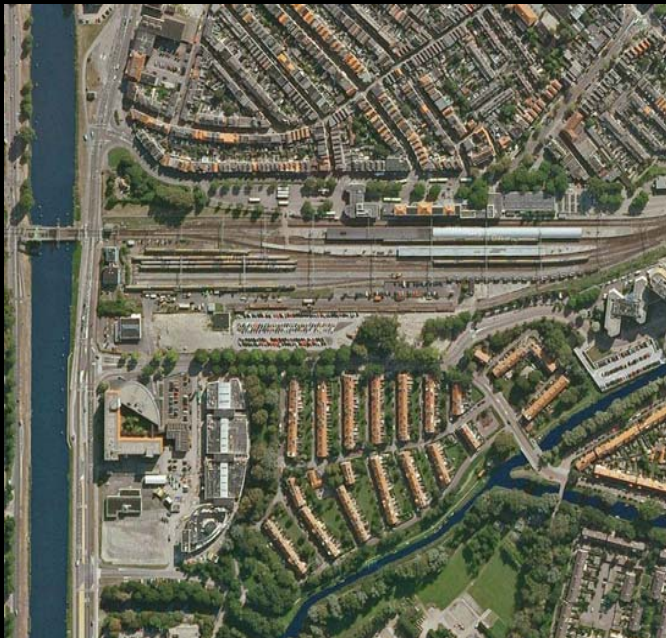




INLEIDING	3
1. BELEIDSKADER	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Beschrijving gewenste situatie	4
1.2.1 Plan op hoofdlijnen	4
1.2.2 Programma in onderdelen	5
1.2.3 Duurzaamheid	6
1.2.4 Water	7
1.2.5 Stedenbouwkundige uitgangspunten	7
2. STEDENBOUW	9
2.1 Structuur	9
2.2 Ambitie	9
2.3 Thema's	10
2.3.1 Sociale veiligheid	10
2.3.2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid	12
2.3.3 Uitstraling gebied	13
2.3.4 Functies	14
2.3.5 Duurzaamheid	14
3. DEELGEBIED NOORD	15
3.1 Opdeling in deelgebieden	15
3.2 Plein Noordzijde e.o.	16
3.3 Middengedeelte Noordzijde	17
3.4 Hoek Helderseweg-Kruseman van Eltenweg	19
4. WELSTANDSKADER	20
4.1 Samenhang en karakter	20
4.2 Relatie programma – architectuur	20
4.3 Materiaal, kleur en detail	20
4.4 Gebouw en openbare ruimte	21
4.5 Kernpunten	21
COLOFON	22



deelgebied Noordzijde



ruimtelijk model Noordzijde

Door de gemeenteraad is op 31 januari 2005 het structuurplan Stationsgebied vastgesteld. In dat structuurplan wordt op hoofdlijnen de meest gewenste toekomstige ontwikkeling aangegeven. Op grote lijnen zijn daarmee door de raad de kaders aangegeven waarbinnen de plannen verder kunnen worden uitgewerkt. Het gaat daarbij met name om een belangrijke infrastructurele aanpassing en de functionele invulling van het gebied. Op de plankaart Stationsgebied Ontwikkeling Noordzijde d.d. 12-10-2009 zijn de gewenste functies aangegeven, waarbij tevens de maximale hoogtes en bouwvlakken zijn vermeld.

Zoals ook reeds in het structuurplan staat aangegeven, dienen de plannen nu verder te worden uitgewerkt. Daarbij is met name een drietal aspecten aan de orde, namelijk:

- een uitwerking van de stedenbouwkundige uitgangspunten;
- het opstellen van welstandscriteria;
- en een uitwerking van de inrichting openbare ruimte.

Dit beeldkwaliteitplan legt de ambities van de gebiedsontwikkeling voor de komende jaren vast en zal als toetsingskader dienen voor bouwaanvragen en vrijstellingsverzoeken.

Basis voor de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige richtlijnen en de richtlijnen ten aanzien van de inrichting openbare ruimte vormt het structuurplan Stationsgebied. Daarin worden immers de ruimtelijke kaders op hoofdlijnen gesteld. Vandaar dat in het eerste hoofdstuk eerst in samengevatte vorm de kaders op hoofdlijnen, zoals die in hoofdstuk 4 van het structuurplan staan aangegeven, worden opgesomd.

Vanuit die kaders op hoofdlijnen is doorgewerkt naar een meer concrete stedenbouwkundige planopzet. Deze is in hoofdstuk 2 opgenomen. Tevens wordt daarbij een aantal belangrijke thema's behandeld.

Een en ander heeft geleid tot een opdeling in verschillende deelgebieden, beschreven in hoofdstuk 3.

Dit document betreft de uitwerking van het deelgebied Noordzijde e.o., waarbij met name aandacht bestaat voor de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. Dit komt in het vierde hoofdstuk aan bod.

Bij de tekst in met name de hoofdstukken 3 en 4 is een aantal beelden gegeven. Nadrukkelijk moet worden opgemerkt dat het daarbij gaat om referentiebeelden en impressies ter ondersteuning van de uitgangspunten. Het zijn voorbeelden van hoe er invulling aan gegeven kan worden. In geen geval betreft het de daadwerkelijke inrichting van het gebied.



overzicht stationsgebied



ruimtelijk model Noordzijde

1.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft op 31 januari 2005 het structuurplan Stationsgebied vastgesteld. Het structuurplan is bedoeld als kader, waaraan verdere uitwerking moet worden gegeven middels dit beeldkwaliteitplan.

Uiteindelijk moet de planvorming leiden tot daadwerkelijke uitvoering, tot het creëren van een hoogwaardig stedelijk milieu, waarin kantoren en woonfuncties een plaats kunnen vinden, met daarbij een kwalitatieve invulling van de openbare ruimte, een sterk verbeterde infrastructurele ontsluiting van het gebied, en waarbij veiligheid en leefbaarheid voor de aangrenzende woonwijken voorop staan.

Hiertoe is in het structuurplan een aantal (ruimtelijke) kaders aangegeven (hoofdstuk 4 van het structuurplan). Deze kaders zijn globaal van karakter, en dienen verder te worden geconcretiseerd.

De in het structuurplan aangegeven kaders hebben met name betrekking op de stedenbouwkundige uitgangspunten, en op de inrichting van de openbare ruimte. Deze kaders zullen hierna in de paragrafen 1.2 tot en met 1.6 in samengevatte vorm worden weergegeven.

Daarnaast is in het structuurplan kort ingegaan op de Welstandsnota, die door de gemeenteraad van Alkmaar op 24 mei 2004 is vastgesteld (paragraaf 5.3 van het structuurplan). De toetsing van bouwplannen aan de redelijke eisen van de welstand gebeurt met ingang van 1 juli 2004 op basis van de inhoud van deze nota.

Voor grotere (her)ontwikkelingsprojecten die de bestaande ruimtelijke structuur en karakteristiek doorbreken bevat de Welstandsnota geen welstandscriteria. Dergelijke criteria kunnen namelijk niet worden opgesteld zonder dat er een concreet stedenbouwkundig plan aan ten grondslag ligt. Het stationsgebied is als een dergelijk (her)ontwikkelingsproject aangegeven.

In de Welstandsnota is aangegeven dat het opstellen van Welstandscriteria voor (her)ontwikkelingsprojecten een onderdeel van de stedenbouwkundige planvoorbereiding dient te zijn. De stedenbouwkundige kaders van het structuurplan zijn daarvoor echter niet concreet genoeg. Die stedenbouwkundige kaders worden in dit beeldkwaliteitplan verder uitgediept (hoofdstukken 2 en 3) en aangevuld met een welstandskader (hoofdstuk 4). Op basis hiervan wordt een separaat document voor de Welstandscriteria opgesteld.

1.2 Beschrijving gewenste situatie

In hoofdstuk 4 van het structuurplan is een beschrijving van de gewenste situatie aangegeven. Daarin is een aantal uitgangspunten aangegeven dat als kader voor dit beeldkwaliteitplan geldt, waarbij een deling is te maken in uitgangspunten ten aanzien van de verdere stedenbouwkundige uitwerking en ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte.

Ook de uitgangspunten zoals die op de bij het structuurplan behorende plankaart zijn aangegeven, dienen als kader voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking.

1.2.1 Plan op hoofdlijnen

Naar aanleiding van analyse en onderzoek is in het structuurplan een plan op hoofdlijnen geformuleerd (zie ook paragraaf 4.2 van het structuurplan). Dit hoofdlijnenplan omvat zowel de Zuidzijde als de Noordzijde van het Stationsgebied.

In het voorliggende document wordt uitsluitend de Noordzijde behandeld. Het plan op hoofdlijnen voor de Noordzijde van het Stationsgebied is als volgt geformuleerd:



hoogte-accnt aan het kanaal



voorplein en promenade

Aan de noordzijde zijn met name grootschalige kantoorvoorzieningen mogelijk. Daarnaast wordt ter bevordering van een functionele diversiteit wonen eveneens mogelijk gemaakt. Parkeervoorzieningen dienen verdiept te worden aangelegd overeenkomstig de geldende parkeernormen. De hoek Helderseweg - Kruseman Van Eltenweg krijgt als hoofdfunctie kantoren.

Aan de noordzijde is sprake van verschillende bouwvolumes. Aan het kanaal moet een hoogte-accnt komen. Vanaf dat accnt dient de hoogte naar het westen toe afbouwend te zijn, zowel richting station als richting de omliggende woonbebouwing. Uitgangspunt daarbij is dat de hoogte aansluiting moet vinden bij de hoogtecontouren van de Bergerhof. De nieuwe stationsingang dient door enigszins hogere bebouwing te worden geaccentueerd.

De herkenbaarheid van het station wordt bepaald door de stationsbebouwing aan noord- en centrumzijde. De herkenbaarheid van het stationsgebied kan worden vergroot door het plaatsen van een tweetal hoogteaccenten aan de noordzijde en centrumzijde tegen de Helderseweg aan. Bovendien zou aan de noordzijde de stationsingang geaccentueerd kunnen worden door hoogte-elementen.

Het stationsgebied is een intensief gebruikt stukje stad, dat aangenaam en overzichtelijk moet zijn. Aan de noordzijde komt een plein, aan de centrumzijde een boulevard.

Door voor doorgaand verkeer een bypass te maken langs het spoor, hebben de reizigers, de bewoners en de toekomstige schoolgebruikers van het Horizon College geen last van het autoverkeer. De exacte ligging van deze bypass is in de plankaart Stationsgebied Ontwikkeling Noordzijde d.d. 12-10-2009 vastgelegd.

In het kader van de transferiumgedachte moet er voldoende parkeergelegenheid zijn in het gebied. Niet alleen voor bewoners, werknemers en bezoekers, maar ook voor gebruikers van het station.

Aan de noordzijde komt een grote verdiepte parkeergarage, waarin minimaal 120 P&R-plaatsen dienen te komen. Ook de ten behoeve van de te vestigen functies te realiseren parkeerruimten dienen verdiept te worden gerealiseerd.

1.2.2 Programma in onderdelen

Een en ander heeft geleid tot een programma in onderdelen, waarbij is aangegeven dat het van belang is dat een eenduidig gebied wordt verkregen, en dat daarvoor de openbare ruimte van het gebied als één geheel wordt ontworpen, waarbij een onderscheid tussen de functievlakken niet zichtbaar zou moeten zijn (zie ook paragraaf 4.3 van het structuurplan).

Voorplein:

- Bij zowel de zuidelijke als de noordelijke stationsingang dient een plein annex voetgangersruimte te komen van voldoende grootte, en met voldoende zit en- wachtgelegenheid;
- Visuele oriëntatie tussen (hoofd)ingang en natransport.

Fiets:

- Toegang bewaakte stalling op minder dan 25 m van de stationstoegang;
- Toegang onbewaakte stalling op minder dan 50 m van stationstoegang;
- Recent zijn door ProRail nieuwe prognoses gemaakt voor wat betreft de benodigde capaciteit; deze zullen bepalend zijn voor het aantal te realiseren onbewaakte en bewaakte stallingplaatsen;
- Aandacht voor een goede verdeling qua aantallen tussen de noordzijde en centrumzijde.



werken en wonen



duurzame stedenbouw

Auto, K&R, parkeren:

- P&R: minimaal 120 plekken aan noordzijde;
- Voldoende K&R-plaatsen;
- Voldoende plaatsen ten behoeve van kortparkeren en mindervalide parkeren;
- K&R, taxi en kort- en mindervalide parkeren dicht bij stationsentree;
- Functioneel parkeren overeenkomstig geldende parkeernormen (buiten werktijden tevens ten behoeve van omwonenden);
- Aandacht voor parkeervraag op openbare weg ten behoeve van bezoekers van bewoners van de beoogde nieuwe woningen.

Werken (kantoren, commercie) en wonen:

- ca. 40.000 à 50.000 m² bvo ten behoeve van kantoren en/of woningen, en in beperkte mate commercie (waaronder moet worden verstaan kioskachting detailhandel, dienstverlening, en andere direct bij een station behorende commerciële functies);
- Op de voormalige Kwikfit-locatie (hoek Helderseweg - Kruseman Van Eltenweg) zal een kantoorfunctie worden gerealiseerd met een hoogteaccent aan de kanaalzijde.

1.2.3 Duurzaamheid

In paragraaf 4.4.1 van het structuurplan is een aantal uitgangspunten op het gebied van duurzaamheid aangegeven. Een aantal van de uitgangspunten op het gebied van duurzaamheid heeft betrekking op de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied, of op de inrichting van de openbare ruimte.

Ruimtelijk ontwerp:

Voor het uitwerken van het ontwerp van het stationsgebied dienen de richtlijnen van het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw te worden aangehouden. Daarvoor zijn voor het ruimtelijk ontwerp in ieder geval de onderstaande uitgangspunten van toepassing:

- Maximale benutting efficiënt en intensief ruimtegebruik: halfverdiept parkeren, bouwen in meerdere lagen met maximaal aantal m² vloeroppervlak, maximale bouwhoogte, hoge floorspace-index. Dit is aangegeven met een verdichtingsstudie;
- Uitwerken van een energievisie: plan toetsen op energieverbruik (kan via OEI-studie Novem) en het potentieel aan energie dat duurzaam kan worden opgewekt. Voor de locatie geldt een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van > 7.0;
- De gebouwen zo mogelijk ontwerpen op een lage warmte en koudevraag door rekening te houden met natuurlijke zoninval en natuurlijke koude (vb: lichtkoepels, warmte/ koude opslag, atrium, serre, verstekken, zomernachtkoeling etc);
- Gebruik van duurzame (natuurlijke) materialen in ontwerp;
- Gebruik van geïntegreerde zonne-energiesystemen, mits rendabel.

Openbare ruimtes:

Ten aanzien van de openbare ruimtes geldt dat bij de inrichting daarvan dat er rekening moet worden gehouden met:

- Integratie van groen in en om het complex;
- Toepassen van energiezuinige verlichting;
- Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor fiets en auto;



plein en promenade



bypass

- Aandacht voor veiligheid, vandalisme en criminaliteit;
- Gebruik van secundaire materialen voor het bouwrijp maken zoals het gebruik van puingranulaat;
- Voor het bouwrijp maken geldt de Alkmaarse Standaardlijst GWW (o.a. hout met FSC-keurmerk);
- Milieustraten verdiept aan te brengen dan wel inpandig aan te brengen;
- Afvoer hemelwater op oppervlaktewater met verbeterd gescheiden rioolsysteem;
- Omliggend groen en water dienen er 'aantrekkelijk' uit zien, bij te dragen aan de kwaliteit van het complex.

1.2.4 Water

In het overleg tussen de gemeente Alkmaar en het Hoogheemraadschap, dat in het kader van de watertoets heeft plaatsgevonden (zie paragraaf 4.4.2 van het structuurplan), is verzocht met de volgende uitgangspunten rekening te houden:

- Indien een toename van de verharding zal plaatsvinden, elders buiten het plangebied compenseren;
- Het hemelwater waar mogelijk afkoppelen van het riool;
- De waterkering langs het kanaal respecteren;
- Hydrologisch onderzoek heeft uitgewezen dat er geen oppervlaktewater in het Stationsgebied Noordzijde hoeft te worden ingebracht.

1.2.5 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Alles bij elkaar heeft dit geleid tot de volgende functionele en ruimtelijke invulling van het gebied (paragraaf 4.5 van het structuurplan).

Functies algemeen:

Het plangebied heeft als hoofdfuncties met name kantoren en wonen, alsmede functies op het gebied van openbaar vervoer (spoorwegdoeleinden, stationsfuncties en de functie busstation). Naast deze hoofdfuncties wordt binnen het plangebied in nog een aantal andere functies voorzien, zoals onder andere commerciële functies (kleinschalige horeca en detailhandel). In het structuurplan is geen exacte begrenzing tussen de verschillende functiegebieden aan te geven. De begrenzingen zoals die op de plankaart zijn aangegeven dienen derhalve als globale functiegrenzen te worden beschouwd. De op de structuurplankaart aangegeven functies worden in het structuurplan nader omschreven.

Algemene bebouwingsrichtlijnen noordzijde:

De afweging voor wat betreft de verschillende bouwhoogtes en bebouwingspercentages is reeds gemaakt in het structuurplan. Voor de argumentatie wordt korthedshalve daarnaar verwezen. Bij de verdere uitwerking dient zoveel mogelijk aansluiting te worden gezocht bij de aangrenzende woonomgeving. Bebouwingsgrenzen dienen nader te worden bepaald bij de verdere uitwerking.

Algemene richtlijnen parkeren noordzijde:

Bij het aanleggen van parkeervoorzieningen ten behoeve van de te vestigen functies dient te worden voldaan aan de geldende parkeernormen. Parkeervoorzieningen dienen (half)verdiept te worden gerealiseerd. Er komt een grote (half)verdiepte parkeergarage, waarin minimaal 120 P&R-plaatsen dienen te komen. Ook de ten behoeve van de te vestigen functies te realiseren parkeerruimten dienen (half)verdiept te worden gerealiseerd.



hoogte-accent Helderseweg



bypass spoorzijde

Er komt een grote (half)verdiepte parkeergarage, waarin minimaal 120 P&R-plaatsen dienen te komen. Ook de ten behoeve van de te vestigen functies te realiseren parkeerruimten dienen (half)verdiept te worden gerealiseerd. De (half)verdiepte parkeervoorzieningen mogen binnen het gehele plangebied worden aangelegd. Op zichzelf staande bovengronds gebouwde parkeergarages zijn niet toegestaan.

Stationsentree noord / plein noord:

Deze entree wordt geaccentueerd door een wat hogere bebouwing ten opzichte van de omgeving, tot een maximum van 5 bouwlagen. De vernieuwde stationsentree dient uitgevoerd te worden als een soort poortgebouw, waarbij samenhang met de entree aan de centrumzijde uitgangspunt is. Een belangrijk stuk van dit deelgebied zal worden ingevuld als stationsplein. De invulling van de openbare ruimte moet van grote kwaliteit zijn om de functie van stationsentree te onderstrepen.

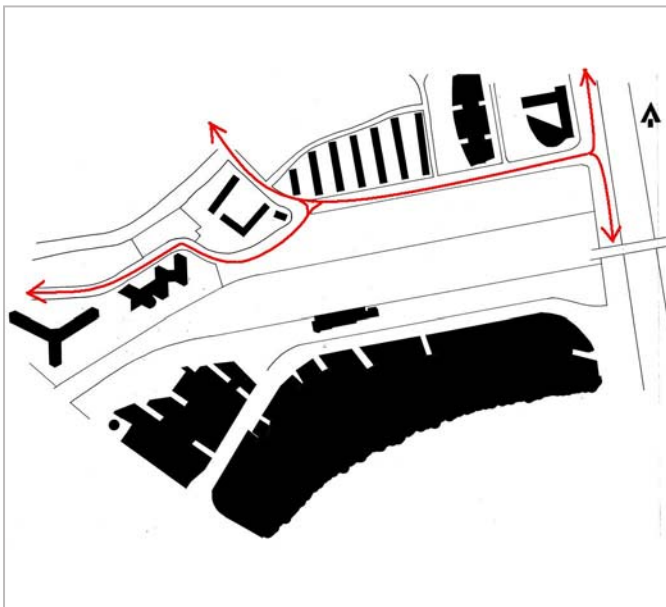
De Kruseman Van Eltenweg:

De exacte ligging van de bypass is vastgelegd in de plankaart Stationsgebied Ontwikkeling Noordzijde d.d. 12-10-2009 en kent de volgende uitgangspunten:

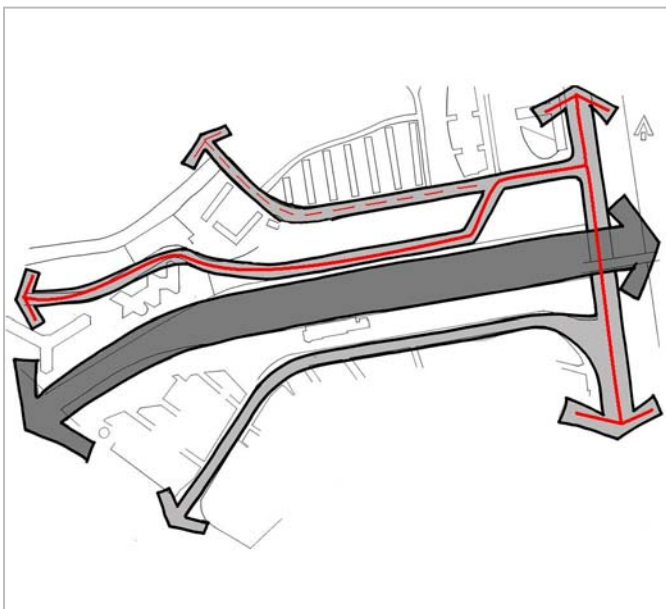
De afbuiging naar het spoor toe is gerealiseerd vóór de hoofd- en fietsentree van het Horizon College; deze komen uit op het bestaande, als 30 km/u in te richten gedeelte van de Kruseman Van Eltenweg;
De toegang tot het parkeerterrein van het Horizon College en de rechtbank komen wel op het 50km-deel uit (dus voor de afbuiging naar het spoor toe, gezien vanaf de Helderseweg);

De ontsluiting van de nieuwe functies aan de noordzijde zal via het nieuwe tracé plaatsvinden. Uitgangspunt bij de verdere planvorming is dat de bestaande iepen langs de Kruseman Van Eltenweg behouden zullen blijven. Daartoe dient voor wat betreft bebouwing een afstand van 9 meter uit de hartlijn van de stammen te worden aangehouden.





bestaande situatie



nieuwe ontsluitingsstructuur

In dit hoofdstuk komt de stedenbouwkundige opzet voor het plangebied aan de orde. Dit gebeurt aan de hand van een beschrijving van de gewenste structuur (paragraaf 2.1) en de ambities (paragraaf 2.2). Dit resulteert in een beschrijving van een aantal thema's (paragraaf 2.3).

Een aantal uitgangspunten en ambities wordt ondersteund middels referentiebeelden en schetsen. Daarmee wordt niet beoogd aan te geven hoe het zal moeten, maar hoe het zou kunnen; het betreft impressies.

2.1 Structuur

Voor het plangebied wordt, ten opzichte van de bestaande situatie, voorzien in een grotere intensivering van bebouwing en functies. De kaders zijn op hoofdlijnen weergegeven in het structuurplan (zie hoofdstuk 1). Hieronder wordt een verdere uitwerking voor wat betreft de structuur beschreven. Een en ander wordt in de bijgaande figuren verduidelijkt.

Bebouwing

Het spoor zal aan weerszijden worden begeleid door bebouwing, aan de zijde van de Helderseweg voorzien van een kop (hoogteaccenten). Aan de centrumzijde wordt het oude en nog altijd bestaande stationsgebouw hierin ingepast.

Pleinen

Ten behoeve van de herkenbaarheid van het station komen aan beide zijden duidelijke entrees, in de vorm van een stationsingang/tunnel. Deze entrees worden vormgegeven als een duidelijk herkenbaar stationsplein; de pleinen worden versterkt door de opzet van de bebouwing.

Verbindende elementen

Verbindende elementen in de structuur zijn:

- De hoogteaccenten aan de kant van de Helderseweg;
- De tunnel, met aan beide zijden een stationsplein;
- Een eenheid in uitstraling van de bebouwing;
- De Helderseweg.

Deze verbindende elementen zullen vanwege dat verbindend karakter extra aandacht vragen.

2.2 Ambitie

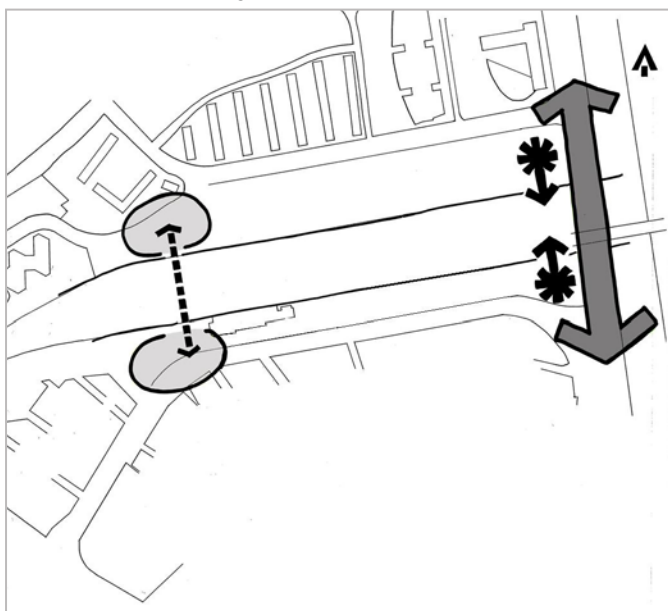
Voor de planontwikkeling in het stationsgebied geldt een hoog ambitieniveau. Het stationsgebied geldt als entree voor de stad, voor inwoners en voor bezoekers. Daarnaast kan een locatie op een knooppunt van openbaar vervoer worden gezien als een unieke locatie.

Zowel bebouwing als inrichting openbare en andere buitenruimte dient een hoogwaardige uitstraling te hebben. Ook de functies welke in het plangebied worden voorzien, met name kantoren, maar ook wonen, commercie en maatschappelijke functies, dragen bij aan dat hoogwaardig karakter.

Bij het inrichten van het plangebied dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de directe omgeving. Bergerhof en Spoorbuurt dienen gerespecteerd te worden, maar ook de hogere bouwlijnen langs de Helderseweg en de bebouwing naast de Bergerhof worden daarbij betrokken.



zones met nieuwe bebouwing



nieuwe verbindende elementen

Bebouwing en inrichting van het gebied dient een eigentijds karakter te hebben, waarbij het nadrukkelijk herkenbaar dient te zijn als stationsgebied van Alkmaar.

Indien bebouwing op maaiveld niveau wordt voorzien van een plint, dan wordt deze uitgevoerd met kwaliteit naar het openbaar gebied dan wel de buitenruimte toe. Dit is ook het geval van (half)verdiepte parkeervoorzieningen.

De stationsentrees dienen duidelijk als zodanig te worden onderscheiden.

De bebouwing en inrichting van het gebied worden vormgegeven met als uitgangspunt dat een sociaal veilig gebied wordt gerealiseerd, waar het prettig is te verblijven. De pleinen welke aan beide zijden van de stationsingang worden gerealiseerd, alsmede de promenade tussen de gebouwen, worden primair ingericht als verblijfsgebied voor langzaam verkeer.

Parkeren dient (half)verdiept te gebeuren. Bij de gebiedsontwikkeling geldt een goede bereikbaarheid voor iedereen als uitgangspunt. Bij de inrichting van het gebied en realisatie van bebouwing geldt duurzaamheid als uitgangspunt, waarbij dient te worden aangetekend dat schoonheid en levendigheid belangrijk bijdragen aan de duurzaamheid van de omgeving.

De halfverdiepte parkeeroplossingen zullen aan de Kruseman Van Eltenweg als plinten in het zicht komen. Deze moeten zorgvuldig met de gebouwarchitectuur worden geïntegreerd. Al te grote hoogtesprongen moeten worden voorkomen. Het ploien van het maaiveld of het leggen van een talud tegen de gebouwen kan worden ingezet om de overgang tussen gebouwen en openbaar gebied te verzachten. Trappen en hellingen dienen te worden geïntegreerd in het ontwerp voor de openbare ruimte.

2.3 Thema's

Uit het bovenstaande zijn grofweg de volgende thema's te destilleren, thema's waarmee bij de verdere uitvoering uitdrukkelijk moet worden rekening gehouden:

- Sociale veiligheid
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid
- Uitstraling
- Functies
- Duurzaamheid

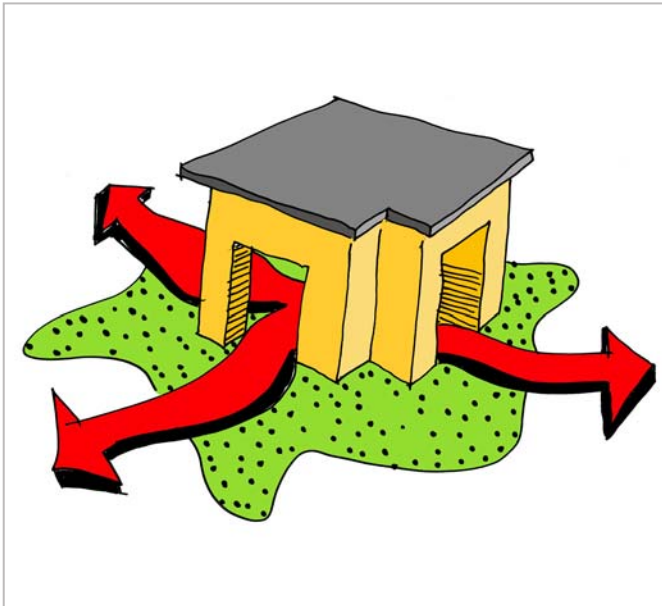
2.3.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een aspect dat veel aandacht verdient. In het kader van de structuurplanprocedure is gebleken dat veel mensen, als gevolg van de grootschalige kantoorontwikkeling, vrezen voor een sociaal onveilig overgangsgedebied van het station naar met name de Bergerhof toe. Buiten kantooruren is er immers veel minder sprake van sociale controle.

Om toch tot een sociaal veilig gebied te komen is een aantal maatregelen te nemen:

Functionele diversiteit

Allereerst wordt er gekozen voor functionele diversiteit. Naast kantoorontwikkeling is er tevens voorzien in woningbouw. Daarnaast kan er, met name rond beide stationspleinen, ruimte ontstaan voor commerciële en/of maatschappelijke functies die ook buiten kantooruren levendigheid genereren. Naast aandacht voor de functionele invulling, zijn er echter meer aspecten welke een rol kunnen spelen bij de inrichting van een sociaal veilig gebied.



alzijdige uitstraling

Extraverte bebouwing

De bebouwing welke wordt gerealiseerd dient een alzijdige uitstraling te hebben, waarbij kan worden gedacht aan de uitwerking van het gebouw, de architectuur, maar ook aan de directe relatie van binnen het gebouw naar buiten toe. Er dient sprake te zijn van extraverte bebouwing. Dat betekent bijvoorbeeld aan de noordzijde van het gebied dat de bebouwing niet alleen gericht is op de Bergerhof, maar ook op de spoorzijde. Deze relatie van binnen naar buiten toe dient te worden gegarandeerd (ook bij een plint).

Levendig verblijfsgebied

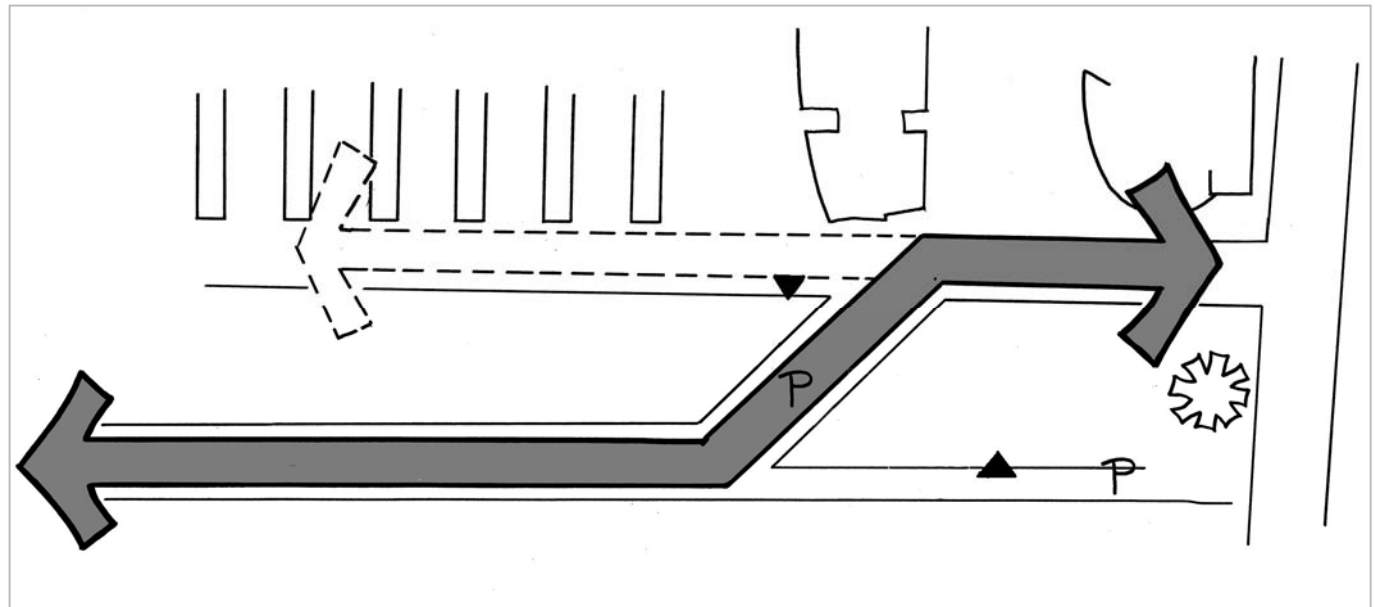
Levendigheid op straat moet worden gestimuleerd. Dit kan gebeuren middels een functionele diversiteit, maar ook door een kwalitatieve inrichting en een goede aanlichting, waarmee een prettig verblijfsgebied wordt gecreëerd. Het gebied wordt grotendeels ingericht als een verblijfsgebied, waarin de auto – indien aanwezig – te gast is.

(Toe)zicht

De tunnel en entrees worden ter bevordering van de sociale veiligheid bij voorkeur dusdanig uitgevoerd dat er zicht naar binnen toe mogelijk is. Gebouwde parkeervoorzieningen dienen overzichtelijk te worden vormgegeven, waarbij donkere en onoverzichtelijke hoeken worden voorkomen.



extraverte gebouwen



parkeerontsluiting kantorenzone



entree parkeergarage geïntegreerd in gebouw



expressieve gebouwen

2.3.2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid

(half)verdiept autoparkeren

Parkeren ten behoeve van de te realiseren kantoren en andere functies zal plaatsvinden in gebouwde, (half)verdiepte parkeervoorzieningen, die visueel beperkt aanwezig zijn in het straatbeeld. Dit geldt niet voor wat betreft de huidige parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, kortparkeerplaatsen en K&R-plaatsen.

Fietsstalling

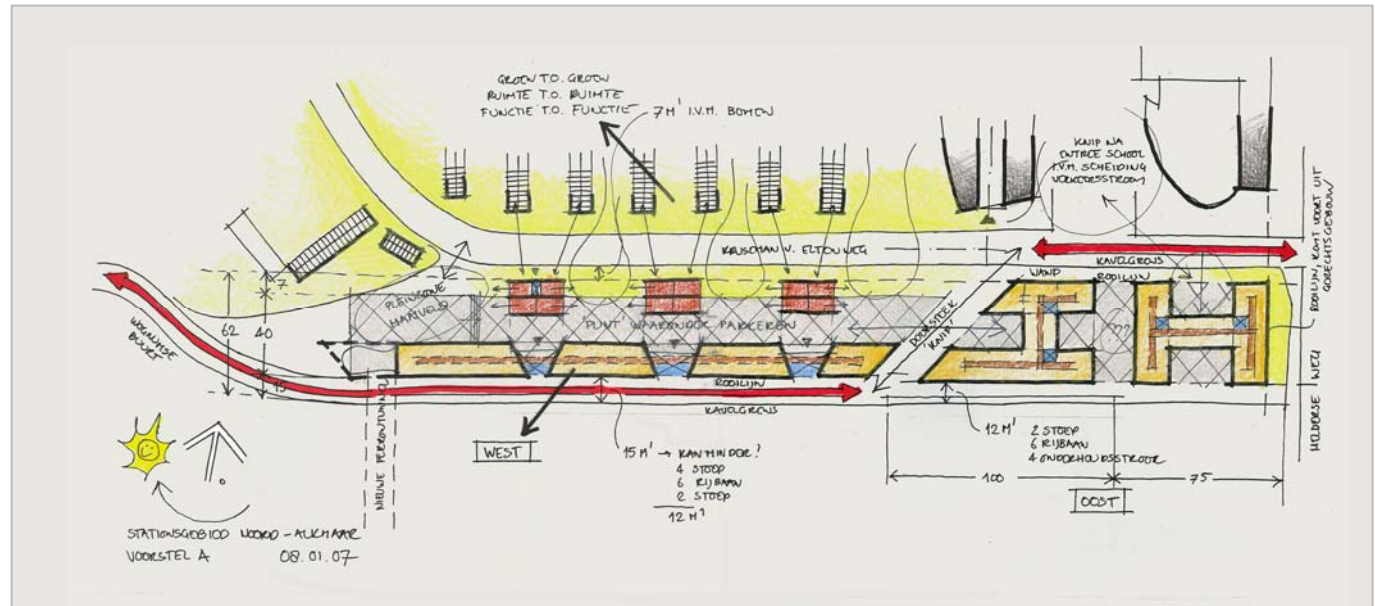
Fietsstalling (onbewaakt) wordt gerealiseerd als een hoogwaardige voorziening. Er dient een actief beleid te worden gevoerd om 'wildparkeren' van fietsen tegen te gaan. Fietsparkeren ten behoeve van de te realiseren functies (o.a. woningen en kantoren) dient inpassend te worden opgelost.

Goede bereikbaarheid voor iedereen

Het dient een voor iedereen goed bereikbaar en toegankelijk gebied te worden. Hetzelfde geldt voor de bebouwing, K&R- en P&R-parkeren.

Verkeerskundige ontsluiting kantoorbebouwing

De verkeerskundige ontsluiting van kantoorbebouwing aan de noordzijde zal in principe plaatsvinden aan de spoorzijde of tussen de nieuwe bebouwing in. De uitwerking hiervan zal zorgvuldig tot stand moeten komen, met veel aandacht voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en doorstroming.



stedenbouwkundige samenhang

2.3.3 Uitstraling gebied

Het gebied moet als toegangspoort tot de stad een hoogwaardige uitstraling krijgen. Het gebied zal een intensief gebruik gaan kennen, bebouwing wordt gerealiseerd met duurzame materialen, met een extroverte uitstraling. De entrees van het station en de daaraan gelegen pleinen zullen verbijzonderd worden.

Infrastructuur

Ook de binnen het gebied gelegen wegen zullen een opwaardering gaan krijgen, met veel aandacht voor de uitstraling:

- De bestaande en te handhaven Kruseman Van Eltenweg kent een laankarakter. Dit karakter zal worden behouden, en waar mogelijk worden versterkt. Versterking van het laankarakter kan door het toevoegen van bebouwing, maar ook door het aanvullen van de bestaande boomstructuur. De weg zal worden ingericht als een 30 km/u weg.
- De verlegde Kruseman Van Eltenweg langs het spoor krijgt een doorstroomfunctie en wordt als zodanig ingericht.

Bebouwing

Gebouwen kennen een duurzaam materiaalgebruik, en hebben een extroverte, naar buiten gerichte uitstraling. Situering en schaal van de bebouwing zijn gerelateerd aan de omgeving, zowel de bebouwing van die omgeving als de openbare ruimte. De bebouwing binnen het gebied zal op elkaar worden afgestemd, waarbij met name de koppen aan de kant van de Helderseweg, en de pleinen nadrukkelijk in relatie tot elkaar zullen worden vormgegeven.



hoogte accenten in de bebouwing



functiescheiding door materiaalgebruik



boulevard



promenade



duurzaamheid

Pleinen

De pleinen en promenade zullen aan beide zijden op één niveau worden ingericht. Tussen de onderdelen kan een hoogteverschil voorkomen. Door de inrichting van de openbare ruimte moet duidelijk zijn waar welke gebruiker (voetganger, fietser, auto) zich dient te begeven. Materialen, kleuren, inrichtingselementen en dergelijke kunnen hiertoe als middel worden ingezet maar de éénzijdigheid van het plein staat voorop.

Het pleinkarakter zal aan beide zijden worden versterkt door de bebouwing. De pleinen zijn in de eerste plaats functioneel, maar krijgen een zekere intimiteit, met een uitgesproken verblijfskarakter.

2.3.4 Functies

In zijn algemeenheid zal het stationsgebied een levendige uitstraling moeten gaan krijgen. Functionele diversiteit draagt daaraan bij.

Rond de pleinen zal meer aandacht komen voor commercie en stationsgebonden functies, alles met een uitnodigend karakter en uiteraard goed toegankelijk voor iedereen.

Hoofdzakelijk wordt voorzien in kantoorontwikkeling. Dergelijke functies passen hier, op een knooppunt van openbaar vervoer, uitstekend. Bovendien maken deze functies een hoogwaardige uitstraling van de bebouwing zeer goed mogelijk, en leveren daarmee een bijdrage aan de kwaliteit van het gebied.

Dit laatste geldt overigens ook voor woningbouw, met name aan de kant van de Bergerhof.

2.3.5 Duurzaamheid

Het stationsgebied zal als toegangspoort van Alkmaar een visitekaartje worden, met een hoogwaardige, kwalitatieve uitstraling. Duurzaamheid hoort daar absoluut bij. Dit kan tot uiting komen via materiaalgebruik, en de inzet van duurzame energieopwekking.

Uit onderzoek is gebleken dat een toevoeging van water vanuit waterhuishoudkundig oogpunt gezien niet noodzakelijk is. Toevoeging van water in het gebied kan uiteraard wel een bijdrage leveren aan de uitstraling van het gebied. Daarbij hoeft niet te worden gedacht aan de aanleg van een watergang, eerder wordt gedacht aan integratie van een waterpartij in het plein, of in bebouwing.



integratie van water op het plein

3.1 Opdeling in deelgebieden

Het gebied is in een aantal deelgebieden te onderscheiden, welke afzonderlijk kunnen worden beschreven en eventueel ontwikkeld. Uitgaande van alle hierboven aangegeven, voor het gehele gebied geldende uitgangspunten, wordt per deelgebied een meer concrete uitwerking gegeven.

Het betreft de volgende deelgebieden:

- A: Plein Noordzijde e.o.
- D: Middengedeelte Noordzijde
- E: Hoek Helderseweg - Kruseman Van Eltenweg

De begrenzing van de verschillende deelgebieden is in het figuur hiernaast aangegeven. Overigens betreft dit een globale begrenzing.



hoek Helderseweg-Kruseman van Eltenweg



de verschillende deelgebieden



samenhang deelgebieden

3.2 Plein Noordzijde e.o.

Afbakening plein

Er dient sprake te zijn van een echt plein, met een duidelijke link naar de stationsfunctie. De afbakening van het plein dient te worden gerealiseerd met begeleidende bebouwing.

Het geluidsscherm voor de woningen aan de Leeuwenbekstraat kan worden gehandhaafd, hoewel naar verwachting de noodzakelijkheid ervan, als gevolg van de bebouwing, zal komen te vervallen. Het scherm draagt in belangrijke mate bij aan de pleinvorming. Wanneer het scherm in zijn huidige vorm komt te vervallen, dan dient het in enige vorm terug te komen, ter begeleiding en afronding van het plein. De uitstraling van het plein moet van grote kwaliteit zijn om de functie van stationsentree te ondersteunen. Dit stelt ook hoge kwaliteitseisen aan vorm, materiaal en kleur van een nieuw scherm.

Inrichting plein

Het plein zal autovrij zijn, er komt een voetgangersverbinding nabij de stationsentree naar het K&R- / kort-parkeren. De stationsentree en de voetgangers verbinding worden bij voorkeur geïntegreerd in bebouwing.

Het plein wordt toegankelijk voor zowel voetgangers als fietsers; bij de inrichting van het plein wordt duidelijk gemaakt hoe de routing van de verschillende gebruikers is.

Kwalitatief hoogwaardig straatmeubilair en verlichting doen recht aan het plein; het wordt als een eenheid ontworpen. Plaatsing en vorm ervan komen bij de verdere uitwerking van het plein aan bod.

Groen kan een onderdeel vormen van het plein. De hoofdfunctie van het plein is wel het scheppen van ruimte voor de toegang van het station. Dit dient ook het uitgangspunt te zijn. Verblijfsactiviteiten zijn daarnaast welkom.



transparante bebouwing op het plein



overdekte fietsenstalling



impressie plein Noordzijde



overkapping stationsgebied

Bebouwing

De onbewaakte fietsenstalling wordt goed georganiseerd (met veel aandacht voor onder andere zichtbaarheid, herkenbaarheid, functionele inpassing, sociaal veilig), bij voorkeur geïntegreerd in bebouwing. Indien dat laatste niet haalbaar is, moet de overkapping van de stalling voortkomen uit en een relatie hebben met de omliggende bebouwing. De stationsentree moet sociaal veilig worden vormgegeven. De aan het plein toe te voegen (stations)functies (commercie, horeca) kunnen daaraan een bijdrage leveren. Verder zal de stationsentree uitgesproken en herkenbaar moeten zijn. De bebouwing rond het plein dient op alle bouwlagen extravert en alzijdig te zijn, zowel in relatie tot het plein als tot de stallingsvoorzieningen.

3.3 Middengedeelte Noordzijde

Alzijdigheid en extravertie van de bebouwing - zowel naar de Bergerhof als naar het spoor - is ook hier een vereiste. Het gewenste extraverte karakter moet bijdragen aan de herkenbaarheid van de mogelijke functies (kantoren en wonen).

Uitgangspunt is dat parkeervoorzieningen (half)verdiept worden gerealiseerd. Onder andere aan de zijde van de Bergerhof zullen daardoor plinten kunnen ontstaan, welke ten opzichte van de Kruseman Van Eltenweg zichtbaar zijn als verhogingen. Aan de uitwerking hiervan zullen nadere eisen worden gesteld. De plinten moeten zorgvuldig met de gebouwarchitectuur worden geïntegreerd. Al te grote hoogtesprongen moeten worden voorkomen. Het plooien van het maaiveld of het leggen van een talud tegen de gebouwen kan worden ingezet om de overgang tussen gebouwen en openbaar gebied te verzachten. Trappen en hellingen dienen te worden geïntegreerd in het ontwerp voor de openbare ruimte. Levendigheid en sociale veiligheid mogen daar niet in het geding komen.



wonen Kruseman van Eltenweg en promenade



extravert en alzijdig



alzijdige architectuur

Gebouwde parkeervoorzieningen

Ten aanzien van parkeren geldt verder dat het aantal overeenkomstig de normen moet zijn, en dat het (half)verdiept dient plaats te vinden. De entree van de parkeervoorzieningen moeten worden geïntegreerd in de bebouwing. Een eventuele plint dient kwalitatief te worden vormgegeven. Daarbij geldt in ieder geval dat aan de zijde van de Bergerhof geen muur mag ontstaan. Er dient sprake te zijn van een waardige plint, voortkomend uit en in samenhang met de architectuur van de rest van het gebouw.

Bebouwing

De bebouwing, welke bovenop de (half)verdiepte parkeervoorzieningen zal worden gesitueerd, kent een uitgesproken extravert karakter. Er zal sprake moeten zijn van een alzijdige architectuur. De entrees dienen goed te worden ontworpen, met nadrukkelijk aandacht voor sociale veiligheid. Het onderscheid in te vestigen functies (kantoorvestiging en wonen) dient in de architectuur door te werken. Nadrukkelijke aandacht moet er zijn voor de zijde van de Bergerhof, in die zin dat daar wandvorming moet worden voorkomen. Dit kan worden bewerkstelligd door het toepassen van een verspringende bebouwingslijn, zowel op de begane grond, als op de daarboven gelegen bouwlagen.

Aan de zijde van het spoor vormt de bebouwing de begeleiding van de nieuw aan te leggen weg. Hoger gelegen bouwdelen kunnen hier over de bouwgrens op de begane grond heen steken en dynamiek aan de gevel geven. Een strakke bebouwingswand is hier niet wenselijk.



uitkragingen en overstekken



markante gebouwen



extravert



goed zichtbare entree's



hoogte-accenten en alzijdigheid

Wat betreft de bouwhoogte is in het structuurplan reeds op hoofdlijnen een aantal uitgangspunten aangegeven. Langs de Kruseman Van Eltenweg vindt in de bestaande bebouwing een hoogte-overgang plaats, namelijk waar de nieuwbouw van het Horizoncollege overgaat in de woonbebouwing van de Bergerhof. Een dergelijke hoogte-overgang dient terug te komen in de bebouwing aan zuidzijde van de bestaande Kruseman Van Eltenweg.

De bebouwing aan weerszijden van de bypass vormt een eenheid, waar de route als het ware doorheen snijdt. Dit zal in de uitstraling van de bebouwing aan weerszijden terug moeten komen.

3.4 Hoek Helderseweg - Kruseman Van Eltenweg

Het zicht over de nieuw aan te leggen Kruseman Van Eltenweg richting het Noordhollands kanaal dient te worden opgevangen door bebouwing. Dit hoeft niet persé op maaiveldniveau, overkraging van bebouwing is hier ook heel goed mogelijk. Een geheel transparant doorzicht naar het Noordhollands kanaal is echter niet gewenst.

Alzijdigheid van de bebouwing is een vereiste, zowel richting Rechtbank, Horizoncollege en Noordhollands kanaal, als naar het spoor toe. Bovendien is een extravert karakter van de bebouwing gewenst, die moet bijdragen aan de herkenbaarheid van de functie (kantoren).

Gebouwde parkeervoorzieningen

Een ander uitgangspunt is dat parkeervoorzieningen (half)verdiept worden gerealiseerd. Aan een eventuele plint die als gevolg daarvan ontstaat zullen nadere eisen worden gesteld. Levendigheid en sociale veiligheid mogen niet in het geding komen. De entree van de parkeervoorzieningen moeten worden geïntegreerd in de bebouwing. Een eventuele plint dient kwalitatief te worden vormgegeven. Daarbij geldt in ieder geval dat er geen hoge, blinde wand mag ontstaan. Er dient sprake te zijn van een waardige plint, voortkomend uit en in samenhang met de architectuur van de rest van de bebouwing.

Bebouwing

Het bijzondere karakter van deze locatie wordt versterkt door het aan weerszijden van het spoor situeren van hoogte-accenten. Deze markeren het stationsgebied langs de Helderseweg. De accenten zijn in het structuurplan reeds op hoofdlijnen in een aantal uitgangspunten aangegeven.

Belangrijk is dat beide gebouwen in relatie tot elkaar worden ontworpen. Dit kan zich uiten in architectuur, materiaalgebruik, kleur en/of vormgeving. De bebouwing kent een uitgesproken extravert karakter. Er zal sprake moeten zijn van een alzijdige architectuur.

De entrees dienen goed te worden ontworpen, met nadrukkelijk aandacht voor sociale veiligheid.



volumes en verbindende elementen



materialen en kleurengamma

In samenhang met de uitwerking van het bestemmingsplan voor het Stationsgebied Noordzijde geeft deze paragraaf richtlijnen om te komen tot eenduidige beeldkwaliteit op de locatie Stationsgebied Noord en worden welstandscriteria aangelegd die kunnen dienen als toetsingskader voor bouwaanvragen en vrijstellingsverzoeken.

Er komen richtlijnen aan de orde zowel voor de uitwerking van de gebouwen als voor de inrichting van de openbare ruimte. Een aantal uitgangspunten, ambities en criteria wordt ondersteund middels referentiebeelden en schetsen. Daarmee wordt niet beoogd aan te geven hoe het zal moeten, maar hoe het zou kunnen; het betreft impressies.

4.1 Samenhang en karakter

Het plan voor het Stationsgebied Noord gaat uit van een onderscheidende herkenbaarheid van de verschillende functies en afzonderlijke volumes met een compact karakter en wil stedelijke levendigheid en geborgenheid uitstralen. Om die identiteit waar te maken is samenhang nodig. Naast de samenhang tussen de gebouwen onderling (massa-opbouw, materiaal) speelt ook de samenhang met de vormgeving van de openbare ruimte een centrale rol in de uitwerking van het plan. De inrichting van de openbare ruimte als verkeers- en verblijfsgebied heeft een bindende functie en bevordert de stedelijke levendigheid.

4.2 Relatie programma – architectuur

De verschillende functies en afzonderlijke volumes in het plangebied zullen als zodanig goed leesbaar en herkenbaar zijn en ervoor zorgen dat de massaliteit van het plan wordt genuanceerd. Koppeling van de afzonderlijke gebouwen langs de spoorzijde is echter wel wenselijk vanwege de gewenste geluidswering. De koppelingen kunnen een eigen uitdrukking krijgen door specifieke functies, zoals entree's, trappenhuisen en dergelijke. De voetgangerstoegangen tot kantoren, woongebouwen en parkeergarages zijn zodanig herkenbaar aan de promenade gesitueerd, dat dit de levendigheid en verblijfskwaliteit van de centrale zone versterkt.

4.3 Materiaal, kleur en detail

De Stationsgebied Noord wordt voorgesteld als een compacte stedelijke bebouwingsvorm in een architectuur van hoog niveau. Deze architectuur onderscheidt zich onder andere door een beeldkwaliteit van een tijdloos karakter, tot uitdrukking gebracht door een zeer zorgvuldige detaillering en het gebruik van duurzame materialen. De bebouwing staat op een platform van pleinen en een promenade, ingekaderd door enerzijds de stedelijke parkzone langs de Kruseman Van Eltenweg, anderzijds door de verkeersontsluiting langs de utilitaire spoorzone.

De vorm van de bebouwing wordt sterk gestuurd door de volumesuggestie in het stedenbouwkundig plan. De dakvorm is overwegend plat en de daklijnen in de gevels kennen geen andere onderlinge verspringingen dan die welke in het stedenbouwkundig massaplan zijn aangegeven.

Als belangrijkste materiaal in de gevels moet gedacht worden aan baksteen in het kleurengamma van oranje-oker tot terraroodpaars-donkerbruin in pigmentrijke schakeringen en verwerkt in verzorgde metselverbanden en voegwerk. De afwisseling van kleuren mag sprekend zijn. Afwisselende volumes, koppelingen tussen gebouwen en specifieke functie-onderdelen kunnen helder en licht van aard zijn, om openheid te ondersteunen of daglichttoetreding te genereren. Bij deze toegevoegde materialen moet gedacht worden aan glas, natuursteen, roestvrij staal, aluminium, geëmailleerde beplating en keramische tegels en hout. Naast de naturel-kleuren van deze materialen, worden voor de afwerking aard-kleuren gesuggereerd (terra, oker, sepia etc. maar ook zwart en wit). Artificiële kleuren worden geweerd.



inrichting openbare ruimte



zorgvuldige detaillering

De zichtdaken vormen de vijfde gevel in het plan en verdienen bijzondere aandacht. De positie en/of integratie van installaties, dakkappen, hemelwaterafvoeren etc. dient goed te worden afgewogen. Bij de materiaalkeuze voor de afwerking van zichtdaken wordt bij voorkeur afstemming gezocht met het gevelmateriaal en kan onder andere gedacht worden aan sedum.

4.4 Gebouw en openbare ruimte

Architectuur en openbare ruimte moeten in aanvulling op elkaar de identiteit van het Stationsgebied Noord maken. De bebouwing in het Stationsgebied Noord staat op een platform van pleinen en een promenade, ingekaderd door enerzijds de stedelijke parkzone langs de Kruseman Van Eltenweg, anderzijds door de verkeersontsluiting langs de utilitaire spoorzone. De manier waarop gebouwen op de grond staan is hierbij van wezenlijk belang, maar ook de materialisering en de inrichting van de ruimte tussen de gebouwen.

Doordat het parkeren is georganiseerd in (half)verdiepte garages komen er veel plinten voor in het plan. Deze moeten zorgvuldig met de gebouwarchitectuur en/of het groeninrichtingsplan worden geïntegreerd. Al te grote hoogtesprongen moeten worden voorkomen. Het plooien van het maaiveld of het leggen van een talud tegen de gebouwen kan worden ingezet om de overgang tussen gebouwen en openbaar gebied te verzachten. Trappen en hellingen dienen te worden geïntegreerd in het ontwerp voor de openbare ruimte.

De inrichting van de plein- en promenadezone verdient bijzondere aandacht. Het is de verbindende schakel tussen het Stationsplein Noord, de woningen en kantoren aan de middenzone en de grote kantoorfunctie op de hoek Helderseweg-Kruseman Van Eltenweg. Het gebied is een hoofdader voor voetgangersverkeer, maar moet ook een belangrijke verblijfskwaliteit krijgen. Hoogwaardige materialen moeten deze kwaliteiten onderstrepen, waarbij ook bijzondere aandacht uitgaat naar de openbare verlichting.

Als erfafscheiding tussen de Verlegde Kruseman Van Eltenweg en het spoor dient een groene wand te worden toegepast. Hierbij wordt gedacht aan een spijlenhek als drager met een groenblijvende begroeiing.

4.5 Kernpunten

Bovenstaande omschrijving van de gewenste beeldkwaliteit voor het Stationsgebied Noord geeft een handvat aan een aantal kernkwaliteiten in het plan. Bij de interpretatie van deze teksten en beoordeling van plannen dienen deze kernpunten steeds als eerste in gedachten te worden gehouden:

- een samenhangend, compact stedelijk gebied;
- levendigheid in gebruik en functies;
- geborgenheid in schaal;
- herkenbare functies en volumes;
- versterking van architectuur en openbare ruimte;
- aandacht voor hoogwaardige architectuur en zorgvuldige detaillering;
- duurzame schoonheid.

Colofon

Gemeente Alkmaar
Postbus 53
1800 BC Alkmaar
072-5488888

Sjaak Dekkers projectmanager Stationsgebied
Bert van Dijk stedenbouwkundig ontwerper

OPL Architecten
Postbus 2448
3500 GK Utrecht
030-2511005

Flip Luger architect

