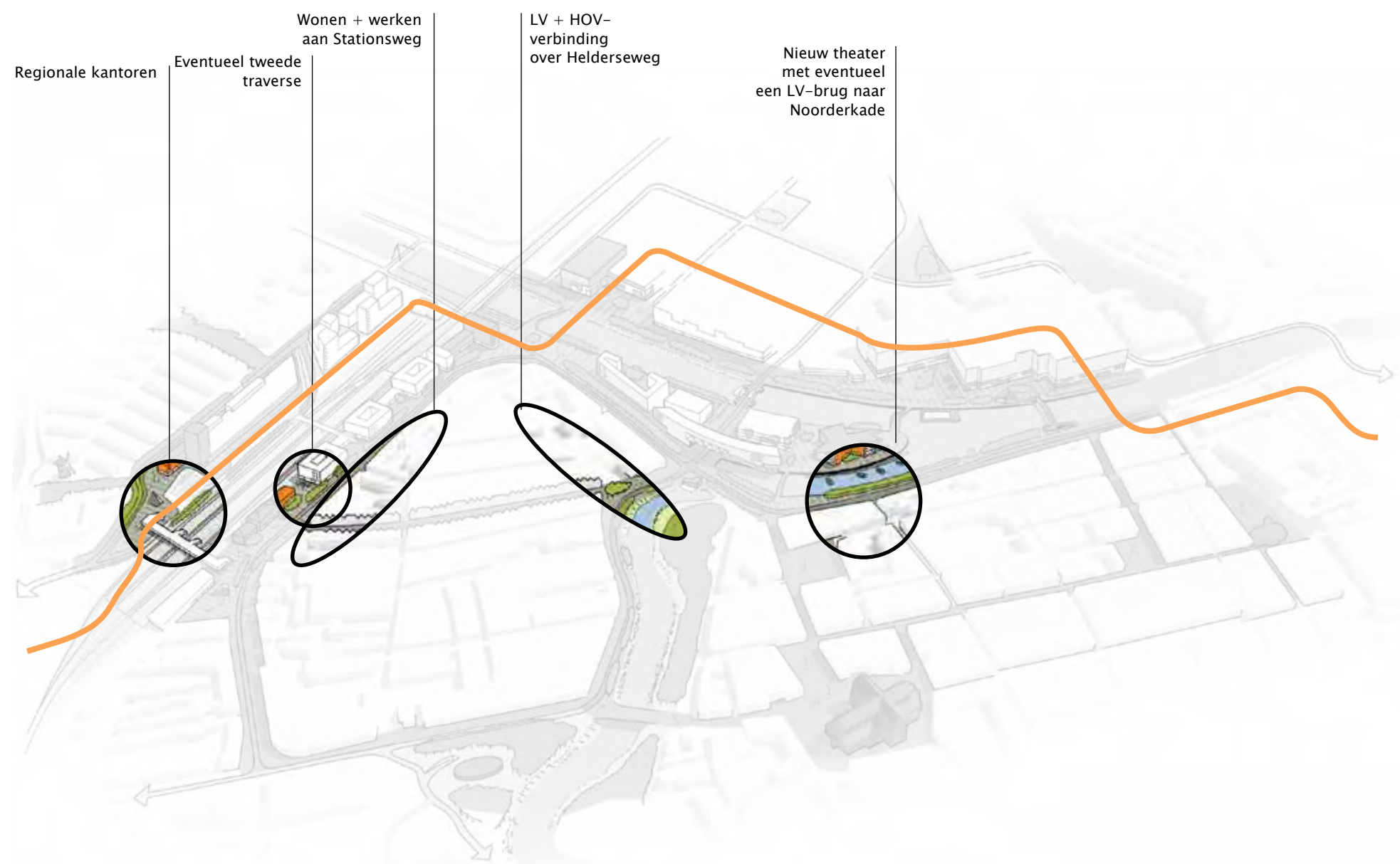


5-4 AMBITIE MIDDELLANGE TERMIJN

Op de middellange termijn zou de relatie tussen het station en de Kanaalzone verder versterkt kunnen worden door het als nieuwe route in te richten. Een hotel aan het water kan bijvoorbeeld een belangrijk ankerpunt worden. Zo ontstaat er ook dynamiek voor andere functies aan de vernieuwde Noorderkade. Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid van het centrum voor langzaam verkeer en openbaar vervoer verbeterd. De Geestersingel en de bolwerken zijn beter toegankelijk met hun groene kwaliteiten.

Dit uit zich in de volgende ingrepen:

- verplaatsen doorgaande verkeer op binnenring naar noordkant station;
- ontwikkelen P&R-inrichting noordkant station;
- reduceren autoverkeer zuidzijde station door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer;
- herinrichten Stationsweg met prioriteit langzaam verkeer gebied tot aan Kanaalkade;
- hotelontwikkeling als anker tussen kanaal en station;
- herinrichting westelijk deel kanaaloevers als verblijfsgebied;
- busbaan en nieuw bushalte bij historisch centrum;
- herinrichten Singel.



5-5 AMBITIE LANGE TERMIJN

De voorgestelde ingrepen creëren de randvoorwaarden voor nieuwe vastgoedontwikkeling rond het station, cultureel programma aan de Kanaalzone, het uitklappen van de centrumring en de uiteindelijke ontwikkeling van nieuw stedelijk programma in Overstad.

Er zal een nieuwe dynamiek ontstaan. Als bijvoorbeeld de Helderseweg vrij wordt gemaakt, kan de wal transformeren tot een volwaardig stadspark. Dit biedt kansen voor de opwaardering van bestaande stadsdelen. Zo zal het de Stationsbuurt een impuls geven.

Concrete ingrepen in deze fase kunnen zijn:

- de nieuwe brug ten noorden van het spoor;
- met auto bereikbare regionale kantoren aan noordkant station;
- kleinschalige werkplaatsen, nieuwe werkformules en doelgericht wonen voor bijvoorbeeld starters, studenten en senioren aan zuidkant station;
- herinrichting van de Helderseweg;
- een nieuw stadstheater met eventueel eigen brug naar Overstad.

5.6 UITVOERINGSSTRATEGIE

De realisatie van het voorgaande is niet vanzelfsprekend, zeker gezien het feit dat op dit moment gebiedsontwikkeling zeer moeizaam verloopt. De kans dat dit binnen redelijke termijn verbetert, is beperkt. Er zijn, juist met het meeliften op bestaande plannen, toch resultaten te boeken.

Adaptief plannen binnen een vastgesteld kader

Bij grote onzekerheden is het verstandig om adaptieve planning als strategie te kiezen. Dit geldt zeker in Alkmaar met onzekerheden in bevolkingsontwikkeling, economische ontwikkeling en, hieraan gerelateerd, de onzekerheden in de woningmarkt. Bij adaptieve planning kan snel worden gereageerd op actuele ontwikkelingen. Robuuste investeringen of no regretmaatregelen die in alle toekomstscenario's nuttig en/of noodzakelijk zijn, krijgen in deze strategie voorrang. Deze vragen immers sowieso om uitvoering. Meer majeure projecten zullen gefaseerd worden uitgevoerd om te kunnen inspelen op economisch herstel en marktontwikkelingen. Dit betekent dat er planologische flexibiliteit moet zijn en blijven gedurende de gehele periode. Dit zal hoogstwaarschijnlijk meer dan 20 jaar zijn. Daarnaast is het zaak om flexibel te bestemmen en te bouwen, zodat functieveranderingen mogelijk zijn.

Een gevaar van adaptieve planning is dat opportunisme en de waan van de dag de overhand krijgen. Daarom is het belangrijk de ambities in doelstelling goed te verankeren, zodat tussentijdse ontwikkelingen de gewenste lange-termijnambities niet gaan blokkeren. Een goed middel hiervoor is een structuurvisie. Een structuurvisie zorgt namelijk voor maatschappelijk en politiek/bestuurlijk draagvlak en voor continuïteit. Binnen een structuurvisie kan ook een afwegingsladder worden gemaakt voor de omgang met kansen die zich voordoen. Bovendien wordt de rol van de overheid voor verschillende ontwikkelingen duidelijk.

Nieuwe gebiedsontwikkeling en de rol van de gemeente

Een traditionele omvattende rol voor de gemeente is noch wenselijk noch haalbaar bij dergelijke adaptieve ontwikkelingen. We bevelen aan om drie soorten rollen in de ontwikkelingsstrategie te onderscheiden en deze ook in een structuurvisie voor het vergrote centrum uit te werken en te bekrachtigen.

De gemeente als initiatiefnemer

Deze rol is gericht op het realiseren van de infrastructurele maatregelen en belangrijke delen van de verbetering van de openbare ruimte. Het gaat hierbij om de realisatie van de nieuwe 'centrumring' en om het verbeteren van de langzaam-verkeersroutes. Dit levert een bijdrage aan de kwaliteit van de gemeente als geheel. Vanuit dat perspectief is de rol van de gemeente logisch: de gemeente zorgt voor de eenheid van het gebied en het slechten van barrières. Deze infrastructurele ingrepen scheppen de voorwaarden voor de gewenste andere ontwikkelingen. Voor de openbare ruimte is de timing mede afhankelijk van bouwontwikkelingen in de omgeving van deze kwaliteitsimpuls. Hierover is afstemming met initiatiefnemers van de

bouwontwikkelingen noodzakelijk. Deze rol geeft de gemeente ook de feitelijke rol van aanjager van het proces.

De gemeente als samenwerkingspartner

Deze rol speelt bij uitstek rond het stationsgebied. Samenwerking en maatwerk met NS Poort en Pro Rail ligt hier voor de hand. Wellicht ook met andere partijen, zoals de provincie, bijvoorbeeld rond het busstation). Voor een deel zijn hier al afspraken met de NS over gemaakt, voor een deel moet dit nog gebeuren.

De gemeente als toetser en kadersteller

Deze rol speelt bij de verschillende bouwontwikkelingen in het gebied. Hier is de markt de initiatiefnemer. De gemeente toetst of deze ontwikkelingen passen binnen de gewenste ontwikkeling voor het geheel. Deze ontwikkelingen kunnen via (beperkte) verevening wellicht bijdragen aan een impuls voor de openbare ruimte gerelateerd aan de bouwontwikkeling.

Een structuurvisie kan hiervoor een kader en helderheid bieden aan marktpartijen. Hierbij speelt een duidelijk afwegingskader voor de gewenste ontwikkelingen een belangrijke rol. Een aanzet voor een mogelijk afwegingskader voor deze ontwikkelingen is:

- complementariteit en aanvulling op bestaande (commerciële)voorzieningen;
- bijdrage aan slechten van barrières kwalitatief of kwantitatief in het gebied;
- impuls voor de verblijfskwaliteit;
- versterking van het (binnen)stedelijk centrummilieu.



Conclusie

Het nieuwe hart van Alkmaar is niet zomaar gerealiseerd. Het is een kwestie van lange adem, zeker in deze moeilijke tijd voor gebiedsontwikkeling. Vanuit het geschetste eindbeeld is het belangrijk om geleidelijk het nieuwe hart van Alkmaar te ontwikkelen. De inzet ligt op het vergroten van het centrum van Alkmaar. Dit betekent dat er ruimte wordt gemaakt voor een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk met een heldere positie voor het station in dit netwerk. Daarnaast ontstaan er gebieden met een hoge verblijfskwaliteit rond de Kanaalzone. Het autoverkeer op de binnenring wordt teruggedrongen door een nieuwe centrumring te creëren. Zo ontstaat een aantrekkelijk centrum voor verschillende doelgroepen.

Het is van belang om ook op de korte termijn aan dit eindbeeld vast te houden. Dit kan door de ambities van de lange termijn vast te leggen in een structuurvisie, met daarin aandacht voor de rol die de gemeente kan en wil vervullen bij de realisatie van deze ambities.

Tegelijkertijd zijn er lopende projecten, die nu om een besluit vragen. Het is belangrijk om te voorkomen dat dergelijke besluiten het langetermijn-perspectief onmogelijk maken. Consequenties van deze assist zijn:

De keuzes rond de centrumring:

- niet kiezen voor een tunnel in de Helderseweg (1);
- niet investeren in de huidige centrumring (5);
- geen tweerichtingsverkeer op de Kanaalkade terugbrengen (4).

Als deze keuzes niet worden gemaakt, is het vrijwel onmogelijk om echt één centrum van Alkmaar te maken. De barrières blijven bestaan;

De keuzes rond de herinrichting van het station:

- de traverse richting Kanaalkade situeren, zodat een nieuwe route naar het centrum ontstaat(2);
- het mogelijk maken om de huidige tunnel opnieuw te gebruiken (2);
- de positionering van het busstation aan de noordzijde (3).

Keuzes op dit gebied zijn bepalend voor de kwaliteit van het stationsgebied in de toekomst. Alkmaar heeft de kans om aan de noordzijde een 'mobiliteitsmachine' te realiseren met een duidelijke lokale/regionale functie. Dan ontstaat er aan de zuidzijde ruimte voor een echt stadsstation met een duidelijke relatie met het nieuw kloppend hart van Alkmaar.

Zo kan Alkmaar laten zien dat er iets gaat gebeuren.

VERSLAG OPENBARE BIJEENKOMST



Gedeputeerde Talsma overhandigt het advies aan wethouder Nagengast van Alkmaar

Op 14 juni presenteert rijksadviseur Ton Venhoeven het advies van de TFR in het stadhuis in Alkmaar. Hij stelt dat Alkmaar goud in handen heeft met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Station Alkmaar is de meest noordelijke plaats in de Randstad die vanaf 2020 deel uit maakt van PHS. PHS is een investering in hardware (sporen en wissels) dat leidt tot de mogelijkheid om hoogfrequent te gaan rijden. PHS is een constructie waarbij NS meer treinen laat rijden in ruil voor inzet op multimodale ontwikkeling rond stations. Voor dat laatste ligt de bal bij de gemeenten aan het net. Zij moeten zorgen dat het aantal passagiers toeneemt door verbeteren van de bereikbaarheid en bouwprogramma rond het station. De verwachting is dat het spoorboekloos rijden dat PHS beoogt zal zorgen dat de concurrentiepositie van trein ten opzichte van auto sterk verbetert. Nu al zijn deze plekken in trek: zo is bijvoorbeeld de leegstand van kantoren bij stations gemiddeld lager dan bij snelweglocaties. In de bestaande plannen van Alkmaar wordt vooral gemikt op ontwikkeling van het station zelf.

Het was een drukbezochte avond met een ruime vertegenwoordiging van raadsleden, statenleden, burgers, stakeholders en belangengroepen. De leden van de TFR namen deel aan de discussie. Zij voegden hun eigen expertise en inzichten toe aan de onderzoeksresultaten.

De leden van de TFR onderschreven het rapport op de hoofdlijnen. Enkele uitwerkingen stellen ze ter discussie. Anna Vos plaatst vraagtekens bij de noodzaak om de regiobussen naar de noordzijde van het station te verplaatsen. Daardoor wordt de afstand tot het centrum voor buspassagiers uit de regio groter. Zij stelt dat het station een extra barrière wordt. Mensen stappen niet zo snel over op bijvoorbeeld een stadsbus – ze willen er dan al zijn. De bureaus brengen daar tegenin dat op dit moment het bestaande busstation aan de stadzijde juist een extra obstakel is tussen het station en de stad. Deze obstakels voor het groeiende aantal treinpassagiers moet worden weggenomen. Alleen tweezijdige stations hebben potentie voor een functionerende overstap. Mensen zijn te verleiden om de stad in te lopen als ze geen obstakels ondervinden en sociaal onveilige plekken in de cirkel van 1200 meter rondom het station ontbreken.

Er is overeenstemming dat het een 'staande eis' is dat Alkmaar een aantrekkelijker stedelijk milieu moet realiseren voor haar bezoekers. Dat betekent onder andere dat voorrang wordt gegeven aan langzaam verkeer. Peter de Bois stelt voor tweerichtingsverkeer langs de Kanaalkade zo lang mogelijk toe te staan omdat bereikbaarheid van het centrum zo belangrijk is. De doorstroming moet daarbij goed zijn, maar het mag geen verkeersader worden. Een smal profiel (één rijbaan per richting) is voldoende. Geen parkeerplaatsen langs de rijbaan realiseren, want die zorgen voor oponthoud. Het moet een gebied zijn met een hoog 'shared space' karakter. Je moet als stad ervoor kiezen om alleen dát verkeer te faciliteren dat er echt moet zijn. De Bois vindt het belangrijk om vanuit alle richtingen het grote aantal parkeergebieden in dit kwadrant van de stad goed te ontsluiten. Een aanbeveling is om na te denken over de rol van de bewoners. Die zijn ook 'stakeholder'. Zij kunnen een belangrijke investeerder zijn in de toekomst. Misschien kunnen bewoners een rol krijgen in de ontwikkeling van een eigen wijk- en buurtprogramma.

Alkmaar moet werken aan de 'hechting' tussen station, centrum en Overstad. Ook moet ze de verbindingen daartussen een forse facelift geven. Anna Vos benadrukt het belang van kwaliteit toevoegen aan 'de overkant' van het Kanaal. Die kade ligt op de zon en heeft een heel goede uitgangspositie om te transformeren tot aantrekkelijk stedelijk gebied. Een eerste ingreep tot verbinding zou kunnen zijn om de bestaande brug naar Overstad transparanter te maken. Dat kan helpen om de overkant bij de stad te laten horen. Ook met een klein gebaar kun je al de ambitie neerzetten om meer kwaliteit te realiseren.

Bureau Tauw stelt dat een tunnel op de Helderseweg onder de sporen tweemaal zo duur is als een brug over het Kanaal ten noorden van het station. Een tunnel kost tussen de 15 en de 20 miljoen, een brug tussen de 7,5 en de 10 miljoen. En een gemeente moet haar geld zo efficiënt mogelijk gebruiken.



Paul Chorus bepleit uitbreiding van de visie tot het schaalniveau van de hele spoorcorridor Heerhugowaard-Amsterdam. Daarbij zou moeten worden gewerkt aan samenwerking en afstemming tussen de stations. Wees niet elkaars concurrent. Zijn promotie-onderzoek naar openbaar vervoer in Japan leerde dat een gemeente kan sturen op gebruik van het OV door voorrang te geven aan de ontwikkeling van stationsgebieden boven andere locaties. Een gemeente kan het voor bedrijven aantrekkelijk maken om zich daar te vestigen. In Tokyo lokken ze bedrijven door ze bijvoorbeeld in een stationsgebied vrij te stellen van OZB.

De TFR bepleit vast te houden aan de eindvisie. Weten wat je wilt is het belangrijkste. Dat moet worden vastgelegd, bijvoorbeeld in een structuurvisie. De overheid stelt in deze tijd alleen de kaders vast. Het is daarnaast belangrijk om de visie vast te leggen voor een periode van bijvoorbeeld 30 jaar. Aan de andere kant, in deze onzekere tijd heeft het geen zin bij je plannen een financieringsparagraaf op te stellen of de visie vroegtijdig uit te werken in grondexploitaties.

Het verkeer blijft die avond een stevig discussiepunt. De problemen met de ontsluiting van de stad staan niet op zichzelf, maar verhouden zich tot het hogere doel van een vitale stad. Volgens Goudappel Coffeng loopt het kruispunt Geestersingel aan tegen een 'verkeersinfarct'. De Helderseweg botst daar met zes asfaltbanen op de singels rond het centrum. Nu al kan het kruispunt de verkeersstroom al niet meer aan. Er moet misschien een rijstrook bij en dat kan ten koste van de singel gaan. Kiest Alkmaar hier voor blijvend bedienen van de groeiende verkeersstroom of voor alleen bereikbaarheid voor verkeer dat echt in het centrum moet zijn?

Han ter Heegde vat aan het eind van de avond de reacties samen. Alkmaar kan beginnen met plukken van laaghangend fruit door meer aandacht te geven aan de groenstructuur en het veraangemen van de verblijfsgebieden.



Het is daarbij belangrijk dat er 'reuring' is aan de centrumkant van het station. Het busstation kan daar blijven zo lang als het bijdraagt aan de levendigheid. Wanneer het de leefbaarheid of verblijfskwaliteit in de weg komt te zitten is de keuze aan de orde om het te verhuizen naar de noordzijde van het station.

Daarnaast adviseert de TFR om nog eens goed na te denken over de voorgestelde plaats van de traverse. Denk er eens over na of die niet beter gesitueerd kan worden. Als die dichterbij het kanaal ligt, zal de loopstroom zich eerder verplaatsen naar het kanaal. Wat betreft de Kanaalzone is het cruciaal om deze als centrale verbindingssas aan te houden. Het is belangrijk om van noord en zuid heen en weer te kunnen bewegen. Zorg voor een smal profiel. Daarbij moet wel aan worden getekend dat de problemen op het kruispunt Geestersingel moeten worden opgelost.

Tenslotte wil de TFR als overweging meegeven om het bedrag dat is gereserveerd voor de spoortunnel anders in te zetten. Het alternatief zou kunnen zijn om het te gebruiken voor een brug over het kanaal. Het is aan het college om dat goed af te wegen.

Aan het eind van de avond overhandigt Tjeerd Talsma het advies voor het stationsgebied aan wethouder Jan Nagengast. Talsma is geboren en getogen in Alkmaar en voelt zich zeer betrokken bij de assist.

Hij benadrukte hoe belangrijk het is om juist in deze tijd van crisis plannen te blijven maken, zodat de plannen klaar liggen als de crisis voorbij is.

REACTIE PERS

Copyright 2012 HDC Media B.V. / Noordhollands Dagblad
All Rights Reserved



30 augustus 2012 donderdag
Alkmaarsche Courant

446 woorden

Twee richtingen is tijdelijk

SAMENVATTING

door rob bakker alkmaar - Het is een tijdelijke maatregel. En het eerder door de gemeente Alkmaar gepresenteerde eindplaatje van een Kanaalkade als flaneergebied aan de oever van het Noordhollands Kanaal, blijft bestaan. Onder meer met die argumenten probeert het Alkmaarse college de provincie er van te weerhouden met zware claims te komen als op de Kanaalkade het tweerichtingsverkeer heringevoerd wordt.

VOLLEDIGE TEKST:

Het college voegt er wel direct aan toe dat voor tijdelijk moet worden gelezen: minstens tien jaar . Want zo lang duurt het volgens B en W zeker voordat Overstad z n nieuwe gedaante van centrumgebied heeft aangenomen.

Toen jaren geleden door het college besloten werd de Kanaalkade af te waarden, werd er van uitgegaan dat het de komende jaren wel eens heel hard zou kunnen gaan op Overstad. Binnen een paar jaar zou hier het moderne centrumdeel van Alkmaar met woningen, werkgelegenheid, winkels en recreatie uit de grond worden gestampt. Vanwege die hoge ambities werd de binnenring rond het centrum al vast verlegd naar Overstad. Op de Kanaalkade kon eenrichtingsverkeer worden ingevoerd, als aanloopje naar de flaneerzone die er in een latere fase van moest worden gemaakt.

De crisis gooide roet in het eten. De ontwikkelingen op Overstad bleven stil liggen en het college besloot vorig jaar de ambities naar beneden bij te stellen. Ondernemers

Ondertussen bleven de Alkmaarse ondernemers mopperen over de verslechterde bereikbaarheid van het centrum door het eenrichtingsverkeer op de Kanaalkade. Ook na een gewenningsperiode hielden de klachten aan. Het college liet Grontmij uitzoeken of de herinvoering van tweerichtingsverkeer zou kunnen zonder dat het busverkeer daardoor vertraagd zou worden. Conclusie: het kan. Het college kreeg groen licht van de meerderheid van de raad.

Nu de instemming van de provincie nog. De provincie heeft namelijk destijds dik 750.000 euro gestoken in de vrije busbaan op de Kanaalkade, de zogeheten OV-corridor . Afgesproken werd dat het geld terug gaat naar de provincie als er weer aan de Kanaalkade gesleuteld gaat worden. De provincie heeft officieel nog geen standpunt ingenomen.

Recent legde het Alkmaarse college een advies van de Taskforce Ruimtelijke van de provincie naast zich neer. Daarin wordt geadviseerd het eenrichtingsverkeer op de Kanaalkade te behouden, omdat alleen zo Overstad en binnenstad als een centrum kunnen worden gezien. Eerder liet

vervoersmaatschappij Connexxion weten niet blij te zijn met de maatregelen die het college op het oog heeft. Verantwoordelijk gedeputeerde Elisabeth Post komt op 6 september naar Alkmaar voor bestuurlijk overleg over de Kanaalkade.

August 30, 2012

Copyright (C) 2012 LexisNexis, a division of Reed Elsevier Inc. All Rights Reserved.

REACTIE GEMEENTEALKMAAR

De gemeente Alkmaar beschouwt de resultaten uit de assist als een goede aanzet voor de discussie over het centrumgebied van de stad. In de gemeente wordt de noodzaak om meer samenhang tussen de verschillende delen van het stadscentrum onderschreven. Een groot aantal van de genoemde opgaven komt ook overeen met beleid dat al is ontwikkeld of binnenkort zal worden uitgevoerd.

Instemming

Men is het ermee eens dat er meer samenhang dient te komen tussen de binnenstad, Overstad en het stationsgebied. De realisatie van een 'uitgeklapte' centrumring via de Noorderstraat is ook een gemeentelijke ambitie. Hetzelfde geldt voor het verbeteren van de relatie met het water, met name langs de kanaaloevers.

Nieuwe afweging

Daarnaast zijn er enkele voorstellen die om een nieuwe afweging vragen van lopende processen. Ten eerste is de centrumring die wordt voorgesteld ruimer dan in de plannen van de gemeente. Hoe past het idee van een nieuwe brug ten noorden van de spoorbrug en de ondertunneling van de Helderseweg in deze langetermijn-ambitie? Ook vraagt men zich af of er als model ook een laddervariant kan worden gekozen, waarbinnen er kortsluitingen via dwarsverbindingen binnen de binnenring mogelijk zijn. Verder onderzoek is daarnaast nodig naar wat de verplaatsing van het busstation kost en oplevert. Wat is het verband met de ontwikkelpotenties van de vrijkomende locaties?

Dilemma's

Sommige maatregelen die in de assist worden voorgesteld zijn vanuit de gemeente onmogelijk uit te voeren. Het verbinden van de Kruseman van Eltenweg met de Noorderkade door een brug lost het probleem van de spoorwegkruising niet op. Bovendien is de Kanaalkade geen onderdeel van de centrumring maar een tussenverbinding. Het plan om hier tweerichtingsverkeer in te voeren is volgens de gemeente niet strijdig met de ambitie om binnenring in de toekomst uit te bouwen, alleen geeft de gestagneerde ontwikkeling van Overstad daar nu geen aanleiding toe.

Bij het station is de bestaande Kruseman van Eltenweg voorzien als de ontsluiting voor alle ontwikkelingen ten noorden van het station. In de gemeentelijke plannen wordt dat gedaan via de verlegde Kruseman van Eltenweg. De bestaande Kruseman van Eltenweg wordt omlaag geschaald naar buurtontsluitingsweg die niet is bedoeld als ontsluiting voor kantoorontwikkelingen en de P+R. Tot slot wordt opgemerkt dat de locatie van de traverse bij het station niet klopt en dat de perrontunnel na de bouw van die traverse niet open kan blijven.

Gezamenlijke visie

De gemeente heeft naar aanleiding van het advies van de Taskforce de provincie uitgenodigd om deel te nemen aan de vervolgaanpak voor het Stationsgebied. De andere deelnemers zijn NS en ProRail.

SAMENSTELLING TASKFORCE RUIMTEWINST

Voorzitter

Han ter Heegde Burgemeester gemeente Heerhugowaard

TFR-leden

Paul Chorus Planoloog, gepromoveerd op het gebied van corridor- en stationsontwikkeling

Peter de Bois Professor multifunctioneel en intensief ruimtegebruik, TU-Delft, Hogeschool van Amsterdam

Anna Vos Stedenbouwkundige, Directeur Concepts for Urban Change

Klankbordgroep provincie Noord-Holland

Daphne Rigter Projectleider OV-knooppunten

Geert Haenen Regiocoördinator Noord -Holland Noord

Desireé Henfling Sector Verkeer en Vervoer

Robbert Koster Sector Verkeer en Vervoer

Anjo Reussink Sector Economie, Landbouw en Toerisme

Ambtelijk team Taskforce Ruimtewinst

Shirin Jaffri Projectleider TFR

Jantine Gerbscheid Coördinator TFR

Thécky Wortelboer Projectondersteuner

Caroline Coolen Communicatieadviseur

Externe adviseurs

Ton Venhoeven Venhoeven CS

Katharina Hagg Venhoeven CS

Matthijs Nijboer Tauw

Christiaan Kwantes Goudappel Coffeng

Jaap Broer Decisio

Stationsgebied Alkmaar

INVALSHOEKEN VOOR HET STATIONSGEBIED ALKMAAR CENTRAAL

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
ruimtewinst@noord-holland.nl

Tekst

Studie 'Assist voor het stationsgebied Alkmaar Centraal':
Tauw
Venhoeven CS Architecture & Urbanism
Goudappel Coffeng
Decisio

Verslag, reactie, redactie:
Provincie Noord-Holland

Beeld

Studie (p.6 t./m. 49)
Tauw
Venhoeven CS Architecture & Urbanism
Goudappel-Coffeng
Decisio

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Middelen | Sector Communicatie

Grafische verzorging

Verhoeven CS
Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Oplage

400 exemplaren

Haarlem, december 2012