

Ruimtelijke onderbouwing  
**Helderseweg naast 55**  
Gemeente Alkmaar

**BURO**

**SRO**

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement



*Planstatus:* ontwerp  
*Plan identificatie:* NL.IMRO.0361.Heldersewegnaast55-on01  
*Datum:* 10-2-2014  
*Contactpersoon Buro SRO:* M. de Weerd  
*Kenmerk Buro SRO:* SR130129  
*Oprichtgever:* Jonk Vastgoed

Buro SRO  
t Goylaan 11  
3525 AA Utrecht  
030 2679198  
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01  
kvK nummer: 30232281  
Rabobank rekeningnummer: 1421 54.024 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

## Inhoudsopgave

1 Inleiding .....	5
1.1 Aanleiding .....	5
1.2 Ligging van het plangebied .....	5
1.3 Vigerende bestemmingsplan .....	6
1.4 Leeswijzer .....	6
2 Bestaande & nieuwe situatie .....	7
2.1 Omgeving .....	7
2.2 Plangebied .....	7
2.3 Beoogde invulling .....	8
3 Beleidskader .....	11
3.1 Rijksbeleid .....	11
3.2 Provinciaal beleid .....	13
3.3 Regionaal beleid .....	17
3.4 Gemeentelijk beleid .....	18
4 Uitvoerbaarheid .....	23
4.1 Milieueffectrapportage .....	23
4.2 Milieu .....	24
4.3 Water .....	30
4.4 Verkeer en parkeren .....	34
4.5 Ecologie .....	35
4.6 Archeologie .....	36
4.7 Cultuurhistorie .....	37
4.8 Duurzaamheid .....	37
4.9 Economische uitvoerbaarheid .....	38
Voetnoten .....	39
Bijlagen .....	40

# 1 Inleiding

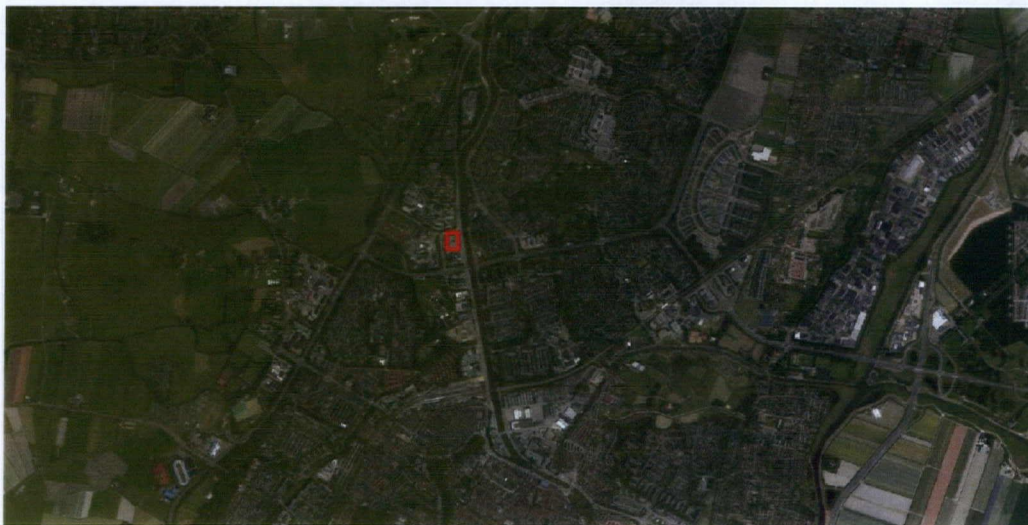
## 1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer is voornemens de braakliggende gronden naast Helderseweg 55 te ontwikkelen. De nieuwe invulling gaat uit van een autogarage en een onbemand tankstation (hoogwaardige automotive) in het noordelijke deel van het gebied 'Helder', daarmee blijft het Connexionterrein (zuidelijke invulling) gehandhaafd. Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Helder'. Dit bestemmingsplan is op 26 augustus 2010 vastgesteld en voorziet in een herontwikkeling naar kantoren en aanvullende functies. Inmiddels biedt de huidige markt geen ruimte meer voor een herontwikkeling naar kantoren. Het terrein aan de stadsentree van de Helderseweg ligt hierdoor al enige tijd deels braak.

De beoogde ontwikkeling is strijdig met het geldende bestemmingsplan. De gemeente Alkmaar is voornemens om de aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van het geldende bestemmingsplan. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht biedt daarvoor de mogelijkheid. Het voorliggende document vormt de daarvoor benodigde ruimtelijke onderbouwing.

## 1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van Alkmaar en bevindt zich direct nabij de kruising van de Helderseweg met de N245 Huiswaarderweg. De locatie wordt begrensd door de Helderseweg / Noordhollandsch kanaal, de afrit van de N245 en het Connexionterrein ten zuiden van het plangebied. In de onderstaande afbeeldingen zijn de locatie in de omgeving en de begrenzing van het plangebied aangegeven.



*Situering planlocatie ten opzichte van Alkmaar en omgeving*



*Globale begrenzing plangebied*

### **1.3 Vigerende bestemmingsplan**

Voor de planlocatie vigeert het bestemmingsplan 'Helder'. Dit bestemmingsplan is op 26 augustus 2010 vastgesteld. Binnen dit bestemmingsplan hebben de betrokken gronden de bestemming 'Kantoor'. Deze bestemming biedt ruimte aan de realisatie van een kantoor van 15.000 m<sup>2</sup> bvo met een maximale bouwhoogte van 32 meter. Voorts biedt het bestemmingsplan mogelijkheden voor horeca, recreatieve voorzieningen zoals een sportschool en andere ondergeschikte functies zoals groen, verkeer en verblijf, parkeren en water. De beoogde ontwikkeling van hoogwaardige automotive is niet passend binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan.

### **1.4 Leeswijzer**

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande en de beoogde situatie beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante Rijks-, provinciale-, en gemeentelijke beleid en de relevante wetgeving opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt het project inhoudelijk op haalbaarheid getoetst aan de hand van het geldende beleid en (milieu)wetgeving. Tevens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de economische haalbaarheid van het plan.

## 2 Bestaande & nieuwe situatie

### 2.1 Omgeving

De planlocatie is gelegen binnen de noordelijke afrit van de Huiswaarderweg naar het bedrijventerrein Viaansemolen en de Helderseweg. Het zuidelijk deel van het terrein, gelegen langs de Huiswaarderweg, is in gebruik door Connexion. Dit terrein is ingevuld met diverse bouwvolumes van maximaal 2 bouwlagen met een kleine kap.

Ten westen van de afrit langs de Havinghastraat staan bedrijfsgebouwen in hedendaagse architectuur met maximaal 3 bouwlagen. De gebouwen geven begeleiding aan de Huiswaarderweg en afrit. Ten noorden van de locatie staat iets terugliggend van de Helderseweg en de afrit een bedrijfsgebouw met een eigentijdse architectuur en vorm.

### 2.2 Plangebied

De Helderseweg is een radiaal die direct een verbinding legt van de Huiswaarderweg (N245) naar het centrum van Alkmaar. In het stadsbeeld wordt de afrit van de N245 in relatie tot de Helderseweg gezien als een stadsentree die een visiekaartje van Alkmaar aan de ring is. Het Noordhollandsch kanaal geeft begeleiding aan deze route en is een belangrijke waterverbinding.

De planlocatie wacht al enige tijd op een geschikte vervolgfunctie. De aanvankelijk aanwezige bebouwing is reeds eerder gesloopt. Los van de bestrating, enkele hekwerken en lichtmasten is het plangebied compleet leeg. Hiernavolgende foto's geven een impressie van de huidige invulling. Op deze foto's is tevens een deel van het Connexionterrein te zien.



*Huidige invulling (gezien vanaf Helderseweg)*

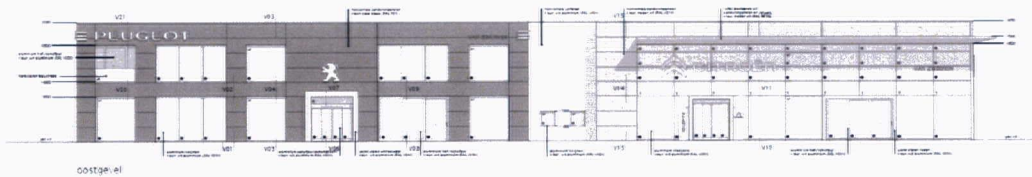


*Huidige invulling (gezien vanaf Havinghastraat)*

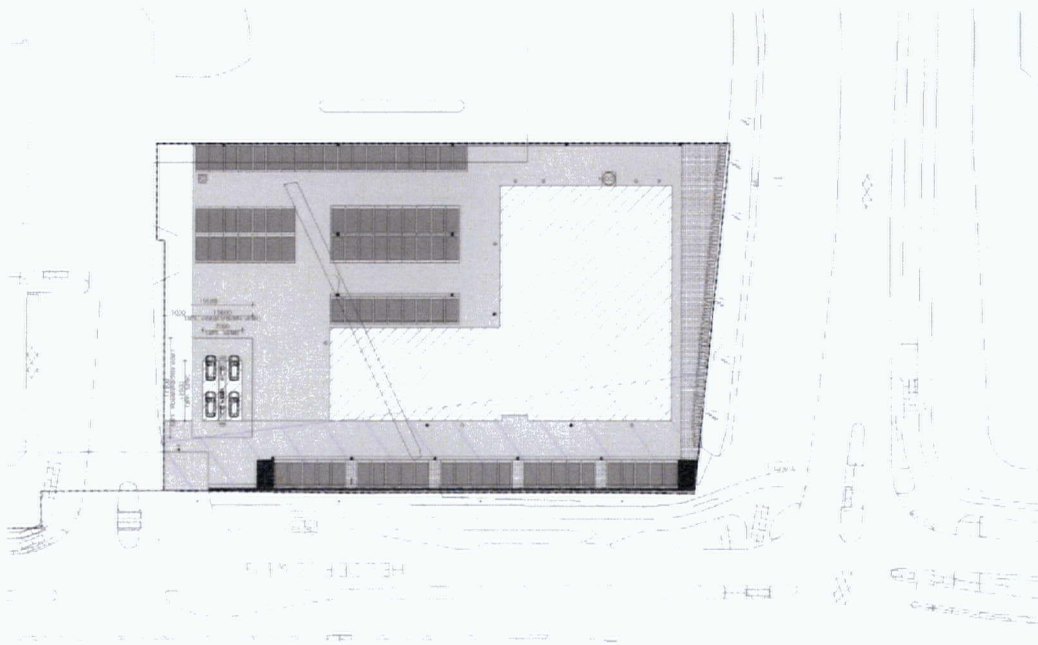
### 2.3 Beoogde invulling

De beoogde ontwikkeling gaat uit van de realisatie van een autobedrijf en een onbemand tankstation. Het autobedrijf kent reparatie- en verkoopactiviteiten en geen autoplaatwerkerij of autospuitinrichting. Het autobedrijf is nu gevestigd op een locatie aan de Helderseweg 29 en een locatie buiten Alkmaar. Op de nieuwe locatie worden de twee huidige locaties geïntegreerd. De locatie aan de Helderseweg is sterk verouderd en zal deels worden gesloopt. Het beoogde gebouw biedt ruimte aan de verkoop van twee verschillende automerken (Peugeot en Citroën), een werkplaats, kantoren en onder meer voorraadruimten.

De beoogde bouwhoogte bedraagt circa 8 meter. Het bouwvolume is zo opgezet dat deze de kavelgrenzen en de omliggende infrastructuur volgt en begeleidt. Op het binnenterrein wordt ruimte gevonden voor parkeren en de ontsluiting van de werkplaats. Het totale autobedrijf, incl. werkplaats, opslag, sanitaire ruimten en bijvoorbeeld verkeersruimten, is circa 2750 m<sup>2</sup> groot. In totaal wordt in 1.480 m<sup>2</sup> verkoopruimte (showroom) voorzien.

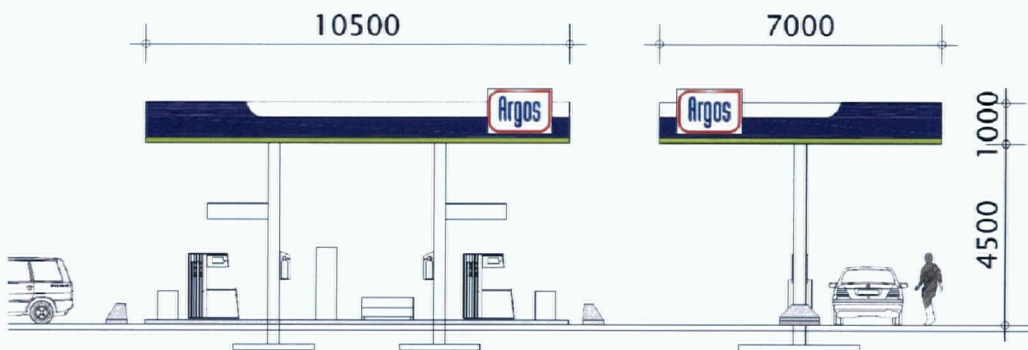


*Impressie beoogde ontwikkeling (oostgevel autobedrijf)*



*Impressie beoogde ontwikkeling (terreinindeling)*

Het onbemande tankstation wordt direct ten zuiden van de autogarage gerealiseerd. Er kan 24 uur per etmaal en zeven dagen in de week getankt worden. Daarmee komt het tankstation naast de bestaande ingang en tussen de autogarage en het Connexionterrein in te liggen. Het tankstation biedt plaats aan vier brandstofpompen, LPG zal niet worden verkocht. Aanvullende voorzieningen zoals snoepautomaten of bandenoppompvoorzieningen worden niet gerealiseerd.



*Impressie beoogde ontwikkeling (aanzichten tankstation)*

Het tankstation wordt voorzien van een luifel. Dit maakt het mogelijk voor gebruikers om in beschutting te tanken. Deze luifel is circa 5,5 meter hoog. Voorts wordt langs de Helderseweg een prijszuil gerealiseerd. Deze prijszuil kent een bouwhoogte van 5 meter.

#### **Stadsbeeld**

In het Stadsbeeld wordt de Helderseweg genoemd als stadsentree/visitekaartje van de stad. Hierbij gaat het om verdere ontwikkeling van de stadsentrees aan de ring van Alkmaar met de nodige aandacht voor kwaliteit. De planlocatie kan als 'poort' fungeren voor de stadsentree Helderseweg. De invulling moet daarvoor herkenbaar en uitnodigend zijn. Vanwege deze functie zijn door de gemeente aanvullende randvoorwaarden gesteld. Deze randvoorwaarden worden in paragraaf 4.10 genoemd. De ontwikkeling is reeds in een eerdere fase voorgelegd aan de afdeling stadsontwikkeling en de welstandscommissie. Beide geven aan akkoord te kunnen gaan met de huidige opzet.



**Groene inpassing**

Onder meer vanwege de functie als stadsentree/visitekaartje en het gemeentelijke Groenbeleidsplan zijn in overleg met gemeente en initiatiefnemer aanvullende voorwaarden gesteld voor een representatieve groene inpassing. Daarbij is gesteld dat in afwijking van de eerder geformuleerde randvoorwaarden (zie paragraaf 4.10) parkeren voor de voorgevel mogelijk is mits groen ingepast. De daarbij toe te passen parkeercoëfficiënten bedragen maximaal 5 parkeerplekken per koffer, onderbroken door hoger opgaand groen (circa 2 meter). Voor deze koffers is begeleidend groen (circa 1 meter) gewenst. Voorliggende ontwikkeling past binnen deze aanvullende randvoorwaarden. In de bijlage van het voorliggende plan is een terreininrichting opgenomen.

**Werkgelegenheid**

Zoals gesteld verhuist de autodealer vanaf de Helderseweg 29 en zal tevens een vestiging buiten Alkmaar op de nieuwe locatie integreren. Dit betekent een behoud en uitbreiding van werkgelegenheid. Initiatiefnemer verwacht dat de totale ontwikkeling werkgelegenheid zal bieden van circa 55 arbeidsplaatsen.

**Reductie overcapaciteit kantoren**

Door de voorliggende ontwikkeling wordt een nieuwe invulling gevonden voor de planlocatie. De huidige planologische mogelijkheden voor kantoorontwikkeling (maximaal 15.000 m<sup>2</sup>) zullen derhalve niet aangewend worden. Momenteel is er sprake van een overcapaciteit aan aanbod van kantoorruimte. Gelet op deze overcapaciteit en de overgebleven mogelijkheden voor nieuwe kantoorontwikkeling is het alternatief aanwenden van de planlocatie gewenst.

## 3 Beleidskader

Bij ieder plan of project vindt inkadering binnen het beleid van de overheid plaats. Door een toetsing aan rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid ontstaat een duidelijk beeld van de marges waarbinnen deze ruimtelijke onderbouwing wordt opgezet. De beleidsinkadering dient een compleet beeld te geven van de ruimtelijke overwegingen en het relevante planologisch beleid.

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. De belangrijkste kaders van Rijk en de provincie Noord-Holland worden in het kort weergegeven, omdat deze zoals gezegd mede randvoorwaarden voor het lokale maatwerk voor de onderhavige vergunning zullen zijn.

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De Structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte (2006), Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de snelwegomgeving (2008). Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de geldende beleidsnota's gedateerd.

De visie heeft als doel dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Daarbij gaat de visie uit van het 'decentraal, tenzij...' principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

#### *Nederland concurrerend*

Nederland heeft een goede ruimtelijke economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een uitstekende internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's en optimale (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

#### *Nederland bereikbaar*

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd. De ambitie is dat gebruikers beschikken over optimale ketenmobiliteit via multimodale knooppunten en door goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

#### *Nederland leefbaar en veilig*

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zo veel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland houdt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt. Het aandeel duurzame energiebronnen moet toenemen.

### **Planspecifiek**

De beoogde ontwikkeling draagt, hetzij in zeer geringe mate, bij aan het doel 'Nederland concurrerend'. Voorts draagt het beoogde tankstation bij aan het faciliteren van de groei over de weg. De locatie is goed bereikbaar per auto. Het realiseren van een tankstation gaat daarmee uit van een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling is in lijn met het gestelde in de SVIR.

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. Op 1 oktober 2012 is een 1e aanvulling op het Barro in werking getreden.

In het Barro worden een aantal projecten die van Rijksbelang zijn met name genoemd en exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen. Het nationale belang dat het stellen van regels voor deze onderwerpen rechtvaardigt, is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro worden vijftien onderwerpen beschreven zoals: Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Ecologische hoofdstructuur en Verstedelijking in het IJsselmeer.

### **Planspecifiek**

De planontwikkeling en -locatie valt niet binnen de beschreven onderwerpen. Daarmee is er geen raakvlak met het Barro.

### **3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking**

Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 juridisch verankerd in het Bro. Dat betekent voor alle ruimtelijke plannen:

1. eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
2. vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt;
3. mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

### **Planspecifiek**

De vraag naar het autobedrijf is een bestaande vraag. Deze vraag is nu op twee locaties gehuisvest. Het aanhouden van de locatie aan de Helderseweg 29 is, onder meer vanwege de bouwkundige staat van het gebouw, niet langer gewenst. Voorts zorgt het samenvoegen van de twee locaties voor een duurzamere bedrijfsvoering van het autobedrijf. Voor het tankstation is op basis van een marktverkenning gebleken dat de voorliggende locatie zich in voldoende mate leent voor een tankstation. De bereidheid van initiatiefnemer te investeren is bewijs van de vraag.

De planlocatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied. Hergebruik van gebouwen is voor het tankstation niet aan de orde. Het autobedrijf wil de huidige twee locaties integreren in één moderne locatie. Het programma van eisen is zo specifiek dat hergebruik van bestaande bebouwing niet mogelijk is. Uitbreiding van de locatie aan de Helderseweg 29 is niet gewenst wegens de bouwkundige staat van dit gebouw.

De beoogde locatie is optimaal bereikbaar per auto. Gelet op de doelgroep van de ontwikkeling is een multimodale bereikbaarheid geen directe vereiste. Uit de gemeentelijke structuurvisie Locatiebeleid volgt dat het omliggende bedrijventerrein tevens per openbaar vervoer ontsloten wordt. Daarmee is de ontwikkeling, gelet op de aard van de ontwikkeling, meer dan voldoende ontsloten. Voor de inpassing

heeft de gemeente stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd. Zoals gemotiveerd onder paragraaf 4.10 is aan deze randvoorwaarden voldaan. Daarmee is sprake van een goede inpassing.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Structuurvisie 2040

De Structuurvisie 2040 is op 21 juni 2010 vastgesteld en op 23 mei 2011 herzien. In de structuurvisie legt de provincie vast welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening. De visie dient als leidraad voor de manier waarop de ruimte zich de komende tijd moet ontwikkelen. Samen met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening opgesteld. De PRV draagt zorg voor een heldere doorwerking naar de gemeentelijke bestemmingsplannen.

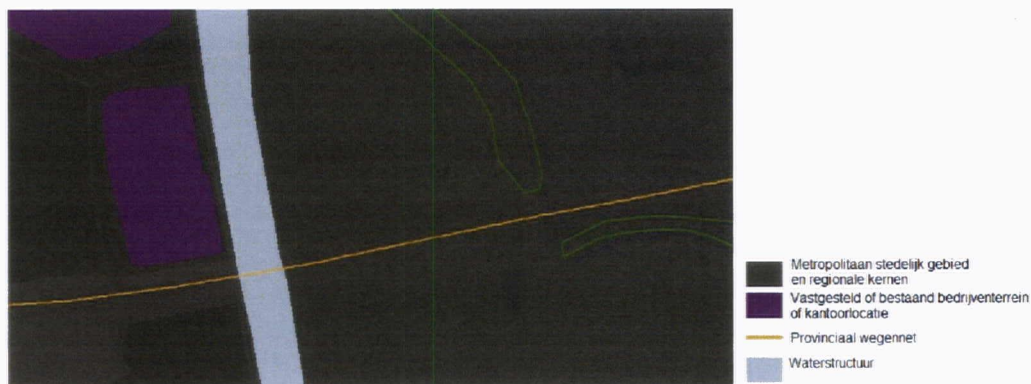
De provincie Noord-Holland zet in de nieuwe structuurvisie duidelijk in op het creëren van compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringt door aantrekkelijk recreatief groen. De Provincie Noord-Holland zorgt dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. In de structuurvisie wordt aangegeven welke belangen een rol spelen bij deze ambitie. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen. Daarbij richt de Provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionale en bovenregionale schaal spelen en/of gevolgen hebben. De drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen worden in de hiernavolgende afbeelding weergegeven.

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaatbestendigheid
Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen	Milieukwaliteiten	Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast
Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden	Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken	Voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater
Behoud en ontwikkeling van groen om de stad	Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting	Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen	

*Provinciale belangen*

### Planspecifiek

De provinciale structuurvisie schetst een groot aantal ontwikkelingen tot 2040. Deze ontwikkelingen leiden voor de planlocatie en omliggende gronden tot de hiernavolgende afgebeelde visiekaart.



Uitsnede visiekaart 2040

### Bedrijventerreinen

De planlocatie is op de visiekaart aangewezen als vastgesteld of bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie. Ten behoeve van de Noord-Hollandse economie wil de Provincie Noord-Holland dat kwalitatief en kwantitatief genoeg ruimte beschikbaar is voor nieuwe ontwikkelingen. Vanuit de ambitie voor compacte en hoogwaardige steden geniet herstructurering van bestaande bedrijventerreinen de voorkeur boven de uitleg van nieuwe terreinen. Ondanks dat de functie van het plangebied geruime tijd geleden vervallen is, is hier sprake van herstructurering.

### Detailhandel

Detailhandel in de binnensteden is belangrijk voor de economie en draagt bij aan de leefbaarheid en toeristische aantrekkelijkheid van Noord-Hollandse steden. De Provincie Noord-Holland hecht aan het instandhouden van de hoofdwinkelstructuur en wil stedelijke detailhandel behouden en versterken. Zij beschouwt nieuwe vormen van detailhandel als een welkome aanvulling, indien deze de bestaande structuur niet aantasten.

De Provincie Noord-Holland onderscheidt in haar detailhandelsstructuur hoofdwinkelcentra, bovenlokaal verzorgende centra, lokaal verzorgende centra, perifere locaties en thematische centra. Deze vormen hebben ieder hun eigen economische en sociale functies. Voor de provincie staat de versterking van de hoofdwinkelcentra, die ook voor het toerisme en het behoud van levendige binnensteden van belang zijn, centraal. De provincie zorgt voor monitoring en via regionale adviescommissies voor regionale afstemming van bovenlokale detailhandelsontwikkeling.

Het autobedrijf en het tankstation zijn aan te merken als vorm van detailhandel. Doordat deze vorm, gelet op leefbaarheid en ontsluiting, in de binnenstad niet gewenst is en niet concurrerend werkt met de binnensteden is de beoogde ontwikkeling niet strijdig aan het detailhandelsbeleid. In paragraaf 3.2.5 is het detailhandelsbeleid verder uitgewerkt.

### Overig

De structuurvisie wijst de planlocatie niet aan als natuur-, groen-, of cultuurhistorisch waardevol gebied. Daarmee zijn er geen strijdigheden en is de ontwikkeling in lijn met het gestelde in de Structuurvisie 2040.

### **3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie**

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is samen met de Structuurvisie 2040 op 16 februari 2010 door de Gedeputeerde Staten vastgesteld en vervolgens reeds zesmaal door Provinciale Staten of Gedeputeerde Staten gewijzigd aangenomen. De laatste wijziging is op 22 januari 2013 door de Gedeputeerde Staten geaccordeerd.

De verordening stelt regels en voorwaarden waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen.

#### **Planspecifiek**

In de PRVS is een autobedrijf aangewezen als volumineuze detailhandel. Blijkens artikel 5 is deze vorm van detailhandel op bestaande bedrijventerreinen of kantorenlocaties toegestaan. Nadere eisen of voorwaarden zijn niet opgenomen. Daarmee is de beoogde ontwikkeling niet strijdig aan het gestelde in de PRVS.

### **3.2.3 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013**

Provinciale staten hebben op 21 september 2009 het Provinciaal Milieubeleidsplan voor de periode 2009-2013 vastgesteld. Er worden in het plan voor Noord-Holland twee milieudoelen geformuleerd: het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid en het stimuleren van duurzame ontwikkeling zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Om die doelen te bereiken voert de provincie activiteiten uit op acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, klimaat en energie, licht en donkerte, geluid, geur en lucht. Bij afval draait het bijvoorbeeld om intensiever toezicht op afvalstromen. Onder geluid valt onder andere het verder terugdringen van geluidhinder door het opstellen van zonebeheerplannen voor bedrijventerreinen. Het milieubeleidsplan is de basis voor de handhaving en vergunningverlening ingevolge de Wet Milieubeheer. De provincie stelt tweejarige uitvoeringsprogramma's op waarin de uitvoering meer in detail zal worden vastgelegd.

#### **Planspecifiek**

Middels het gestelde in hoofdstuk 4 wordt voldoende aangetoond dat de planontwikkeling niet strijdig is aan het eerste milieudoel. Bestaande milieuwetgeving voorkomt afwenteling van milieubelastingen zoals vervuiling en dergelijke.

### **3.2.4 Nota Locatiebeleid 'Een goede plek voor ieder bedrijf - naar een nieuw locatiebeleid in Noord-Holland'**

Op 26 april 2005 is de Beleidsnota met betrekking tot het locatiebeleid voor bedrijven in Noord-Holland vastgesteld. Het locatiebeleid kent de volgende uitgangspunten:

- a. intensief ruimtegebruik is strikt noodzakelijk. Hierbij gaat verdichting boven uitbreiding en dienen de specifieke werkmilieus zo intensief mogelijk te worden ingericht; Er moet voldoende ruimte beschikbaar blijven of worden ontwikkeld voor bedrijvigheid die vanwege milieu, veiligheid of andere overlast niet met andere activiteiten kan worden gemengd;
- b. er dient voor specifieke bedrijvigheid eveneens voldoende ruimte beschikbaar te blijven. Het betreft hier in ieder geval havengebonden terreinen en terreinen voor grootschalig transport en overslag alsmede distributiefuncties;
- c. arbeids- en publieksintensieve functies dienen zoveel mogelijk rond de openbaar vervoersinfrastructuur te worden geconcentreerd;
- d. grootschalige ontwikkelingen en plannen met een zodanige verkeersaantrekkende werking dat deze mobiliteitseffecten hebben voor de wijdere omgeving, dienen goed te worden afgestemd op de verkeers- en vervoersinfrastructuur.

In zijn algemeenheid geldt dat de locaties, die tot een bepaald werkmilieu behoren dienen te worden ingericht met de daarbij passende activiteiten en dat geen activiteiten mogen worden gevestigd die de ontwikkeling van deze passende activiteiten kunnen belemmeren.

### **Planspecifiek**

De beoogde planontwikkeling gaat uit van verdichting boven uitbreiding. Voorts doet de ontwikkeling niets af aan de gebruiksmogelijkheden van de directe omgeving. De beoogde functie is namelijk geen gevoelige functie in het kader van geluid of milieuzonering en legt ook geen andere gebruiksbeperkingen op aan de omliggende gronden.

Gelet op de oppervlakte per werknemer (circa 2.750 m<sup>2</sup> voor 55 arbeidsplaatsen) is het autobedrijf / tankstation niet aan te merken als arbeidsintensieve functie. Voorts is het bouwvoornemen niet te categoriseren als grootschalige ontwikkeling met een zodanige verkeersaantrekkende werking dat mobiliteitseffecten zijn te verwachten voor de bredere omgeving. Daarmee is aanvullend op de beoordeling in hoofdstuk 4 geen nadere afstemming op de verkeers- en vervoersinfrastructuur nodig. De invulling past in het gewenste werkmilieu. Het planvoornemen is in lijn met de provinciale Nota Locatiebeleid.

### **3.2.5 Detailhandels- en leisurebeleid Noord Holland**

De provincie heeft op 9 februari 2009 de provinciale detailhandels- en leisurevisie vastgesteld. Volgende de visie dienen nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen bij te dragen aan verbetering van het kwaliteitsniveau en versterking van het onderscheiden vermogen van winkelgebieden. Kwaliteitsaspecten moeten volgens de visie goed worden meegewogen in de afweging die leidt tot een planologisch besluit.

Voor de vestiging van detailhandel en leisure op bedrijventerreinen blijven de uitgangspunten van het locatiebeleid 'Een goede plek voor ieder bedrijf' onverminderd van kracht. Clustering op specifiek daartoe bestemde terreinen is gewenst. Gemengde terreinen zijn tevens mogelijk. Het gaat in alle gevallen om detailhandel die niet of moeilijk inpasbaar is in reguliere winkelgebieden. Het provinciale beleid laat de programmatische afstemming over aan de regio.

### **Planspecifiek**

Langs de Helderseweg zijn meerdere autodealers gevestigd. Aangezien de planlocatie in het verlengde hiervan ligt is er sprake van een vorm van clustering. Doordat het plangebied wordt omgeven door kantoren, infrastructuur en bedrijfslocaties is er tevens een bepaalde mate van menging. Zoals reeds eerder gesteld is een autobedrijf / tankstation niet passend in een traditioneel centrumgebied (regulier winkelgebied). De toetsing aan de Nota Locatiebeleid heeft reeds in een vorige paragraaf plaatsgevonden. De regionale afstemming komt in paragraaf 3.3 aan bod. Uit beide paragrafen blijkt dat de ontwikkeling inpasbaar is. Daarmee vormt het provinciale detailhandels- en leisurebeleid geen belemmering bij voorliggende ontwikkeling.

### **3.2.6 Provinciaal uitvoeringsprogramma externe veiligheid**

Het Provinciaal Uitvoeringsprogramma externe veiligheid geeft uitvoering aan doelstellingen op het gebied van externe veiligheid, zoals deze zowel op nationaal als op provinciaal niveau zijn geformuleerd.

Het provinciale EV-beleid is verankerd in het Provinciaal milieubeleidsplan, het bijbehorende uitvoerings- en monitoringsplan en de Provinciale Structuurvisie. Het milieubeleidsplan kent in relatie tot externe veiligheid drie doelen:

1. Bestaande saneringssituaties oplossen en nieuwe knelpunten tegengaan. Daarbij gaan brongerichte maatregelen voor effectgerichte maatregelen.
2. Externe veiligheid verankeren in ruimtelijke ordening.
3. Verbeteren van de kwaliteit van de uitvoering van het beleid voor externe veiligheid door deskundigheidsbevordering en samenwerking.

De ambitie in het Uitvoeringsprogramma is dat externe veiligheid een volwaardige plek heeft in het RO-proces. De verantwoording van het groepsrisico in ruimtelijke plannen wordt daarbij op een eenduidige en gestructureerde wijze uitgewerkt, en er zijn afspraken gemaakt over de bestuurlijke betrokkenheid bij deze verantwoording.

#### **Planspecifiek**

Voorliggend bouwvoornemen omvat geen BEVI inrichting. Daarmee worden nieuwe knelpunten voorkomen en wordt voldaan aan de eerste doelstelling. EV aspecten van buiten de inrichting op het plan kunnen een negatief effect hebben. In het kader van het reguliere onderzoeken (vormvrije m.e.r. beoordeling) naar een goede ruimtelijke ordening is ingegaan op het aspect externe veiligheid, hier is in hoofdstuk 4 meer over te lezen. Het plan wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object. Daarmee is EV onderdeel geworden van het RO-proces en wordt voldaan aan de tweede doelstelling. De derde doelstelling heeft geen betrekking op voorliggende ontwikkeling.

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **3.3.1 Detailhandelsvisie Regio Alkmaar**

Provinciale Staten van Noord-Holland heeft op 9 februari 2009 de nota 'Detailhandels- en Leisurebeleid Noord-Holland' vastgesteld. Hierin zijn de kaders voor het detailhandelsbeleid in Noord-Holland uitgewerkt. De regio's krijgen de verantwoordelijkheid winkelontwikkelingen regionaal af te stemmen. Deze afstemming is voor de Regio Alkmaar middels een regionale detailhandelsvisie georganiseerd. Deze visie is in 2011 door het Samenwerkingsverband Regio Alkmaar opgesteld.

De detailhandelsvisie categoriseert autobedrijven als 'abc-goederen'. Het huidige aanbod van abc-goederen met name geconcentreerd in Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk (HAL). Hoewel de meeste aanbodlocaties solitaire vestigingen zijn, zijn op sommige locaties concentraties van onder meer autobedrijven ontstaan.

Voor nieuwe ontwikkelingen streeft de regio een bundeling van aanbod na. Voorts is vanuit kwantitatieve overwegingen geen aanleiding het winkelaanbod nog substantieel uit te breiden. Vanuit kwalitatieve overwegingen kunnen nieuwe ontwikkelingen bovenop de kwantitatief berekende marktruimte wenselijk zijn. Dit zal en mag gepaard gaan met afbouw van minder levensvatbare (minder duurzame) winkellocaties.

De visie stelt regionale afstemming bij detailhandelsontwikkelingen groter dan 1.500 m<sup>2</sup> verplicht.

#### **Planspecifiek**

De planontwikkeling betreft een autobedrijf / tankstation in het directe verlengde van het bestaande concentratiegebied Helderseweg. Daarmee voorziet de ontwikkeling in een bundeling van aanbod. Voorts is de ontwikkeling niet zozeer een uitbreiding van metrage maar eerder een verplaatsing van metrage. De huidige locaties worden achtergelaten waarbij de locatie aan de Helderseweg 29 zal worden gesloopt. De locatie Helderseweg 29 is wegens de bouwtechnische kenmerken niet meer levensvatbaar en geheel niet duurzaam. De locatie wordt, op wens van de gemeente, mogelijk herontwikkeld naar woningbouw.

In het totaal bedraagt het winkelvloeroppervlakte van het autobedrijf 1.480 m<sup>2</sup>. Daarmee is nadere regionale afstemming niet noodzakelijk. Het tankstation valt buiten de reikwijdte van de detailhandelsvisie. Regionale afstemming is hiervoor niet noodzakelijk.



## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Stadsbeeld Alkmaar

Als voorbereiding op de Structuurvisie 2015 is in 2012 het Stadsbeeld opgesteld. Het Stadsbeeld brengt in beeld in welke delen van Alkmaar verschuivingen of verkleuringen plaatsvinden of mogelijk gemaakt moeten worden. Op grond van een dergelijk overzicht kan dan gekeken worden of deze ontwikkelingen gefaciliteerd kunnen worden en hoe deze ontwikkelingen bij kunnen dragen aan de belangrijke doelstellingen voor de stad uit de Visie Alkmaar 2030 en uit het coalitieprogramma. Het Stadsbeeld is als onderlegger voor de op te stellen structuurvisie vastgesteld.

#### Planspecifiek

In het Stadsbeeld worden stadsentrees geïntroduceerd. Deze entrees vormen het visitekaartje van Alkmaar naar buiten toe. Het zijn gebieden die als oriëntatiepunt fungeren en uitnodigen om de stad in te komen. De Helderseweg is aangewezen als stadsentree. De locatie heeft een grote potentie tot verkleuring en transformatie langs het kanaal en de afritten van de Huiswaarderweg vanwege de zichtbaarheid. Voorts is voor het bedrijventerrein Viaanse Molen gesteld dat in aansluiting op de verkleuring transformatie mogelijk is. De toekomstige functie waar naar getransformeerd kan worden is niet benoemd.



*Uitsnede gewenste stadsbeeld*

Voorliggende ontwikkeling maakt gebruik van de genoemde potentie en brengt een verkleuring van kantoor naar bedrijf met zich mee. Het autobedrijf kan, gelet op het bouwvolume, uitstekend dienst doen als oriëntatiepunt. Voorts wordt door de voorliggende ontwikkeling een braakliggend stuk grond ingevuld. In tegenstelling tot het huidige gebruik zal de nieuwe invulling mensen meer uitnodigen de stad te bezoeken.

### 3.4.2 Toekomstvisie Alkmaar 2030

Alkmaar 2030 is het visiedocument dat beschrijft wat voor stad Alkmaar wil zijn in het jaar 2030. Op basis van dit toekomstbeeld kan worden besloten welke weg daar het beste naar toe leidt. Dit biedt een ijkpunt voor beslissingen die het college van B&W en de gemeenteraad moeten nemen. De Toekomstvisie Alkmaar 2030 is tot stand gekomen in overleg met onder meer bewoners, werkenden, jongeren, ondernemers en smaakmakers vanuit maatschappelijke en sociale instellingen en door de gemeenteraad vastgesteld op 4 december 2008. Alkmaar kiest wat voor stad zij in 2030 wil zijn aan hand van de volgende drie hoofddoelen:

1. Alkmaar is een levendige stad voor jong en oud;
2. Alkmaar is een duurzame stad in het groen;

3. Alkmaar is de hoofdstad van Noord-Holland Noord.

De visie geeft geen blauwdruk voor de toekomst, maar wil een inspiratiebron zijn om koers te houden.

#### **Planspecifiek**

Voorliggende ontwikkeling is niet strijdig aan de toekomstvisie en de daarin genoemde hoofddoelen. De voorliggende ontwikkeling draagt zorg voor behoud en ontwikkeling van werkgelegenheid. Werkgelegenheid is een noodzaak voor levendige steden. Voorts worden door de ontwikkeling de huidige twee locaties van de autodealer gebundeld. Dit biedt kansen voor duurzaamheid, draagt bij aan een bundeling van voorzieningen en versterkt de lokale economie.

#### **3.4.3 Structuurvisie Locatiebeleid gemeente Alkmaar**

Op 26 juni 2008 heeft de gemeenteraad het locatiebeleid vastgesteld. De kern van het locatiebeleid van de gemeente Alkmaar is samen te vatten als: 'Het bieden van een geschikte vestigingsplaats voor iedere activiteit met economische gevolgen, te weten bedrijvigheid (in ruime zin) en grootschalige voorzieningen'. Daarbij gaat het om economische ontwikkelingsmogelijkheden in de vorm van het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor de activiteiten waarop het locatiebeleid van toepassing is en bereikbaarheidsaspecten in de vorm van een doelmatig gebruik van alle beschikbare vervoersmogelijkheden. Daarnaast wordt gestreefd naar het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit in zijn algemeenheid in de vorm van efficiënt ruimtegebruik, van kwaliteit en variatie in vestigingsmilieus (op de vraag afgestemd) met voldoende aandacht voor functiemenging, van kwaliteit van de leefomgeving en het voorzien in op de locatie afgestemde parkeerfaciliteiten. Bedrijven en voorzieningen, die uit een oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn kunnen worden gerealiseerd op daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen.

#### **Planspecifiek**

De structuurvisie laat de uiteindelijke keuze om detailhandel op bedrijventerrein toe te staan over aan het desbetreffende ruimtelijke besluit. Voorliggende onderbouwing voorziet in een onderbouwing van dit besluit. Wel wordt voor detailhandel de wens uitgesproken voor een zekere clustering. Daarin stelt de structuurvisie dat over het algemeen de markt daarin zichzelf reguleert. Van afdwingbaarheid is geen sprake. Zoals gemotiveerd in voorgaande paragrafen voorziet voorliggende ontwikkeling in een zekere mate van clustering met de overige autobedrijven aan de Helderseweg. Vanuit de gedachte van een 'totaal concept' past hier een tankstation uitstekend bij.

#### *Bedrijvenpark Viaanse Molen*

De Viaanse Molen heeft de kenmerken van een binnenstedelijk subcentrum (A2). Het betreft een overwegend werkgebied met aansluiting op het nationaal/regionaal openbaar vervoer. De Structuurvisie benoemt tevens een uitstekende bereikbaarheid met de auto. De structuurvisie stelt dat in binnenstedelijke subcentra in principe activiteiten dienen te worden gevestigd met een sterke verkeersaantrekkende werking voor wat betreft het personenvervoer. Voorliggende ontwikkeling past in deze beschrijving.

#### **3.4.4 Uitwerking regionaal detailhandelsbeleid**

Middels de 'uitwerking regionaal detailhandelsbeleid' (2004) wordt de bestaande detailhandelstructuur van Alkmaar en de directe omgeving onderzocht. Daarbij worden landelijke trends en ontwikkelingen vertaald naar de Alkmaarse situatie. Hoewel het onderzoek met name in gaat op de situatie in de binnenstad van Alkmaar spreekt het onderzoek zich in beperkte mate ook uit over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, verdere branchering en mogelijke clustering.

#### **Planspecifiek**

De uitwerking stelt dat centra met een onduidelijk profiel of een per bezoekmotief te gering aanbod te maken zullen krijgen met lage omzetten, leegstand en gebrek aan investeringen. Voorts wordt bij eventuele nieuwe winkelontwikkelingen geadviseerd deze zoveel mogelijk te lokaliseren in of bij bestaande centra met een bijpassende verzorgingsfunctie. Zoals gesteld sluit de beoogde ontwikkeling goed aan bij de bestaande autodealers op de Helderseweg. Door deze functie hier beperkt uit te breiden

blijft een kritieke massa aan 'automotive' behouden en wordt leegstand op de Helderseweg bij bestaande autodealers voorkomen. Daarmee past de ontwikkeling binnen de conclusies van de uitwerking.

#### **3.4.5 Branchering detailhandel op bedrijventerreinen**

De nota 'Branchering detailhandel op bedrijventerreinen' beschrijft een kort en helder beleidskader waarin het detailhandelsbeleid van de gemeente Alkmaar wordt beschreven. De nota is op 10 december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. Op basis van analyses van de trends en ontwikkelingen in de detailhandel in volumineuze artikelen wordt het volgende geconcludeerd:

- Het aanbod bouwmarkten kan uitbreiden.
- Spreiding tuincentra op het huidige niveau handhaven.
- Beperkt aantal locaties voor aanbod ABC-goederen.

Aan de hand van deze conclusies en (onder andere) de Structuurvisie Locatiebeleid gemeente Alkmaar wordt het ruimtelijk beleidskader voor bedrijventerreinen beschreven. Detailhandel op bedrijventerreinen is in beginsel ongewenst. Uitzondering kan worden gemaakt voor die vormen van detailhandel die vanwege de aard en omvang van de gevoerde artikelen niet inpasbaar zijn in winkelgebieden en de gewenste structuur niet negatief beïnvloeden.

##### **Planspecifiek**

In de Nota wordt aangegeven dat op Beverkoog, Overdie en Boekelermeer autodealers mogelijk zijn. Aangezien deze nota is geschreven voor bedrijventerreinen doet het geen uitspraak of elders in de stad autodealers al dan niet gewenst zijn. De planlocatie is daarbij niet aangewezen als bedrijventerrein en valt daarmee buiten de reikwijdte van de nota 'Branchering detailhandel op bedrijventerreinen'.

Langs de Helderseweg zijn reeds meerdere autodealers gevestigd. De beoogde ontwikkeling sluit aan bij deze bestaande concentratie. Zoals gesteld bij de behandeling van het regionale beleid (paragraaf 3.3) wordt de locatie aan de Helderseweg 29 gesloopt. Daarmee is er slechts sprake van een beperkte toename van detailhandelsruimten. Doordat deze toename zo beperkt is zal deze niet leiden tot een duurzame ontvrichting van de bestaande aanbodstructuur in deze branche. Daarmee is de ontwikkeling wel passend binnen het gedachtegoed van de Nota 'Branchering detailhandel op bedrijventerreinen'.

#### **3.4.6 Actieprogramma Economie en Toerisme in Alkmaar 2010-2015**

Alkmaar is gelegen op steenworp afstand van de Randstad en oefent een grote aantrekkingskracht uit op mensen en bedrijven. De monumentale binnenstad, voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs, sport, cultuur, evenementen en winkels zorgen voor grote levendigheid. Ook de aanwezigheid van bedrijven is bepalend voor het karakter van de stad. Hiermee vervult Alkmaar een belangrijke functie in de regio en is de stad attractief voor bezoekers uit binnen- en buitenland. Alkmaar heeft de ambitie om zich verder te ontwikkelen als complete en vitale centrumstad: hoofdstad van Noord-Holland Noord. Het economisch en toeristisch actieprogramma 2010-2015 geeft de ambitie weer voor het economisch en toeristisch beleid met de volgende doelstellingen:

- Groei van de werkgelegenheid.
- Toename van de bestedingen.
- Versterking van het ondernemingsklimaat.

Aan het actieprogramma is een 'dynamisch uitvoeringsplan 2010 t/m 2015' gekoppeld waarin verschillende thema's en doelstellingen voor het versterken van economie & toerisme zijn uitgewerkt en worden gekoppeld aan concrete projecten.

##### **Planspecifiek**

Zoals gesteld in hoofdstuk 2 draagt voorliggende ontwikkeling zorg voor het behoud en de uitbreiding van werkgelegenheid. Daarmee is de beoogde ontwikkeling geheel in lijn met het gemeentelijke actieprogramma.

### **3.4.7 Groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014**

In de visie van het Groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014 wordt de gewenste groene kwaliteit van de openbare ruimte van Alkmaar aangegeven. De parken, groene verbindingen, straatbomen en plantsoenen, vormen een onmisbaar onderdeel van de leefbaarheid in de stad.

De groenvisie sluit aan op de groene en ecologische plannen buiten Alkmaar, zoals de provinciale Ecologische Hoofdstructuur, de Blauwe Loper en de Groene Loper in het HAL-gebied. Alkmaar streeft naar een groene hoofdstructuur die bestaat uit:

- grotere groengebieden en parken (kerngebieden);
- een groen lineair netwerk van groenstroken, boomlanen;
- een blauwe structuur van waterlopen met oevers;
- gebruiksgroen in de wijken;
- bijzondere accenten en zichtgroen langs bedrijventerreinen.

De grote groengebieden en de natte oeverzones en waterlopen vormen samen een raamwerk voor de natuurontwikkeling in de stad: de natuur dichtbij. In het ecologisch groen richt het beheer zich op het begeleiden en stimuleren van natuurlijke processen en natuurontwikkeling.

#### **Planspecifiek**

Het groenbeleidsplan wijst binnen het plangebied geen beschermde structuren of gebieden aan. Voor bedrijventerreinen streeft het beleidsplan groen na, wat bijdraagt aan de aankleding en uitstraling. Voor een gelijkwaardige verhouding tussen de grootschalige gebouwen zijn namelijk grotere eenheden groen (grasstroken, blokken heesters, hagen) nodig. In overleg met de gemeente is bekeken hoe toekomstig groen binnen het plangebied ontworpen moest worden. De voorwaarden vanuit dit overleg, onder meer een groene inpassing van de buitenrand van de ontwikkeling langs de Helderseweg / onsluiting naar de Huiswaarderweg, zijn meegenomen in het uiteindelijke terreinontwerp (hoofdstuk 2). De beoogde ontwikkeling is daarmee in lijn met het Groenbeleidsplan.

### **3.4.8 Waterplan voor Alkmaar 2002-2012**

Vanuit het besef dat integraal, duurzaam waterbeheer alleen kans van slagen heeft door een goede samenwerking, hebben de gemeente Alkmaar, de waterschappen Het Lange Rond, Groot-Geestmerambacht en het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen samen een plan opgesteld voor een gezond en goed werkend watersysteem. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden zouden de waterschappen in een vroeg stadium ingeschakeld moeten worden. Hierdoor kan al vroeg in de planvorming rekening gehouden worden met het watersysteem van het gebied.

#### **Planspecifiek**

Het Waterplan vormt een belangrijke basis voor de invulling en beoordeling van het wateraspect in onderhavig project. In §4.3 wordt het waterplan specifiek uitgelicht, tevens met betrekking tot onderhavig project en komen de uitkomsten van het wateroverleg aan bod.

### **3.4.9 Visie op water en RO in Alkmaar**

De visie Alkmaar, stad aan het water is opgesteld om een oplossing te vinden voor de wateropgave. De visie is gericht op het oplossen van de wateropgave én de ruimtelijke ontwikkelingen die in de komende jaren voor Alkmaar op stapel staan.

Maar niet alleen de wateropgave krijgt de aandacht in de visie. Er zijn ook ideeën gevormd hoe water kan bijdragen aan het imago en de beleving van de stad. Daarbij wordt gedacht aan waterfronten, waterpleinen, aan de uitbreiding van aan water gerelateerde natuur en het ontwikkelen van recreatieve structuren. De visie is richtinggevend voor stedelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat bij stedelijke ontwikkelingen uitgegaan wordt van het oplossen van opgaven en benutten van kansen zoals aangegeven in de visie. Alleen dan kan worden gewaarborgd dat het watersysteem vóór 2015 op orde is.

**Planspecifiek**

De planontwikkeling draagt niet bij aan de waterbeleving. In paragraaf 4.3 is verder ingegaan op de wateropgave.

**3.4.10 Welstand**

Ten behoeve van het behoud van de beeldkwaliteit (het uiterlijk van de bebouwde omgeving), voert de gemeente een welstandsbeleid (Welstandsnota Alkmaar 2013). Voor veranderingen aan het uiterlijk van de bestaande bebouwing gelden welstandscriteria. Nieuwe bouwwerken en ingrepen moeten passen bij de beeldbepalende kenmerken van de bebouwing in de buurt. Ook wordt gelet op de "passendheid" in de omgeving. Er zijn ook gebieden waar bijzonder op de omgeving wordt gelet en waar de gemeente zorgvuldig omgaat met beeldkwaliteit.

**Planspecifiek**

Het bouwvoornemen is reeds met de welstandscommissie besproken. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen in de architectonische uitwerking. De definitieve welstandstoetsing vindt overigens plaats tijdens de aanvraag omgevingsvergunning.

## 4 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan moet aangetoond worden. Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, ect.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan.

### 4.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

#### Planspecifiek

Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot verlening van de voorliggende omgevingsvergunning valt onder mogelijkheid c. Het besluit bevat namelijk wel een activiteit uit kolom 1 (namelijk de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen), maar er wordt niet voldaan aan de gegeven drempelwaarde van een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup>. Omdat het in onderhavig plan gaat om minder dan 2% van de drempelwaarde kan afgezien worden van een m.e.r.-beoordeling en kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r. beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet toch een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De hiernavolgende paragrafen vormen de vormvrij m.e.r.-beoordeling. Daarin worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen gesignaleerd. Deze gevolgen kunnen derhalve worden uitgesloten. Daarmee is geen nadere m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

## 4.2 Milieu

### 4.2.1 Bodem

In het kader van een bestemmingsplan moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij herinrichtingssituaties is doorgaans een bodemonderzoek noodzakelijk in het kader van de Woningwet. Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Voor bodemgebruik wordt uitgegaan van acht verschillende bodemfuncties:

1. landbouw;
2. moestuin/volkstuin;
3. wonen met tuin;
4. kinderspeelplaatsen;
5. natuurgebieden;
6. groen met natuurwaarden;
7. industrie en ander groen;
8. bebouwing en infrastructuur.

In het kader van de Wet bodembescherming worden de acht bodemfuncties in het Besluit Bodemkwaliteit onderscheiden in drie bodemklassen:

- klasse landbouw en natuur (1, 2 en 5);
- klasse wonen (3, 4 en 6);
- klasse industrie/bedrijven (7 en 8).

Wanneer onderzoek noodzakelijk is wordt in eerste instantie volstaan met een historisch vooronderzoek. Wanneer uit het vooronderzoek blijkt dat op grond van de resultaten een verontreiniging te verwachten is, dient een verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

De kwaliteit van verontreinigde bodem moet ten behoeve van de realisatie van een nieuwe bestemming voldoen aan de doelstellingen uit de Beleidsvernieuwing Bodemsanering (BEVER). Uitgangspunt is dat functioneel wordt omgegaan met eventueel aanwezige verontreinigingen. Tevens introduceerde de commissie Welschen in het begin van de jaren negentig het begrip "actief bodembeheer". Het doel hiervan is om op verstandige, doelmatige wijze om te gaan met de structurele aanwezigheid van bodemverontreiniging.

#### Planspecifiek

Ik oktober 2013 is door IDDS onderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit op de planlocatie (IDDS, 18 oktober 2013 | 1302F112/JWI/rap2). Het rapport is reeds door de gemeente getoetst en voldoet aan de NEN5740. De bodemkwaliteit zoals onderzocht laat de beoogde functie toe. Op basis van dit onderzoek concludeert de gemeente dat er geen belemmering bestaat voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen voor deze locatie.

#### 4.2.2 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m<sup>3</sup>) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

##### *Besluit gevoelige bestemmingen*

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM10 of NO<sub>2</sub> dreigt/plaatsvindt.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

##### **Planspecifiek**

Het plan voorziet in de oprichting van een onbemand tankstation en een autobedrijf. De NIBM regeling is van toepassing voor woningbouw- en kantorenlocaties en enkele inrichtingen. De aanleg van een tankstation en een autobedrijf valt niet onder deze regeling. Daarom moet gekeken worden naar het effect van de beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit.



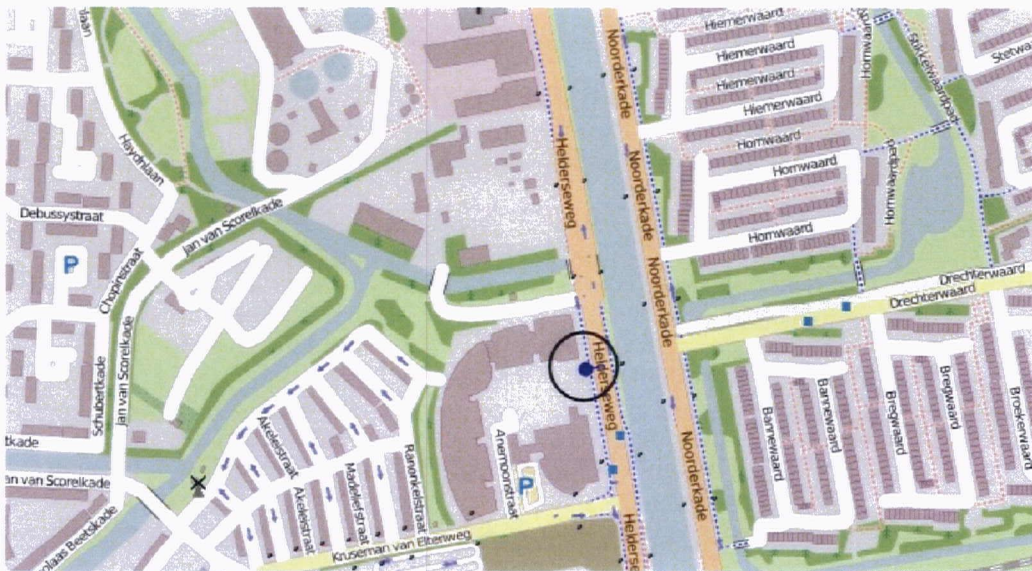
In paragraaf 4.4 is een worst-caseberekening uitgevoerd van het aantal te verwachten verkeersbewegingen. Hieruit volgt dat circa 1400 verkeersbewegingen per weekdag worden verwacht. In deze verwachting is rekening gehouden met circa 8 vrachtwagens per weekdag ter bevoorrading van het tankstation en het autobedrijf. Het aandeel vrachtverkeer bedraagt daarmee circa 0,6%. Met behulp van de zogenaamde NIBM-tool (versie mei 2013) is berekend wat de bijdrage van het verkeer als gevolg van het plan is, zie het figuur hierna.

Extra verkeer als gevolg van het plan	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1400
	Aandeel vrachtverkeer	0,6%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	1,29
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,33
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Uitsnede NIBM tool (versie mei 2013)

Uit de NIBM tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer mogelijk in betekende mate is. Nader onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of de luchtkwaliteit ter plaatse kan blijven voldoen aan de geldende normen. Middels de NSL Monitoringstool is deze kwaliteit voor 2015 en 2020 voor een meetpunt langs de Helderseweg bepaald. Hiernavolgende is de locatie van dit meetpunt opgenomen.



Locatie meetpunt NSL Monitoringstool

Vervolgens is de toename NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> als gevolg van de beoogde ontwikkeling bij de huidige concentraties opgeteld zie hiernavolgende tabel. Daaruit volgt de luchtkwaliteit ter plaatse de ontwikkeling toelaat. De grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup> worden, ook na toename PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> niet overschreden. Dit betekent dat voldaan wordt aan artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer en de normen uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden.

	2015		2020	
	autonome situatie	situatie met ontwikkeling	autonome situatie	situatie met ontwikkeling
NO <sub>2</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	21.84	23.13	16.74	18.03
PM <sub>10</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	22.14	22.47	20.79	21.13

Luchtkwaliteit ter hoogte van meetpunt NSL Monitoringstool

#### 4.2.3 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (woonwagenstandplaatsen, ligplaatsen voor woonschepen);
- andere geluidsgevoelige gebouwen (onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, kinderdagverblijven).

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

#### Planspecifiek

De planlocatie wordt omringd door de Huiswaarderweg, de Helderseweg en een op- en afrit. De wegen zijn vanwege het wegverkeerslawaai direct van invloed op de ontwikkeling van de planlocatie. Echter, aangezien een autobedrijf en tankstation in het kader van de Wet en het Besluit geluidhinder niet aangemerkt worden als geluidsgevoelige bestemmingen, is een procedure tot het verkrijgen van hogere grenswaarden geluid niet aan de orde. Er zijn geen andere geluidsbronnen in de directe omgeving die van invloed zijn op het toekomstige gebruik van de gronden.

Mogelijke geluidsoverlast als gevolg van de beoogde ontwikkeling op nabijgelegen woningen of andere gevoelige bestemmingen komt in paragraaf 4.2.4. aan bod. Daarmee is de ontwikkeling passend binnen de huidige wet- en regelgeving.

#### 4.2.4 Bedrijven en milieuzonering

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieuocontour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie van 2009 is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;

- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

#### **Planspecifiek**

De beoogde functie is geen gevoelige functie in het kader van milieuzonering. Daarmee belemmert de ontwikkeling omliggende bedrijfsvoeringen niet. Wel dient beoordeeld te worden of de realisatie van de beoogde ontwikkeling een goed woon- en leefklimaat ter hoogte van nabijgelegen woningen in de weg staat. De meest nabij liggende gevoelige bestemming is een woning aan de Hovenierstraat. Deze woning is circa op 100 meter van het plangebied gelegen. Overige woningen en andere milieugevoelige bestemmingen liggen op een grotere afstand.

Benzineservicestations zonder LPG en handels, reparatie- en servicebedrijven in auto's en motorfietsen zijn in de VNG publicatie beide aangewezen als categorie 2 bedrijven. Omdat het autobedrijf geen autoschade afdeling kent valt deze binnen de categorie 2 aanwijzing. Deze bedrijven kennen daarmee een milieuzonering van 30 meter (rustig woongebied). Met een afstand van 100 meter wordt aan deze zonering ruimschoots voldaan. Daarmee vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering bij de voorliggende ontwikkeling.

#### **4.2.5 Externe veiligheid**

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en buisleidingen.

#### **Planspecifiek**

Voorliggend initiatief betreft geen BEVI inrichting. Daarmee worden geen nieuwe plaatsgebonden risico's mogelijk gemaakt. Voor de ontwikkeling is het groepsrisico wel van belang. Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans dat een (werkelijk) aanwezige groep van 10, 100 of 1.000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico moet verantwoord worden voor het gebied waarbinnen zich de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen voordoen. Dit is de zogenaamde 1%- letaliteitsgrens; de afstand vanaf een risicobedrijf waarop nog slechts 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving overlijdt bij een ongeval op het risicobedrijf (invloedsgebied). Om de risico's ter plaatse van het projectgebied te achterhalen is er een analyse gemaakt van de externe veiligheidssituatie rondom het projectgebied, met behulp van de provinciale risicokaart. Bijgaand is een uitsnede van de risicokaart opgenomen.



#### Risicovolle inrichtingen

Het projectgebied is gelegen in een bestaand bedrijventerrein. Op de uitsnede van de risicokaart zijn enkele risicovolle inrichting te zien. Het plangebied is niet gesitueerd binnen een zogenaamde 10-6 PR contour. Onderhavige ontwikkeling is conform het Bevi beperkt kwetsbaar object. Omdat het plangebied op geruime afstand van de risicovolle inrichtingen is gesitueerd (minimaal 200 meter tot LPG tankstation aan de Huiswaarderweg) en geen 10-6 PR contour over het plangebied is opgenomen vormen deze risicovolle inrichtingen geen belemmeringen. Andere BEVI inrichtingen zijn niet in de nabijheid van het plangebied.

#### Transport door buisleidingen

In de nabijheid van het gebied zijn geen buisleidingen met transport van aardgas en een druk hoger dan 16 bar aanwezig. Er hoeft daarom niet gekeken te worden naar het plaatsgebonden- en groepsrisico.

#### Transport over wegen

De Huiswaarderweg gelegen aan de zuidzijde van het plangebied is onderdeel van de route gevaarlijke stoffen Alkmaar. Met betrekking tot deze route gevaarlijke stoffen geldt het volgende:

- Volgens gegevens uit de Risico Atlas en gegevens van de veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VRNHN) is er in de regio Alkmaar echter geen sprake van een plaatsgebonden risico ten gevolge van gevaarlijk transport over de weg. Dit is ook in de toekomst niet zo snel te verwachten gelet op het beperkte aantal LPG transporten (PR=10-6).
- Het groepsrisico vraagt een aandachtsgebied van 200 meter vanaf de weg. Dit bestrijkt een beperkt deel van het plangebied. Bij de ruimtelijke onderbouwing zal een verantwoording moeten worden afgelegd of een dergelijke toename acceptabel is. De VRNHN is hierbij wettelijk adviseur.

In het kader van het bestemmingsplan "Helder" is een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Voor de totale ontwikkeling van het plangebied, circa 30.000 m<sup>2</sup> kantoor, is een vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de Huiswaarderweg leidt een groepsrisico berekend van maximaal 0.081 keer de oriëntatiewaarde. Voorliggende ontwikkeling voorziet in een nieuwe invulling waarmee circa 15.000 m<sup>2</sup> kantoor niet wordt gerealiseerd. Het aantal personen in het plangebied zal daardoor minder bedragen dan waarmee in de groepsrisicoberekeningen rekening is gehouden. Hierdoor zal het berekende groepsrisico van 0,081 de oriëntatiewaarde vanwege voorliggende ontwikkeling naar beneden bijgesteld kunnen worden. Het huidige GR in het gebied is 0.077. Het GR na ontwikkeling zal derhalve meer dan 0.077 maar minder dan 0.081 bedragen. Een zodanig groepsrisico is verantwoord.

De overige wegen hebben geen veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied.

### Transport over water

Blijkens het Basisnet Water is het Noordhollandsch Kanaal een binnenvaartroute zonder toetsafstand. Er gelden geen beperkingen voor PR of GR. Een plasbrandaandachtsgebied is niet aanwezig.



Uitsnede Basisnet Water

### Overig

Het onbemande benzineservicestation verkoopt zowel benzine- als dieselproducten. Deze worden met maximaal 2 vrachtwagens per week aangevoerd. Diesel en benzine zijn geen gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in de Wvgs.

Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

## 4.3 Water

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

### 4.3.1 Generiek beleid

Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

#### Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw

De Commissie Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21<sup>ste</sup> eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

#### *Waterwet*

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

#### *Nationaal Waterplan*

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

### **4.3.2 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier**

#### *Waterplan Alkmaar (2002)*

Het waterplan Alkmaar is gezamenlijk door de gemeente Alkmaar en de rechtsvoorgangers van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (Waterschap Het Lange Rond, Waterschap Groot-Geestmerambacht en Uitwaterende Sluizen) opgesteld. In december 2002 is het plan bestuurlijk vastgesteld en met een samenwerkingsovereenkomst bekrachtigd. Sindsdien zijn beide partijen bezig met de uitvoering van het plan. Het doel van het plan is te komen tot of het scheppen van randvoorwaarden voor een aantrekkelijk, veilig en gezond watersysteem nu en in de toekomst. Thema's in het plan zijn dan ook veiligheid vanuit waterkwantiteit en waterkwaliteit, duurzaamheid, beleving, recreatie, migratie, etc.

Thema's zijn uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's met maatregelen en afspraken die binnen een afgesproken periode uitgevoerd moeten worden. Door gezamenlijk afspraken te maken komen deze thema's het best tot hun recht. Belangrijk neven doel is om de doelstellingen zoveel mogelijk te bereiken tegen de laagst maatschappelijke kosten.

De beheersaspecten en de onderhouds- en baggerwerkzaamheden zijn uitgewerkt in aparte plannen. Dit Beheer- en onderhoudsplan en het Baggerplan maken onderdeel uit van het waterplan. Het plan is in de uitvoeringsfase. Het maatregelpakket is divers in complexiteit en grootte. Het voorkomen van overstorten, lozen van rioolwater op het oppervlaktewater bij hevige regen, is vrijwel klaar. Daarvoor zijn ook enkele nieuwe gemalen gebouwd. Voor de opvang van regenwater leggen wordt extra waterberging aangelegd, onder andere in de Rekerhout en Bergermeerpolder. Een maatregel met veel invloed op de ruimtelijke en waterkwaliteit van het water, is het aanleggen van zogenaamde 'natuurvriendelijke oevers' op zorgvuldig geselecteerde plaatsen. Dit zijn oevers waarin de overgang van land naar water geleidelijk is, zodat allerlei oever- en waterplanten hier kunnen groeien. Dit komt de kwaliteit van het water en de beleving van het water ten goede, zonder dat dit ten koste gaat van veiligheid.

### **4.3.3 Gemeente Alkmaar**

#### *Gemeentelijk rioleringsplan Alkmaar (2002)*

De basis voor het Gemeentelijk rioleringsplan Alkmaar wordt onder meer gevormd door het Waterplan Alkmaar 2002-2012. Het gemeentelijk rioleringsplan beschrijft de doelen en eisen voor onze gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater; en geeft een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om deze doelen te realiseren. Naast de strategie voor de lange termijn, bevat het plan een concreet maatregelenprogramma voor de periode 2009-2013, inclusief een kostenraming en planning. Met het plan geeft de gemeente Alkmaar invulling aan haar formele wettelijke taken op het gebied van water, zoals deze zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en de Wet op de waterhuishouding.

Het beleid voor stedelijk water geeft het beleid en/of randvoorwaarden aan voor de manier waarop de gemeente invulling geeft aan haar zorgplicht op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. In algemene zin staat de gemeente voor een doelmatige inzameling en transport van het water waar zij zich van wil ontdoen, naar een geschikt lozingspunt. Daarnaast worden ongewenste emissies naar het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater voorkomen. Ook wordt overlast voor de omgeving voorkomen. Dit betekent het volgende voor de drie zorgplichten:

#### Voor het afvalwater

Het afvalwater dat binnen het gemeentelijk gebied wordt geproduceerd, wordt doelmatig ingezameld. Daarvoor is de gemeente Alkmaar met het HHNK een intensieve samenwerking aangegaan. Samen beheren het hoogheemraadschap en de gemeente de afvalwaterketen op een maatschappelijk verantwoorde en duurzame manier. Ook wordt deze op maatschappelijk verantwoorde en duurzame manier ingericht. Met de afvalwaterketen wordt bedoeld het verzamelen, transporteren en zuiveren van afvalwater. Verder wordt ernaar gestreefd waterkwaliteitsproblemen als gevolg van overstorten op te lossen. Ook worden overstorten uit de riolering teruggedrongen.

#### Voor het hemelwater

Afvalwater en schoon hemelwater wordt gescheiden. Dit wordt ondermeer door het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering gedaan, zodat voorkomen wordt dat relatief schoon regenwater zich mengt met het afvalwater en wordt afgevoerd naar de zuivering. Alleen het regenwater, dat zodanig verontreinigd is dat het niet mag of kan worden gebruikt voor de lokale waterhuishouding, wordt afgevoerd via het vuilwaterstelsel. Verder wordt het hemelwater afgekoppeld van het gemengde rioolstelsel. Dit wordt gedaan in de oudere wijken in Alkmaar.

Omdat het veel te kostbaar is om alle oude rioolstelsels op korte termijn te vervangen door systemen waarin vuil en schoon water gescheiden blijven, worden straatkolken en regenpijpen bij voorkeur afgekoppeld als de riolering aan vervanging toe is. Of als er stadsvernieuwing plaatsvindt. Hierdoor kunnen de kosten van het afkoppelen en de overlast hiervan voor bewoners zo veel mogelijk beperkt worden.

#### Voor het grondwater

In beginsel is de perceeleigenaar verantwoordelijk voor de ontwatering. De gemeente zorgt ervoor dat de ontwatering van het openbaar gebied goed geregeld is en dat er geen structureel nadelige gevolgen zijn voor bebouwing en andere bestemming als gevolg van te hoge grondwaterstanden. Vaak zijn grondwaterproblemen van dien aard dat de individuele eigenaar het probleem niet alleen kan oplossen. De gemeente voelt zich in dergelijke gevallen verantwoordelijk om het probleem (mede) te verhelpen. Dat kan door het onderzoeken van de oorzaak van het probleem, en waar nodig, door het aanleggen van drainage. In verband met de zorg voor het grondwater, komt er een loket voor burgers en bedrijven waar zij terecht kunnen met al hun klachten en vragen over grondwater.

### **4.3.4 Watertoets**

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In de waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van een eventueel overleg opgenomen.

#### **Planspecifiek**

Het plangebied ligt in de polder Bergermeer, in peilgebied 04090-02 met een zomerpeil van -1,15mNAP en winterpeil van -1,20mNAP. Dit gebied watert af in noordwestelijke richting, langs de Havinghastraat en het Sluispolderpad naar de hoofdwaterloop langs de Steve Bikoweg/ Provinciale weg. De waterloop voert het water verder af in zuidelijk richting naar het gemaal Bergermeer. Hier wordt het water uitgeslagen op de Ringvaart van de Bergermeer die deel uitmaakt van de Schermerboezem. Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich het Noordhollands Kanaal dat eveneens deel uitmaakt van de Schermerboezem. Het streefpeil in de boezem bedraagt -0,50 mNAP. Tussen het plangebied en het Noordhollands Kanaal ligt een regionale boezemwaterkering.

#### *Waterkwantiteit*

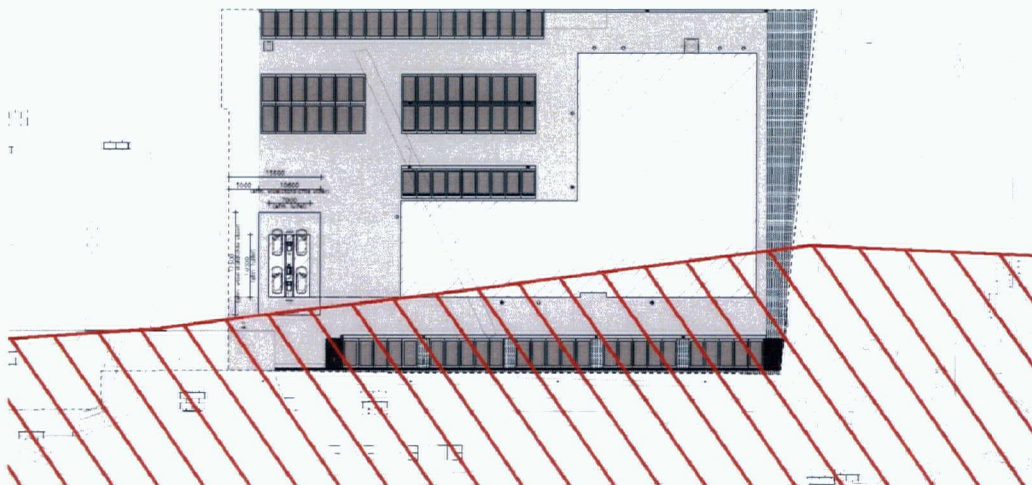
In het project is geen sprake van een toename van de verharding. Het gehele plangebied is thans verhard. Nadere compensatie hoeft niet plaats te vinden.

#### *Riolering*

In relatie tot het watersysteem is ook het in het plangebied aanwezige rioleringsstelsel van belang. In het project wordt ernaar gestreefd om (schoon) regenwater eerst zoveel mogelijk plaatselijk te bergen en vervolgens (gescheiden) af te voeren naar het oppervlaktewater. Het plangebied ligt direct aan het open water. Hier zal het dakwater op worden afgewaterd. Hierbij wordt kritisch gekeken naar de toepassing van uitlogbare materialen.

#### *Waterkering*

Het plangebied is direct gelegen naast een regionale waterkering. De kernzone van deze kering wordt begrensd door de (westelijke) kant van de bestrating van de Helderseweg. De beschermingszone van de waterkering strekt zich globaal uit tot 50 meter ten westen van dit punt. Daarmee bevindt het plangebied zich deels in de beschermingszone van de waterkering en is de keur van het hoogheemraadschap van toepassing. Op hiernavolgende afbeelding is de beschermingszone van de waterkering, in relatie tot het bouwplan, aangegeven. Voor de keurontheffingsaanvraag voor bouwwerken en -activiteiten in het plan is het van belang dat wordt aangegeven dat de waterkering in de nieuwe situatie voldoet en blijft voldoen aan de toetsingscriteria van het hoogheemraadschap. Het ontwerp gaat niet uit van kelders of andere verdiepte onderdelen. Daarbij staat de bebouwing op dermate grote afstand van de waterkering gepland, dat er geen negatieve invloed is. Daarmee is een ontheffing mogelijk.



*Situering beschermingszone waterkering in relatie tot bouwplan (beschermingszone is rood gearceerd)*

#### *Waterkwaliteit*

Qua waterkwaliteit heeft initiatiefnemer een zogenaamde 'zorgplicht' voor de afvoer van hemelwater. Voor het tankstation geldt dat het hemelwater wat van de vloestofdichte vloer afstroomt, niet op open water geloosd mag worden. In het Activiteitenbesluit artikel 3.23 is geregeld dat op het vuilwaterriool geloosd moet worden. Hiervoor zal een melding moeten worden gedaan in het kader van het Activiteitenbesluit.



## 4.4 Verkeer en parkeren

Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuwe project op de verkeersstructuur en het parkeren in en rondom het plangebied.

### 4.4.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan wegrijdt.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' deze kencijfers voor verkeersgeneratie. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatienmerken. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

#### Planspecifiek

In de CROW publicatie worden geen richtnormen gegeven voor het aantal verkeersbewegingen bij tankstations en autodealers. Op basis van verkeersbewegingen bij vergelijkbare tankstations en op basis van een worst-case inschatting voor het autobedrijf is een te verwachten aantal verkeersbewegingen berekend. Het tankstation is niet ingericht voor vrachtwagens (zo zijn er bijvoorbeeld geen high speedpompen aanwezig). Daarom is geen rekening gehouden met tankende vrachtwagens.

<i>Verkeersbeweging</i>	<i>Aantal verkeersbewegingen</i>
Bezoekers brandstofpomp	maximaal 1000 per etmaal [1]
Bezoekers autobedrijf (showroom)	maximaal 100 per etmaal
Klanten autobedrijf (werkplaats)	maximaal 200 per etmaal
Werknemers	maximaal 80 per etmaal
Leveranciers brandstof (vrachtwagens)	maximaal 4 per week
Leveranciers autobedrijf (vrachtwagens)	maximaal 36 per week
<i>Totaal (weekdag)</i>	maximaal 1400 per etmaal, waarvan circa 8 vrachtwagens

In het vigerende bestemmingsplan 'Helder' is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de realisatie van 15.000 m<sup>2</sup> kantoor op het onderliggende wegennet. Dit onderzoek heeft aangetoond dat dit zonder ingrijpende maatregelen kan worden gerealiseerd. Op basis van de CROW publicatie heeft een kantoor van 15.000 m<sup>2</sup> een verkeersgeneratie van circa 1.770 verkeersbewegingen (commerciële dienstverlening, rest bebouwde kom, sterk stedelijk). Middels voorliggende ontwikkeling worden circa 300 verkeersbewegingen minder verwacht. Als gevolg van deze ontwikkeling worden derhalve geen nieuwe knelpunten verwacht.

De situering van het tankstation en de inrichting van het plangebied is zodanig bepaald dat de rijcurves van een tankwagen niet leiden tot problemen. Voorts zullen er speciale voorzieningen worden getroffen zodat, in geval van drukte, men niet op de openbare weg hoeft te wachten voor het tankstation. Daarmee vormt het aspect verkeer geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

### 4.4.2 Parkeren

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste

parkeerplaatsen per type bestemming. Op basis van deze parkeernormen wordt parkeerbeleid veelal vormgegeven.

De nota Parkeernormen 2007 – 2015 van de gemeente Alkmaar beschrijft de achtergronden en keuzes ten aanzien van het gemeentelijke parkeerbeleid. De centrale gedachte uit deze nota is dat bij de ontwikkeling van een locatie de parkeerdruk nu en in de toekomst niet mag worden afgewenteld op de directe omgeving. Alleen in de binnenstad mag een uitzondering worden gemaakt vanwege het historische karakter. Daar behoren collectieve oplossingen in parkeerbeleid en parkeergarages tot de mogelijkheden. In de nota wordt ingegaan op parkeren in relatie tot een bepaald type voorziening.

#### **Planspecifiek**

Het tankstation kent geen parkeervraag. Voor de totale parkeervraag is dus enkel het autobedrijf van belang. In de gemeentelijke parkeernota wordt voor bedrijven op de Viaanse Molen een parkeernorm van 1 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo genoemd. Specifiek voor showrooms, buiten het centrumgebied, geldt tevens een parkeernorm van 1 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo. Uitgaande van 2.750 m<sup>2</sup> bvo aan bedrijfsruimten en showroom is daarmee een parkeerbehoefte van minimaal 28 parkeerplekken. Voorliggende planontwikkeling gaat uit van 85 parkeerplaatsen. Initiatiefnemer zal de overcapaciteit aanwenden ten behoeve van de bedrijfsvoering. Voldaan wordt aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

## **4.5 Ecologie**

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hier wordt onder andere de bescherming van plant- en diersoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Indien hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd.

### **4.5.1 Gebiedsbescherming**

De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van gebieden. In de Natuurbeschermingswet zijn de volgende gronden aangewezen en beschermd:

- Natura 2000-gebieden (Habitat- en Vogelrichtlijngebieden);
- beschermde Natuurmonumenten;
- wetlands.

Naast deze drie soorten gebieden is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het kader van de gebiedsbescherming van belang. De EHS is een samenhangend netwerk van belangrijke natuurgebieden in Nederland en omvat bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS draagt bij aan het bereiken van de hoofddoelstelling van het Nederlandse natuurbeleid, namelijk: 'Natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving'. Hiertoe zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- vergroten: het areaal natuur uitbreiden en zorgen voor grotere aaneengesloten gebieden;
- verbinden: natuurgebieden zoveel mogelijk met elkaar verbinden;
- verbeteren: de omgeving zo beïnvloeden dat in natuurgebieden een zo hoog mogelijke natuurkwaliteit haalbaar is.

#### **Planspecifiek**

Het plangebied is niet aangewezen als beschermd natuurgebied of EHS gebied. Voorts is de ontwikkeling zodanig van aard dat geen effecten te verwachten zijn op het meest nabij gelegen Natura 2000 gebied. Daarmee vormt gebiedsbescherming geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### 4.5.2 Soortenbescherming

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3). Bekeken moet worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

#### Planspecifiek

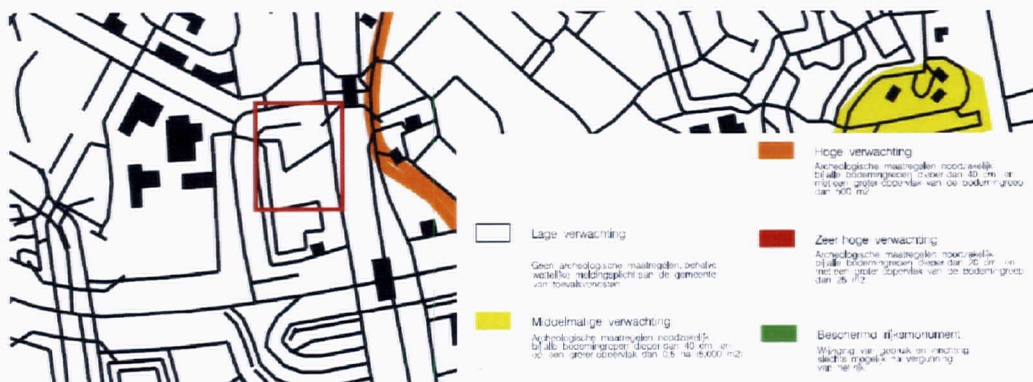
Het plangebied is onbebouwd en verhard. Reeds in het bestemmingsplan 'Helder' is geconcludeerd dat voor het aspect ecologie - soortenbescherming geen nader onderzoek is vereist. Omdat de locatie zich niet leent voor de vestiging van beschermde soorten flora en fauna is deze conclusie onverminderd van kracht. Voorts is de zorgplicht ter alle tijden van toepassing.

#### 4.6 Archeologie

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Monumentenwet en de Wet op Archeologie en Monumentenzorg. Op basis van deze wetten zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren. In het kader van een goede ruimtelijke ordening in relatie tot de Monumentenwet kan vooronderzoek naar mogelijke waarden nodig zijn zodat waar nodig die waarden veiliggesteld kunnen worden en/of het initiatief aangepast kan worden.

#### Planspecifiek

Gemeente Alkmaar heeft middels een Archeologische verwachtingskaart haar beleid voor het behoud van mogelijke archeologische waarden vastgelegd. Voor de planlocatie geldt een lage verwachtingswaarde. Nader onderzoek naar archeologische waarden is derhalve niet noodzakelijk. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat binnen het gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de wettelijke plicht om archeologische vondsten (zgn. toevalsvondsten) te melden bij de gemeente.



## 4.7 Cultuurhistorie

Op 10 september 2009 heeft de gemeenteraad de nota Cultuurhistorie Alkmaar Beleidskader 2009-2019 'Authentiek door dynamiek' vastgesteld. Centraal in deze beleidsvisie staat de samenhang tussen de vakgebieden archeologie, bouwhistorie en monumentenzorg.

De Nota Belvedere heeft cultuurhistorie een plek gegeven in de ruimtelijke ordening. In de visie Modernisering Monumentenzorg wordt ingestoken op de juridische en wettelijke verankering van cultuurhistorie in bestemmingsplannen. Vooruitlopend hierop en in het kader van de wettelijke verplichting de bestemmingsplannen te actualiseren, wordt beleid op dit vlak vastgesteld. In deze nota Cultuurhistorie Beleidsvisie 2009-2019 wordt het beleid onderbouwd en toegelicht voor belanghebbenden en geïnteresseerden. Ten bate van bestuursefficiëntie, burgerservice en ruimtelijke ontwikkelingen zijn de werkerreinen archeologie, bouwhistorie en monumentenzorg samengevoegd in een gezamenlijke nota cultuurhistorie.

### Planspecifiek

De gemeentelijke beleidsnota's laten voor de planlocatie geen bijzondere cultuurhistorische waarden zien. Binnen het plangebied zijn geen waardevolle verkavelingsstructuren meer aanwezig. Voorts is de gehele locatie onbebouwd. Van waardevolle bebouwing, zoals monumenten, is derhalve geen sprake. Er zijn geen cultuurhistorische waarden waar rekening mee gehouden hoeft te worden.

## 4.8 Duurzaamheid

De gemeente Alkmaar heeft de klimaatproblematiek aangewezen als speerpunt van het milieubeleid. Het betekent dat energie de basis vormt voor de duurzame ontwikkeling van de gemeente Alkmaar. Het hoofdoel is een totale besparing op niet duurzame energie van 30% in 2020 t.o.v. 1990, wat neerkomt op een besparing van 3% per jaar. Om deze doelstelling voortvarend en praktisch op te pakken is een agenda opgesteld met de volgende doelstellingen:

1. Nieuwbouw: Op weg naar energieneutraal bouwen
2. Bestaande bouw: Samen werken aan het klimaat
3. Verkeer en vervoer: De brandstof van de toekomst
4. Energie opwekking: Duurzame energie uit Alkmaar
5. Voorbeeldfunctie: De gemeente Alkmaar loopt voorop

Om de doelstellingen te behalen wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd om energieneutraal te bouwen en energieneutraal uit te voeren.

### Planspecifiek

De beoogde ontwikkeling wordt conform de landelijke EPC-norm gebouwd. Daarmee wordt voldaan aan de verplichting voor energieneutraal bouwen. Mogelijk zal in de toekomst het dak van het garagebedrijf worden aangewend voor duurzame energieopwekking. Vooralsnog is dit echter niet van toepassing.

## 4.9 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, een wijzigingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro of naar aanleiding van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, 3° van de Wabo wordt afgeweken van het bestemmingsplan of de beheersverordening, dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

### Planspecifiek

Initiatiefnemer heeft middels een risicoanalyse planschade onderzoek laten doen naar de planschade. Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat er voor geen van de beschouwde objecten er een planologische verslechtering optreedt welke het normale maatschappelijke risico mogelijk overstijgt. Daarmee is planschade niet aannemelijk. Het opstellen van een grondexploitatie is met het afsluiten van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer niet noodzakelijk.

## Voetnoten

- 1 Worstcase benadering op basis van 'Rapport betreffende een luchtkwaliteitonderzoek Zuiddijk (ong.) te Graft-De Rijk', IDDS, 2013', waarbij het aantal bewegingen met circa 200% is vermeerderd