

Ruimtelijke onderbouwing

Restaurant en fietsenverhuur, Terborchlaan, Alkmaar

***Ruimtelijke onderbouwing
ten behoeve van een omgevingsvergunning
“Restaurant en fietsenverhuur, Terborchlaan, Alkmaar”***

Plannaam: Restaurant en fietsenverhuur, Terborchlaan, Alkmaar
Plantype: Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning
Datum: Augustus 2025
Versie: Definitief

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING	4
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	4
1.3	HUIDIG PLANOLOGISCHE REGIME	5
1.4	EISEN AAN EEN RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	6
1.5	LEESWIJZER	7
HOOFDSTUK 2	HUIDIGE SITUATIE	8
HOOFDSTUK 3	GEWENSTE SITUATIE	10
3.1	GEWENSTE ONTWIKKELING	10
3.2	VERKEER EN PARKEREN	13
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	16
4.1	RIJKSBELEID	16
4.2	PROVINCIAAL BELEID	19
4.3	GEMEENTELIJK BELEID	20
HOOFDSTUK 5	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN.....	23
5.1	GELUID	23
5.2	BODEMKWALITEIT	24
5.3	LUCHTKWALITEIT	25
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	26
5.5	MILIEUZONERING	31
5.6	ECOLOGIE	33
5.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	35
5.8	WATERASPECTEN.....	36
5.9	WATERPARAGRAAF	37
5.10	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	38
HOOFDSTUK 6	ECONOMISCHE – EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	40
HOOFDSTUK 7	VOOROVERLEG.....	41
7.1	HET RIJK.....	41
7.2	PROVINCIE NOORD-HOLLAND	41
7.3	WATERSCHAP HOOGHEEMRAADSCHAP HOLLANDS NOORDERKWARTIER	41
BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	42	
BIJLAGE 1	LANDSCHAPPELIJKE INPASSING	42
BIJLAGE 2	STIKSTOFONDERZOEK	42
BIJLAGE 3	UITKOMSTEN WATERTOETS.....	42

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op een braakliggend perceel aan de Terborchlaan ongenummerd in Alkmaar. Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Alkmaar, Sectie D, perceelnummer 2007. Initiatiefnemer is voornemens om het perceel te herontwikkelen, om ter plaatse een restaurant met fietsenverhuur te realiseren.

Het projectgebied is gelegen binnen het bestemmingsplan “Westrand Zuid”, waarbinnen het gebied is voorzien van de bestemming ‘Gemengd – Uit te werken – 1’. Op de gronden met deze bestemming mag pas worden gebouwd wanneer deze bestemming is uitgewerkt in een uitwerkingsplan. Het voornemen voor het bouwen van een restaurant met fietsenverhuur past daarmee niet in de bouwregels van het geldende bestemmingsplan. Er zijn geen binnenplanse mogelijkheden om de ontwikkeling mogelijk te maken, het bestemmingsplan moet immers eerst uit worden gewerkt in een uitwerkingsplan.

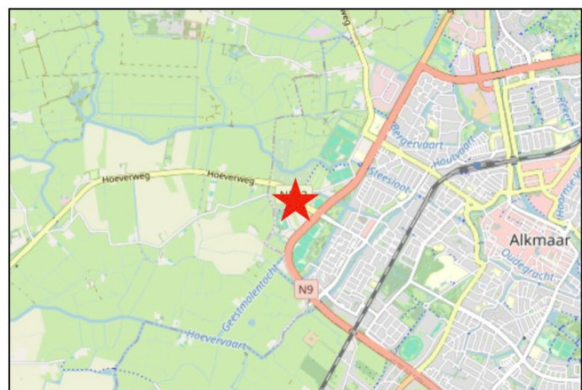
Uit de voorgeschiedenis van het plan en eerdere gevoerde overleggen tussen de gemeente Alkmaar en initiatiefnemer is gebleken dat de gemeente Alkmaar (namens deze: het college) positief tegenover de voorgenomen ontwikkeling staat, mits het voornemen landschappelijk worden ingepast. Daarom is een afwijking van het vigerende regime voorbereid middels een passende planologische procedure. Belangrijk om op deze plaats te vermelden is de datum van indienen van deze aanvraag. De onderhavige aanvraag is ingediend ruim vóór 1 januari 2024, dit is de datum waarop de Omgevingswet in werking is getreden. Daarom is het juridisch kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de bijbehorende regelgeving (zoals de Wabo) van toepassing op deze aanvraag. De toetsing heeft derhalve plaatsgevonden op basis van de wet- en regelgeving zoals deze ten tijde van de indiening van de aanvraag gold. De Omgevingswet is in dit geval daarom niet relevant en wordt, tenzij noodzakelijk, niet verder benoemd.

In voorliggend geval wordt daarom buitenplans van het bestemmingsplan afgeweken en kan medewerking worden verleend via een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 eerste lid onder a, sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (uitgebreide voorbereidingsprocedure).

Deze afwijking van het bestemmingsplan moet gemotiveerd worden met een ruimtelijke onderbouwing waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met ‘een goede ruimtelijke ordening’. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging van het projectgebied

Het projectgebied ligt in het westen, aan de rand van Alkmaar. In afbeelding 1.1 zijn topografische kaarten opgenomen waarin de ligging van het projectgebied nabij Alkmaar en in de directe omgeving is weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied ten opzichte van Alkmaar en in de directe omgeving (Bron: OpenStreetMap.org)

1.3 Huidig planologische regime

1.3.1 Beschrijving bestemmingen

Het projectgebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan “Westrand Zuid” (op 30 januari 2014 vastgesteld). Daarnaast is het gelegen binnen de ‘Reactieve aanwijzing bestemmingsplan Westrand Zuid’, waarbinnen de provincie aangeeft dat het toestaan van kantoren niet past binnen het provinciale beleid. Echter belemmert deze aanwijzing het planvoornemen niet, immers ziet het planvoornemen in hoofdzaak op het realiseren van een restaurant met een fietsenverhuur. Tenslotte is het projectgebied gelegen binnen het ‘Parapluplan Parkeren 2018’ en het projectbesluit ‘Omgevingsvergunning verleggen Terborchlaan’.

In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het vigerende bestemmingsplan weergegeven. Hierin is het projectgebied aangegeven met de rode omlijning.



Afbeelding 1.2 Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Op basis van het bestemmingsplan zijn de gronden in het projectgebied bestemd als ‘Gemengd – Uit te werken – 1’, dit gedeeltelijk (noordwesten) met de dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie – weidevogelleefgebied’. Binnen de uit te werken bestemming is een bouwvlak en een maatvoeringsvereiste opgenomen. Tenslotte is er binnen dit bestemmingsplan een gebiedsaanduiding ‘veiligheidszone – ammoniakpunt’ opgenomen (welke in de praktijk echter reeds niet meer bestaand is). Hierna worden de voor deze ruimtelijke onderbouwing relevante regels binnen deze bestemming beschreven.

Gemengd – Uit te werken - 1

De met deze bestemming aangewezen gronden zijn bestemd voor een grote diversiteit aan functies. Zoals sportvoorzieningen, recreatieve functies, een hotel, dienstverlening, detailhandel, horeca categorie 3 en 4 als ook parkeervoorzieningen. Bebouwing zoals een restaurant of fietsverhuur mag uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak, waarbij de bouwhoogte alsmede het maximum bebouwd oppervlak is vastgelegd middels een tweetal maatvoeringsaanduidingen (maximum bouwhoogte : 12 m en maximum bebouwd oppervlak : 4600 m²).

Daarnaast mogen ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - ammoniakpunt' geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn, het planvoornemen qua bebouwd oppervlak in de toekomstige situatie is echter buiten deze contour gesitueerd en deze aanduiding vormt derhalve geen belemmering voor het voornemen.

'Waarde - Ecologie - Weidevogelleefgebied'

De als 'Waarde - Ecologie - Weidevogelleefgebied' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor de bescherming en het behoud van het weidevogelleefgebied.

1.3.2 Strijdigheid

De onderhavige aanvraag is ingediend vóór 1 januari 2024, de datum waarop de Omgevingswet in werking is getreden. Hierdoor is de grondslag dat het juridisch kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de bijbehorende regelgeving (zoals de Wabo) van toepassing op deze aanvraag. De toetsing heeft derhalve plaatsgevonden op basis van de wet- en regelgeving zoals deze ten tijde van de indiening van de aanvraag gold. De Omgevingswet is in dit geval daarom niet relevant en wordt, tenzij noodzakelijk, niet verder benoemd.

Voorliggend initiatief gaat uit van de realisatie van een restaurant en een fietsenverhuur, een en ander met bijbehorende parkeervoorzieningen. Binnen het huidige bestemmingsplan is dit niet mogelijk, gezien de vigerende bestemming een ‘uit te werken bestemming’ betreft. Dit betekent dat zolang deze bestemming niet is uitgewerkt in een nieuw planologisch regime, er een zogenaamd bouwverbod (blijkens artikel 18.3.1. van het vigerende bestemmingsplan) geldt op deze gronden. Voor het overige wordt de beoogde bebouwing geprojecteerd binnen het bouwvlak en voldoet het aan de vigerende maatvoeringsaanduidingen (qua oppervlakte en bouwhoogte, zie onder 1.3.1 nader beschreven).

In voorliggend geval wordt daarom ten behoeve van de realisatie van het voorgenomen initiatief middels een omgevingsvergunning (artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° (Wabo : Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) afgeweken van het geldende bestemmingsplan (met haar uitwerkingsverplichting) teneinde het gewenste voornemen te kunnen realiseren. Er is op wens van initiatiefnemer voor deze procedure gekozen, en niet van ene uitwerkingsmogelijkheid, om dat met deze procedure zowel bouw- als planologische zaken in één vergunning kunnen worden aangevraagd.

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien er geen strijdigheid is met een ‘goede ruimtelijke ordening’, zo volgt uit artikel 2.12 lid 1 Wabo. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het voorgenomen initiatief in overeenstemming is met deze ‘goede ruimtelijke ordening’.

1.4 Eisen aan een ruimtelijke onderbouwing

Een op artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° Wabo gebaseerde zelfstandige instructie voor de inhoud en inrichting van een ruimtelijke onderbouwing ontbreekt in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Artikel 5.20 van het Bor verklaart voor de inhoud van een ruimtelijke onderbouwing de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van overeenkomstige toepassing. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing belicht alle relevante aspecten vanuit de ruimtelijke ordening en toont aan dat voorliggend project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

In een goede ruimtelijke onderbouwing zijn neergelegd:

1. een verantwoording van de gemaakte keuzen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding; Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.8;
3. de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 bedoelde overleg; Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7;
4. de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek; verwezen wordt naar de gehele ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat met alle relevante feiten en af te wegen belangen rekening is gehouden;
5. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken; het ontwerpbesluit zal voor een ieder ter inzage worden gelegd. Er wordt gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen;
6. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan; Verwezen wordt naar hoofdstuk 6.

Voor zover bij het project geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, waarin de hierna volgende onderdelen zijn beschreven, worden in de ruimtelijke onderbouwing ten minste neergelegd:

7. een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden; Verwezen wordt naar paragraaf 5.7.
8. voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het besluit begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied; In hoofdstuk 5 is aandacht besteed aan diverse relevante aspecten;
9. een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het besluit zijn betrokken; het betreffende hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer heeft betrekking op luchtkwaliteitseisen. De milieu- en omgevingsaspecten zijn beschreven in hoofdstuk 5.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie in het projectgebied gegeven.

Hoofdstuk 3 omvat een beschrijving van de gewenste situatie.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader, hierin wordt het beleid van het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsthema's de revue.

In de hoofdstukken 6 en 7 wordt respectievelijk ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en het vooroverleg.

HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE

Het projectgebied ligt in het overgangsgebied tussen de stad Alkmaar en het buitengebied. De ruimtelijke kwaliteiten van het projectgebied zijn daarbij onlosmakelijk verbonden met de ontstaansgeschiedenis van Alkmaar en haar omgeving, alsmede met het aangrenzende landschap. Ondanks dat het projectgebied op de grens van het bestaand bebouwd gebied ligt, bevinden zich in de omgeving van het projectgebied meerdere sport- en recreatievoorzieningen, zowel gebouwd als ongebouwd. Dit betreffen ondermeer ‘TC Alkmaar Tennis & Padel’, sportvoorzieningen ‘De Meent’ en de ijshockeyvereniging. Ook zijn er enkele maatschappelijke en commerciële voorzieningen rondom het projectgebied gevestigd (denk aan enkele fastfoodketens, een parkeerterrein, een bowlingcentrum en een sportpaleis).

Het projectgebied zelf bestaat uit een restructuurte aan de rand van het bebouwde gebied. In de huidige situatie is het perceel onbebouwd. Het projectgebied wordt begrensd door de N512/Hoeveerweg aan de oostzijde, de Terborchlaan aan de zuidzijde (hierop is eveneens de ontsluiting geprojecteerd in de toekomstige situatie) en agrarische cultuurgronden westen.

Een luchtfoto met de huidige situatie van het projectgebied (rode belijning) in de directe omgeving is hierna (afbeelding 2.1) weergegeven. In afbeelding 2.2 zijn straatbeelden weergegeven.



Afbeelding 2.1 Huidige situatie projectgebied (Bron: PDOK)



Afbeelding 2.2 Huidige situatie projectgebied (Bron: Google Maps)

HOOFDSTUK 3 GEWENSTE SITUATIE

3.1 Gewenste ontwikkeling

Algemeen

De gewenste ontwikkeling betreft de realisatie van een restaurant met een buitenterras en een fietsenverhuur met een buiten(stallings)plaats. Het gaat om een pand met een bouwhoogte van circa 8,5 meter. De bebouwing bestaat uit twee bouwlagen afgetopt middels platdak, maar wel voorzien van architectonische verfraaiingen. Bij het inrichten van de kavel is door XS Architecten in samenspraak met BJZ.nu gezocht naar een passende aansluiting op het groen-blauwe raamwerk van het onderliggende landschap. De gehele openbare ruimte en de kavel is daarbij ingericht middels één integraal ontwerp. Hierbij krijgt de buitenruimte op maaiveldniveau een groene inrichting die aansluit op het omringende landschap, voor een nadere uitwerking hiervan wordt verwezen naar het ‘landschappelijk inpassingsplan’, welke is opgenomen in bijlage 1 bij deze onderbouwing.

Wijze van inrichten van het projectgebied

Om hier meer eenheid en duidelijkheid in te scheppen is de overgang tussen het parkeren en het landschap krachtiger vorm gegeven. Ten aanzien van de parkeervoorzieningen (totaal 69) wordt gesteld dat deze in het groen zijn ingebed middels passende bestrating. De parkeerplekken aan de rand worden voorzien van een kleine haag waardoor de auto's van buiten het terrein wegvallen, maar vanaf het terrein wel zicht is naar het achter landschap. Tussen de parkeervakken bevinden zich geen hagen waardoor daar kleine doorkijkjes ontstaan naar achter. Dit gaat mee in een gelijk ritme van parkeerplekken en bomen. Alle parkeervakken zijn voorzien van grasrooster, er is daarmee dus ook geen onderscheid tussen materiaalafwerking van parkeerplaatsen en deze grastegels komen ook terug op de parkeerplaatsen in de omgeving. Het gebouw blijft verder vrij staan in de ruimte waarbij de omgeving en het terrein samen voorzien zijn van bloemrijk grasland en op deze wijze samenvloeien, zie hiervoor afbeelding 3.1 en 3.3, alsook bijlage 1.

Locatiekeuze en snelladen

Tevens wordt op het parkeerterrein ook een snellaadmogelijkheid voor elektrische auto's (waaronder Tesla Superchargers) gerealiseerd, met circa 12 parkeerplaatsen. Het initiatief heeft als doel een aantrekkelijk, groen en toekomstbestendig vestigingsklimaat (met meerdere verblijfsfuncties, zoals horeca, snelladen etcetera) te creëren. De locatie van het voornemen in/nabij Alkmaar is een uitstekende plek waar je soortgelijke ondernemingen vestigt, omdat de medewerkers nabij in de omliggende kernen kunnen/zullen wonen & de bezoekers gebruik kunnen maken van uitstekende vervoersverbindingen.

Het bouwplan nader bezien

Het projectgebied vormt de entree van de stadsrand van Alkmaar. Middels het ‘landschappelijk inpassingsplan’, welke is opgenomen in bijlage 1 bij deze onderbouwing, wordt aansluiting gezocht bij het open parkachtige landschap. Om aansluiting te zoeken bij de omliggende bebouwing en de grens tussen stad en landschap duidelijk te laten zien, is het gebouw aan de doorgaande weg geplaatst en voorzien van twee lagen. Het bovenste volume heeft een groter overstek waardoor het concept van het projectvoornemen krachtiger naar voren komt. De kozijnen in het bovenste volume hebben een andere kleur, passend bij de gevelafwerking.

De glaspartijen op de begane grond lopen niet door naar het bovenste blok. Hierdoor komt het onderste volume nog meer los te staan. De positie van de kolommen onder het overstek hebben allemaal dezelfde hoek waardoor de richting van overstek van het bovenste blok versterkt wordt. Tot slot is de hoek ter plaatste van de fietsverhuur stomp. Het is een 90 graden hoek waarbij een vlak metselwerk is terug gelegd, passend bij de pui aan de voorzijde. Hierdoor is de hoek van de fietsverhuur uitnodigend zonder het concept van de twee gestapelde blokken te verzwakken.

Het aantal logo's op de gevel is beperkt gehouden. Ter plaatse van de entree is het logo zodanig geplaatst om de ingang ter benadrukken. Een avond visualisatie is toegevoegd bij de technische tekeningen. Het terrein zal voorzien zijn van lichtmasten en de grote glaspartij van het bovenste volume zal in de nacht goed zichtbaar zijn.

Tot slot zijn er geen installaties op het dak gesitueerd, behalve de zonnepanelen. De installaties zullen inpandig geplaatst worden in het achterste gedeelte van de bovenste volume. Door een extra tussenvloer te maken vallen deze installaties nog binnen het volume.

Het projectgebied vanuit landschappelijke inpassing nader bezien

Het projectgebied wordt landschappelijk ingepast middels een groene venster aan de westzijde van het projectgebied, bestaande uit een bomenrij met streekeigen bomen en daaronder een haag. De boomsoorten waarvoor gekozen kan zijn soorten passend in parklandschap (berk, eik). Het eindbeeld is bomenrij met een geschoren haag van circa 1 meter hoog en bestaat uit gemengde soorten (zoals meidoorn, veldesdoorn, wilde liguster, Gelderse roos of wilde roos). Deze bomenrij met daaronder een haag vormt een contrast met de openheid van het weidegebied en het projectgebied en de overige sportfuncties uit de omgeving maar zorgt wel voor zichtlijnen op het open achterliggende landschap. Vanuit het open droogmakerijenlandschap gezien geven de opgaande bomenrij diepte aan de groene stadstrand, vanuit de stad gezien ontstaat hierdoor een afwisselend beeld richting het open droogmakerijenlandschap.

Het projectgebied zelf wordt ingericht conform de kenmerken van een parkachtige inrichting, zoals eerder beschreven in dit hoofdstuk. Hiermee sluit het aan op de eisen die zijn voortgekomen uit het beeldkwaliteitsplan. De gronden rondom de bomenrij en de bermen rondom het gebouw en parkeerinrichting dienen te worden ingezaaid met een bloemrijk grasland waar extensief gemaaid wordt. Ter hoogte van de van de entree van het gebouw en de straatzijde kan intensiever gemaaid worden ten behoeve van zicht en gebruik.

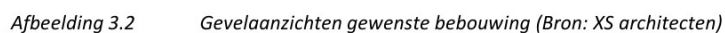
Stedenbouwkundig aspect in samenhang met verkeersafwikkelingen

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt opgemerkt dat de bebouwing zodanig is vormgegeven dat het restaurant met inpandig fietsverhuur op een optimale wijze is gesitueerd, aan de wegzijde van de Terborchlaan, zodat deze bebouwing (en dus de voorzieningen) goed in het zicht ligt van het verkeer op de omliggende wegen. Eveneens wordt er een ruime 'in- en uitrit' aan de zuidelijke zijde (aan de Terborchlaan) aangelegd om een optimale verkeerssituatie te creëren en op deze manier verkeersinfarcten te voorkomen. De infrastructuur is hier reeds ten behoeve van de nabijgelegen (sport)voorzieningen voor ingericht. Hierbij vormt de nieuwe bebouwing een representatieve entree van de Olympiapark en van Alkmaar. De nieuwe bebouwing past dan ook goed in het straatbeeld, in zowel de directe omgeving als in het stedenbouwkundige beeld langs de Terborchlaan. Daarnaast biedt dit initiatief kansen voor automobilisten (snellaadmogelijkheid en fietsenverhuur), al dan niet op weg naar Alkmaar of richting de provinciale- of rijkswegen, alsmede creëert het werkgelegenheid (restaurant en fietsenverhuur). Middels clustering kunnen het restaurant en de fietsenverhuur alsmede de 'superchargers/laadpalen' meeliften op de wensen en behoeften van haar gezamenlijke doelgroepen, alsmede biedt het voorzieningen voor de bezoekers van de functies.

Afwijking van het vigerende bestemmingsplan 'Westrand' nader bezien

Tenslotte wordt opgemerkt (in het kader van afwijken van het vigerende bestemmingsplan 'Westrand zuid') dat het voornemen wordt gerealiseerd binnen het bouwvlak van het vigerende bestemmingsplan, dat het voldoet aan de maximale bouwhoogte van 12 m (voornemen is circa 8,5 m), ruimschoots voldoet aan de maatvoering van het bebouwde oppervlak (maximaal 4600 m² is toegestaan, het voornemen is 678,85 m² voor de horecagelegenheid en circa 85 m² voor de fietsenverhuur) en gerealiseerd wordt buiten de gebiedsaanduiding van het ammoniakpunt (welke in de praktijk niet meer bestaand is). In de volgende afbeeldingen zijn een plattegrond, overzicht van de aan te leggen parkeerplaatsen en enkele gevelschetsen weergegeven, maar voor een uitgebreide weergave wordt verwezen naar bijlage 1 bij deze onderbouwing.

Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van omgevingsvergunning





Afbeelding 3.3 Diverse invalshoeken landschappelijke inpassing, voor verdere uiteenzetting: zie bijlage 1 (Bron: XS architecten)

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Algemeen

Bij nieuwe ruimtelijk ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie die ontstaat. Hiertoe kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van de publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren’, publicatie 381’ van het CROW. In voorliggend geval moet alsmede worden aangesloten op de ‘Parkeernormennota Alkmaar 2020 – 2027’.

Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen. Overigens wordt opgemerkt dat bij iedere functie, in de CROW-publicatie, een maximum en minimum wordt genoemd. Dit is de bandbreedte. Veelal wordt bij nieuwe ontwikkelingen het gemiddelde gehanteerd.

3.2.2 Situatie projectgebied

Verkeer

Het projectgebied is in de toekomstige situatie voor de auto’s ontsloten op de Terborchlaan middels een ruime in- en uitrit, zie hiervoor afbeelding 3.1 en 3.3. Deze centrale in- en uitrit is zo gesitueerd (qua aansluiting, situering, breedte van de weg, breedte en hoek van de sluiting et cetera) dat de doorstroming op de omliggende wegen tijdens de piekmomenten van het bezoek aan het projectgebied zo optimaal mogelijk is. De omliggende infrastructuur en de toekomstige inrichting van het projectgebied bieden dan ook voldoende capaciteit en kwaliteit voor goede ontsluiting van het restaurant en de fietsenverhuur. Er zijn dan ook geen problemen te verwachten in de verkeersafwikkeling.

In de CROW wordt voor restaurants (zoals de Beren) in dit specifieke geval aangesloten op de functie ‘Fastfoodrestaurants’, temeer omdat voor de functie ‘Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)’ geen verkeersgeneratie is opgenomen. Hierbij wordt daarom geen onderscheid gemaakt wat betreft de verstedelijkingsgraad, stedelijke zone en het type. De CROW hanteert een vaste verkeersgeneratie van ca. 2285 motorvoertuigen (mvt) per restaurant per weekdagemaal. Deze verkeersgeneratie is gebaseerd op solitaire vestiging langs auto(snel)wegen van veelal de meest verkeer aantrekkende (fast)foodketen (McDonalds bijvoorbeeld). Voorbeelden elders in het land (Terneuzen, Amsterdam e.d.) laten ook fors lagere kencijfers zien (ca. 500 per etmaal). De verdeling over de werkdagen en het weekend is ongeveer 50/50.

Gelet op de omvang en het beoogde type restaurant (De Beren, van 678,85 m², alsmede de fietsverhuur 85 m²) op deze locatie wordt een verkeersgeneratie verwacht van circa 1.000 bewegingen per weekdagemaal. Dit betreffen dan bezoekers van het restaurant alsmede bezoekers van de fietsenverhuur, waarbij het ook zeker mogelijk is dat deze bezoeken gedurende de dag gecombineerd worden. Dit leidt in de praktijk tot een lagere verkeersgeneratie. Gesteld kan echter worden dat de capaciteit van de ontsluiting en de omliggende wegen van dusdanig ruim voldoende omvang is om deze verkeersstromen optimaal en veilig te kunnen verwerken.

Parkeren

Het projectgebied is bedoeld voor de vestiging van de restaurantketen en de fietsenverhuur. Een restaurant als de Beren komt als omschrijving letterlijk gezien niet voor in de parkeernormering. Het voornemen kenmerkt zich echter door het feit dat de verblijfsduur over het algemeen korter is dan bij een regulier ‘standaard’ restaurant. De parkeernorm die de gemeente Alkmaar voor “Restaurant Overig” aanhoudt is 10 parkeerplaatsen per 100m² BVO.

Bij een bruto vloeroppervlak van 678,85 m² geldt daarmee de volgende berekening: $678,85 \text{ m}^2 \div 100 \text{ m}^2 \times 10 = 67,85$ parkeerplaatsen. Afgerond komt dit neer op een parkeerbehoefte van 68 parkeerplaatsen. Daarbij wordt opgemerkt dat de werkelijke parkeerdruk mede afhankelijk is van het aantal zitplaatsen, het aandeel afhaalverkeer en het gebruik van alternatieve vervoermiddelen (fiets, OV). Gelet op de ligging aan de rand van Alkmaar, de nabijheid van fietsroutes en het recreatieve karakter, wordt enige reductie aannemelijk geacht, maar die is hier nog niet toegepast.

Voor fietsverhuur zijn geen vaste parkeernormen in landelijke richtlijnen opgenomen. Op basis van vergelijkbare voorzieningen wordt een richtwaarde gehanteerd van 4 tot 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, mede afhankelijk van de regionale aantrekkingskracht. Bij een vloeroppervlak van 85 m² bvo resulteert dit in de volgende bandbreedte: Lage inschatting: $85 \div 100 \times 4 = 3,4$ parkeerplaatsen en een Hoge inschatting: $85 \div 100 \times 6 = 5,1$ parkeerplaatsen. Afgerond leidt dit tot een parkeerbehoefte van 4 tot 5 parkeerplaatsen voor de fietsverhuur. Immers komen bezoekers aan de fietsverhuur veelal ook gebundeld per auto, d.w.z. één auto is vaak twee of méér fietsen qua verhuur.

Binnen het plangebied zijn in totaal circa 68 parkeerplaatsen voorzien, waarvan:

- 6 parkeerplaatsen zijn uitgerust met een laadvoorziening voor elektrische voertuigen (alsook een snellaadfunctie). Deze zullen worden geëxploiteerd door Allego.
- 60 reguliere parkeerplaatsen.
- 2 minder valide parkeerplaatsen.

Hoewel er op basis van de rekennormen sprake lijkt van een parkeerplaatsentekort, wijzen praktijkervaringen van een teken zoals de Beren en de aard van het gebruik op een aanzienlijk lagere werkelijke parkeerdruk. De volgende mitigerende factoren dragen hier nadrukkelijk aan bij:

1. Dubbelgebruik tussen functies

De combinatie van een fietsverhuur en een restaurant op één locatie leidt tot logisch en efficiënt ruimtegebruik. Immers, veel bezoekers die overdag een fiets huren, ronden hun activiteit af met een hapje eten ter plaatse. Er is hierbij sprake van overlappend bezoek in plaats van extra parkeerdruk.

2. Verspreiding in tijd van piekmomenten

De piekmomenten van beide functies liggen niet gelijktijdig: Fietsverhuur kent de hoogste druk in de ochtend- en vroege middaguren. Het restaurant kent juist piekmomenten rond de lunch (12:00–14:00 uur) en het diner (17:30–20:00 uur). Daardoor kunnen parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende bezoekers worden gebruikt. Dit versterkt het dubbelgebruik en verkleint de benodigde parkeercapaciteit.

3. Hoge bereikbaarheid per fiets

Gelet op de ligging aan de rand van Alkmaar, nabij recreatieve fietsroutes, is het te verwachten dat een aanzienlijk deel van de bezoekers per fiets arriveert. Dit geldt voornamelijk voor fietspassanten en voor lokale bezoekers van het restaurant. Daarmee is het aandeel autogebruikers zeker in de zomermaanden naar verwachting goed in evenwicht.

4. Hoge omloopsnelheid bij het restaurant

De gemiddelde verblijfsduur in een restaurant als De Beren is beperkt (circa 1 tot 1,5 uur). Hierdoor ontstaat een hoge omloopsnelheid van parkeerplaatsen, met name in de avonduren. Eén parkeerplaats kan daardoor meerdere keren per avond worden gebruikt.

Conclusie

Hoewel de genoemde parkeernormen uitgaan van een behoefte van circa 73 parkeerplaatsen, kan op basis van de hierboven genoemde omstandigheden en gebruikerspatronen worden geconcludeerd dat de beschikbare 68 parkeerplaatsen toereikend zijn. De combinatie van functies op één locatie, de gespreide piekmomenten, het hoge aandeel fietsbezoek en de beperkte verblijfsduur leiden in de praktijk tot een lagere en beter gespreide parkeerdruk.

Bovendien geldt dat door het beperken van het aantal parkeerplaatsen er ook meer ruimte beschikbaar blijft voor groene en landschappelijke inpassing op de kavel. Dit komt de stedenbouwkundige kwaliteit en de beleving van het terrein ten goede en draagt bij aan andere belangrijke ruimtelijke aspecten zoals waterberging, biodiversiteit en hittestressreductie. De gekozen inrichting vormt daarmee een evenwichtige afweging tussen functionele parkeerbehoefte en ruimtelijke kwaliteit.

Daarmee vormt het aspect verkeer en parkeren geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Snellaadmogelijkheid

Locatie en verkeersafwikkeling

In het snellaadmogelijkheid komen maximaal 6 oplaadpunten. Deze laadpalen zijn zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Uitgaande van een kwartier opladen per auto, komt dit in het worst case scenario op maximaal 48 auto's per uur. Het snellaadmogelijkheid leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Het snellaadmogelijkheid sluit echter aan op de toekomstige verkeersstructuur van het projectgebied. De ontwikkeling leidt daarmee niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Bij het snellaadmogelijkheid zijn (evident aan het aantal laadmogelijkheden) voldoende parkeerplaatsen voor personenauto's. Het parkeerterrein wordt zo ingericht zodat er geen onveilige situaties ontstaan. Naast de autoparkeerplaatsen kunnen bijvoorbeeld verschillende picknickbanken worden gesitueerd. Deze, alsook de Beren of de fietsverhuur, zijn veilig middels vanaf het snellaadmogelijkheid te bereiken.

Gelet op de bovenstaande cijfers wordt geconcludeerd dat de aspecten verkeer en parkeren dan ook geen belemmering vormen.

3.2.3 Conclusie

Het aspect ‘verkeer en parkeren’ vormt geen belemmering voor de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit projectgebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

4.1.1.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

4.1.1.2 Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede *quality of life*. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*
Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit

vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

4.1.1.3 Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies. In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste van toekomstige generaties.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR: voorganger van de NOVI) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen ‘bestaand stedelijk gebied’ en ‘stedelijke ontwikkeling’.

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

bestaand stedelijk gebied: ‘bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

stedelijke ontwikkeling: ‘ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.’

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. De Barro bevat onder andere regels voor grote rivieren, hoofdwegen en landelijke spoorwegen, buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, Natuurnetwerk Nederland, IJsselmeergebied en erfgoederen.

4.1.4 Toetsing van het initiatief aan het rijksbeleid

Het betreft een project waarbij geen nationale belangen in het geding zijn en er is geen sprake van enige belemmering met betrekking tot de prioriteiten zoals verwoord in de NOVI. Geconstateerd is dat de beoogde functie (een restaurant en fietsenverhuur) passend is voor deze locatie. Bij het uitwerken van het plan zijn de kenmerken en identiteit van het gebied centraal gesteld. Geconcludeerd wordt dat de NOVI geen belemmering vormt voor de in deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen herontwikkeling.

Voor wat betreft de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt opgemerkt dat er planologisch gezien reeds een diversiteit aan functies is toegestaan in het projectgebied, immers is de ‘uit te werken bestemming Gemengd’ reeds opgenomen, waarbij een maatvoeringsvereiste van maximaal 4.600 m² aan bebouwd oppervlak is opgenomen. Het voornemen betreft daarbij een fors mindere oppervlakte dan voorgenoemde maximale oppervlakte. Desondanks wordt er wel getoetst aan de ‘ladder’.

Wat betreft de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ wordt opgemerkt dat deze van toepassing is bij ‘nieuwe stedelijke ontwikkelingen’ (3.1.6 Bro). De eerste vraag die beantwoord moet worden of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarvoor moeten de gebruiksmogelijkheden en de bouw mogelijkheden van het nieuwe plan en het moederbestemmingsplan worden vergeleken. Vanwege het uitwerken van de uitwerkingsmogelijkheid van de (bouw)mogelijkheden die dit moederbestemmingsplan biedt en volgen van een uitgebreide procedure, wordt deze ontwikkeling gezien als een ‘stedelijke ontwikkeling’. Bij de ladder gaat het primair om het aantonen van de behoefte, hieronder wordt daarop ingegaan.

Beschrijf de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling

Het voornemen ‘De Beren’ op deze locatie betreft een passende en toekomstbestendige functie, gezien de omliggende infrastructuur en de overige voorzieningen nabij het projectgebied. Door op deze goed bereikbare locatie een nieuw restaurant met fietsverhuur te realiseren kan het gebied als poortfunctie naar de omliggende buurten functioneren. Tevens zijn er diverse autowegen in de nabijheid van het projectgebied weergegeven, waarmee de autobereikbaarheid goed is te noemen. Eveneens krijgt de lokale economie een impuls en zal de werkgelegenheid verder toenemen. Tenslotte wordt er een nieuwe formule geboden aan de toeristische of recreatieve bezoeker van Alkmaar en/of omgeving.

Binnen of buiten bestaand stedelijk gebied

Als een ontwikkeling voorziet in een behoefte en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied dan wordt voldaan aan de Ladder. Bestaand stedelijk gebied wordt in het Bro gedefinieerd als: ‘bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

Het projectgebied ligt in het overgangsgebied tussen de stad Alkmaar en het buitengebied. Ondanks dat het projectgebied op de grens van het bestaand bebouwd gebied ligt, bevinden zich in de omgeving van het projectgebied meerdere sport- en recreatievoorzieningen, zowel gebouwd als ongebouwd. Dit betreffen ondermeer ‘TC Alkmaar Tennis & Padel’, sportvoorzieningen ‘De Meent’ en de ijshockeyvereniging. Ook zijn er enkele maatschappelijke en commerciële voorzieningen rondom het projectgebied gevestigd (denk aan enkele fastfoodketens, een parkeerterrein, een bowlingcentrum en een sportpaleis).

Het projectgebied zelf bestaat uit een restruimte aan de rand van het bebouwde gebied. In de huidige situatie is het perceel onbebouwd. Het realiseren van het voornemen op deze beoogde locatie betreft dan ook een goede mogelijkheid voor het bedrijf De Beren.

Conclusie

Gezien vorenstaande kan worden gesteld dat er sprake is van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, indachtig het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking, waarbij wordt gestreefd naar een optimale benutting van de ruimte in stedelijk gebied.

Nadere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is dan ook niet meer noodzakelijk. Het rijksbeleid staat de ontwikkeling niet in de weg.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

4.2.1.1 Algemeen

Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit. De provincie staat voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling: toekomstige generaties moeten ook profiteren van de keuzes die wij maken. In de omgevingsvisie is het principe van 'lokaal wat kan, centraal wat moet' leidend. Hieruit komen een aantal hoofdthema's naar voren:

- Noord-Holland in beweging, op weg naar een economische en duurzame toekomst;
- dynamisch schiereiland, benutten van een unieke ligging;
- metropool in ontwikkeling, vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaans systeem;
- sterke kernen, sterke regio's, sterke kernen houden regio's vitaal;
- nieuwe energie, economische kansen benutten van energietransitie;
- natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agri-foodsector.

Doel van de provincie met de omgevingsvisie is dat iedereen die in Noord-Holland woont, werkt en op bezoek komt, een prettige leefomgeving aantreft. Nu, maar ook in de toekomst. De provincie stuurt aan op “balans tussen economische groei en leefbaarheid”, dat als leidend thema wordt gezien. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd.

Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is daarnaast voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Een economisch vitale provincie kan andersom weer bijdragen aan het welzijn en de leefbaarheid. In samenhang bekeken zijn in dit kader randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met grote thema's als klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, volkshuisvesting, bodemdaling en verminderde biodiversiteit.

Daarnaast worden vijf samenhangende bewegingen geschetst. Bewegingen die laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op onze samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Dat doet de provincie door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Eén van de bewegingen waar het voorliggende plan aan bijdraagt is de beweging 'Sterke kernen, sterke regio's'.

4.2.2.2 Planspecifiek

De toevoeging van een restaurant en een fietsenverhuur in de gemeente Alkmaar (aan de rand van Alkmaar, nabij overige (sport)voorzieningen en functies) brengt het voorzieningenniveau in de gehele regio op het gebied van vrijetijdsbesteding op peil. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt een combinatie functies (praktisch gezien drie, immers is het superchargers/laadpaal-station ook een functie) gerealiseerd, waar diverse soorten van toerisme, duurzaamheid en vrijetijdsbesteding samenkomen. Er wordt daarmee een impuls aan de provinciale gastvrijheidseconomie gegeven, wat een ambitie van de provincie is. Daarbij krijgt een braakliggende kavel een toekomstbestendige perspectief, het plan draagt daarmee bij aan het vitaal houden van Noord-Holland en past binnen de omgevingsvisie.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2022

4.2.2.1 Algemeen

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat

wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening NH2020.

De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is. In de Omgevingsverordening NH2022 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil ontwikkelingen als woningbouw en windenergie mogelijk maken en het waardevolle Noord-Hollandse landschap beschermen. Hierin wordt een evenwichtige balans gezocht tussen economische groei en leefbaarheid.

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Op basis van artikel 5.3 van de Omgevingsverordening kan een ruimtelijk plan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Dit artikel vormt een aanvulling op het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze toetsing aan het provinciaal beleid is verwerkt in de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 4.1.4 is reeds getoetst aan de ladder. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling in lijn is met het landelijke- en regionale beleid.

Regionale waterkeringen

Op basis van paragraaf 6.2.11 van de Omgevingsverordening is een ruimtelijk plan in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering niet toegestaan. In afwijking daarvan zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk indien hierover in de toelichting van het ruimtelijk plan duidelijk wordt gemaakt dat er overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.

Het projectgebied is niet gelegen binnen de beschermingszone, immers is het water (de regionale waterkering) aan de noordelijke en westelijke zijde gelegen van het projectgebied. Hieruit blijkt dat door het voornemen geen belemmering ontstaat voor dit water.

4.2.2.2 Toetsing van het initiatief aan de Omgevingsverordening NH2020

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende onderbouwing besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Omgevingsvisie Alkmaar 2040

4.3.1.1 Algemeen

Op 5 oktober 2017 heeft de gemeente Alkmaar haar Omgevingsvisie Alkmaar 2040 vastgesteld. Daarin worden de kaders geschetst waarbinnen de gemeente om wil gaan met ontwikkelingen die zich voordoen. De omgevingsvisie is een integraal strategisch document dat zich richt op het versterken van de omgevingskwaliteit van de stad en omliggende dorpen. De gemeente heeft in de omgevingsvisie haar ambities voor de stad en het buitengebied geformuleerd voor bewoners en bezoekers. Naast de ambities voor de ontwikkeling van de stad Alkmaar wordt in de omgevingsvisie ingezet op een toekomstbestendig en innovatief landelijk gebied.

De omgevingsvisie zet in op een compacte stad. Alkmaar maakt optimaal gebruik van de schaalgrootte van de stad en beschouwt de relatief kleine schaal van de stad als duidelijk pluspunt. De keuze om niet verder uit te breiden, houdt het omringende landelijk gebied vrij van stedelijke bebouwing. De keuze voor een compacte stad houdt in dat alle stedelijke ontwikkelingen worden opgevangen in de bestaande stad. Op termijn leidt dit tot verdere verdichting van de stad. Uitgangspunt is daarom dat verdichting geen doel op zich is, maar alleen acceptabel is wanneer deze bijdraagt aan de structurele kwaliteit van de stad en daarmee de omgevingskwaliteit positief beïnvloedt.

4.3.1.2 Toetsing van het initiatief aan de ‘Omgevingsvisie Alkmaar 2040’

Voorliggend initiatief sluit aan bij de Omgevingsvisie van de gemeente Alkmaar, aangezien het bijdraagt aan de leefbaarheid van het gebied aan de Terborchlaan. De komst van een restaurant als De Beren draagt bij aan de leefbaarheid van het gebied door een laagdrempelige, goed landschappelijke ingepaste ontmoetingsplek te creëren waar buurtbewoners en bezoekers samen kunnen komen, wat de sociale samenhang versterkt en het voorzieningenaanbod verrijkt, door middel van het toevoegen van een recreatieve -en ook verblijfsfunctie. Daarbij wordt opgemerkt dat het projectgebied reeds is voorzien van een ‘uit te werken Gemengde bestemming’, wat in zoverre reeds een toedeling van diverse functies (waaronder horeca -3, onder voorwaarden) beoogd heeft (in het thans vigerende bestemmingsplan). Het voornemen voorziet daarbij in een verdichting (opvulling van een braakliggend perceel) wat bijdraagt aan de structurele kwaliteit en het beïnvloed de omgevingskwaliteit positief. Door dit initiatief wordt er een toekomstbestendige invulling gegeven aan de kavel. De nieuw te bouwen bebouwing zal voldoen aan de actuele eisen op het gebied van duurzaamheid (voldoet hiermee aan het ‘Programma Duurzaam Alkmaar 2020 – 2024’).

Naast het vorenstaande is gekeken op welke wijze in- en om het projectgebied een natuur-investering kan worden gedaan, zie hiervoor de landschappelijke inpassing in bijlage 1 (en voldoet hiermee aan het ‘Groenbeleidsplan 2017 – 2027’). Dergelijke natuur/beplanting heeft een positieve invloed op de biodiversiteit en kan daarnaast tevens onder andere vogels aantrekken.

Gesteld wordt dat het beleid uit de omgevingsvisie Alkmaar 2040 het initiatief niet in de weg staat.

4.3.2 Welstandsnota Alkmaar 2016

4.3.2.1 Inleiding

In de Welstandsnota Alkmaar zijn de criteria uitgewerkt die ten grondslag liggen aan de redelijke eisen van welstand, die gelden voor de gemeente, om zo het belang van een aantrekkelijke bebouwde omgeving te behartigen. Doel van het welstandsbeleid is het streven naar behoud van en versterken van de kwaliteit van het beeld in het beschermd dorpsgezicht en het landelijk gebied. Voor de overige kernen en gebieden geldt dat de historische karakteristieken zo goed mogelijk beschermd dienen te worden en dat nieuwe ontwikkelingen voortbouwen op wat reeds aanwezig is. De gemeente is onderverdeeld in verschillende welstandsgebieden. Bij herontwikkeling van het projectgebied, zal het geldende welstandsregime in acht worden genomen.

Voor het Olympiapark is een beeldkwaliteitsplan vastgesteld om een zekere beoogde eigenheid van het gebied, waarmee het zich onderscheidt van andere gebieden, te kunnen borgen. De relatie met het omliggende landschap, het groen-blauwe raamwerk, de relatie met sport en de uitstraling naar de omgeving zijn de belangrijke dragers van de visie. De visie geeft per gebied aan wat de ruimtelijke voorwaarden zijn voor kwalitatieve ontwikkeling.

Voor de realisatie van het voornemen (restaurant en fietsenverhuur) wordt rekening gehouden met de welstandskaders genoemd in het beeldkwaliteitsplan Olympiapark. De visie geeft per gebied aan wat de ruimtelijke voorwaarden zijn voor kwalitatieve ontwikkeling. Voor het projectgebied is dit in het kort:

BOUWMOGELIJKHEDEN	INRICHTING KAVEL
Ter hoogte van de sportcampus Terborchlaan: - Hier maakt de landschapsrand onderdeel uit van de parkachtige inrichting van de sportcampus. De open parkinrichting maakt een oriëntatie van de gebouwen op het landschap mogelijk en zorgt voor een groen aangezicht vanuit het open weidelandschap. Door bebouwing te oriënteren op het open weidelandschap (geen achterzijde) ontstaat een goede overgang tussen stad en landschap. De groenstructuur versterkt deze alzijdigheid. - Een brede sloot met brede rietkraag, met een heel geleidelijke overgang van water naar land, geeft vorm aan de overgang tussen het weidegebied en de landschapsrand. Deze natuurvriendelijke oever wordt een gebiedje waarin ontwikkeling van flora en fauna de ruimte krijgt. - De overgang tussen bebouwing en landschap dient extra zorgvuldig ontworpen te worden, onder andere door: - geen gesloten gevels of achterkanten naar het open landschap te plaatsen, maar representatieve, zorgvuldig vormgegeven gevels - een terughoudend avondbeeld (beperken lichtoverlast) - Toerit naar de kavel mogelijk in de grijs gearceerde vlakken met een maximale breedte van 6 meter. - Het plaatsen van hekken, voor bijvoorbeeld erfafscheiding, is niet toegestaan. Water kan dienen als scheiding tussen openbaar en privé.	Bij het inrichten van de kavel wordt gezocht naar aansluiting op- en versterking van het groen-blauwe raamwerk van het onderliggende landschap. Kenmerken zijn: - Eenduidige, groene uitstraling van het gebied. Uitgangspunt voor inrichting is eenheid, rust en eenvoud. - De gehele openbare ruimte en de aangrenzende kavel kan gezien worden als een integraal ontwerp. - De buitenruimte op maaiveld krijgt een groene inrichting die aansluit op het omringende landschap. - Parkeeroplossingen dragen bij aan een groene kavelinrichting. - Bebouwing kent een architectuurbeeld dat alzijdig aantrekkelijk is. - De nieuwe bebouwing aan de landschapszijde vormt een representatieve entree van de Olympiapark en van Alkmaar. VOOR MEER INFORMATIE, ZIE HET VOLLEDIGE BEELDKWALITEITSPAN OP WWW.ALKMAAR.NL/OLYMPIAPARK




4.3.2.2 Toetsing aan de Welstandsnota

In dit geval is sprake van een functie welke past in de bestemmingsomschrijving van de geldende bestemming, namelijk een horecavoorziening en een fietsenverhuur, welke wordt ingeklemd is tussen de naastgelegen bedrijvigheid/voorzieningen en omliggende infrastructurele voorzieningen. Hierdoor is er sprake van een aanvulling op het bestaande bebouwingskarakter. Eveneens zal er een afgeronde eenheid ontstaan. Door de ontwikkeling krijgt een braakliggende kavel een toekomstbestendige functie, passend bij de kwaliteit van omliggende gebied. Daarbij zal het voornemen eveneens voldoen aan het beeldkwaliteitsplan, zoals beschreven in voorgaande paragraaf en zoals is aangetoond in bijlage 1 ‘landschappelijk inpassingsplan’. De ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met de welstandsnota.

4.3.3 Conclusie toetsing aan gemeentelijk beleid

Geconcludeerd wordt dat de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid, zoals verwoord in de in deze paragraaf aan bod gekomen beleidsdocumenten.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Artikel 5.20 van het Bor verklaart voor de inhoud van een besluit als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 30 Wabo, artikel 3.1.6 van overeenkomstige toepassing. Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de ruimtelijke onderbouwing een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie, water en besluit m.e.r..

5.1 Geluid

5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeurswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeurswaarde te voldoen.

5.1.2 Situatie projectgebied

In het projectgebied worden geen geluidsgevoelige objecten (zoals een woning, bedrijfswoning, etc.) gerealiseerd of toegestaan. Een restaurant of fietsenverhuur bedrijf is immers niet geluidsgevoelig. Derhalve worden de aspecten rail- en wegverkeerslawaaï buiten beschouwing gelaten.

Industrielawaai

In de omgeving van het projectgebied is geen gezoneerd bedrijventerrein, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, aanwezig. Het aspect industrielawaai is niet van toepassing. Wat betreft de invloed van individuele bedrijvigheid in de omgeving wordt verwezen naar paragraaf 5.5 (milieuzonering).

Verkeersstromen

Het verkeer van en naar het projectgebied (in de toekomstige situatie) wordt via het parkeerterrein op de Terborchlaan ontsloten, die uitkomt op de omliggende infrastructuur N512. Gezien de verkeerintensiteit op de Terborchlaan en de omliggende wegen, zullen verkeersbewegingen gemakkelijk opgaan in het verkeersbeeld. De parkeerplaatsen behorende bij het restaurant kunnen worden gevonden op eigen terrein en zijn rondom de bebouwing gelegen (zie de afbeelding 3.1), waarbij sprake is van één centrale in- en uitrit aansluitend op de Terborchlaan. Dit betekent ook dat de geluidsbelasting als gevolg van deze verkeersbewegingen op deze locatie centraal plaatsvindt.

Gezien de ruime afstand van deze centrale in- en uitrit tot aan geluidsgevoelige functies in de omgeving worden geen belemmeringen verwacht. Het uitvoeren van een onderzoek industrielawaai is in voorliggend geval niet noodzakelijk. Wat betreft de invloed van de in de omgeving aanwezige individuele bedrijven/voorzieningen op de voorgenomen ontwikkeling, wordt verwezen naar de paragraaf milieuzonering.

5.1.3 Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

5.2.2 Situatie projectgebied

De locatie is reeds voorzien van een uit te werken gemengde bestemming. Ten tijde van het opstellen van het vigerende bestemmingsplan 'Westrand Zuid' zijn reeds diverse verkennend bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan is een verwachting aangegeven voor het hele gebied van dit bestemmingsplan, te weten: de diffuse kwaliteit van de bovengrond (0,0-0,5 meter onder maaiveld) is de achtergrondwaarde 'AW2000', d.w.z. schoon. De ondergrond (0,5-2,0 meter onder maaiveld) is naar verwachting iets minder schoon en heeft de kwalificatie 'Woongrond'. Onder- en bovengrond zijn in principe geschikt voor iedere bestemming. De kwaliteit van eventueel toe te passen grond (zowel boven- als ondergrond) moet voldoen aan de Achtergrondwaarde AW2000.

Na vaststelling van het vigerende bestemmingsplan is het gebied ten alle tijde braakliggend geweest (grasland, wat intensief wordt gemaaid periodiek). Er hebben sindsdien geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden. Gezien vorenstaande kan gesteld worden dat de grond geschikt is voor de toekomstige functie 'restaurant' met 'fietsenverhuur'. Het bodemonderzoek van Geonius, zoals onderdeel uitmaakt van de technische bouwaanvraag, bevestigt dit. Nader onderzoek wordt daarom niet nodig geacht.

Tenslotte staat er in de koopovereenkomst tussen de Gemeente Alkmaar (verkoper) met initiatiefnemer (koper) over de bodem dat er een aanvullend bodemonderzoek is gedaan in 2021 door Grondslag. Opdrachtgever van dit rapport is de Gemeente Alkmaar geweest. De conclusie en aanbevelingen daarvan zijn voldoende en duidelijk. Aanvullend onderzoek is niet benodigd.

Algemeen

De gevolgde onderzoeksstrategie geeft in voldoende mate de situatie ter plaatse van de onderzoekslocatie weer. Er is geen aanleiding tot het uitvoeren van aanvullend onderzoek.

De onderzoeksresultaten vormen ons inziens geen belemmeringen voor de afgifte van een omgevingsvergunning. De afgifte van de omgevingsvergunning blijft echter een beleidsmatige afweging van de gemeente zelf.



9.2

deze (nuts)voorzieningen. Over de hoogte van de kavel treden partijen in nader overleg. Het uitgangspunt is dat de kavel in relatie met de directe omgeving op voldoende hoogte wordt gebracht en onnodige grondafvoer voorkomen wordt. De koper dient zich zelf te vergewissen van de grondslag en de waterdoorlatendheid van de bodem.

Artikel 10

10.1

Bodemverontreiniging

De gemeente heeft naar de eventuele aanwezigheid van voor het milieu of de volksgezondheid schadelijke stoffen in de bodem van het gekochte een verkennend bodemonderzoek conform NEN-5740 laten uitvoeren, waarvan de resultaten zijn vastgelegd in het digitaal aan koper verstrekte rapport van Grondslag met projectnummer 31265-2 d.d. 15 september 2021.

10.2

Uit het in het vorige lid bedoelde onderzoeksrapport blijkt dat (de desbetreffende gedeelten van) het gekochte naar huidige inzichten geschikt moet worden geacht voor de in artikel 11 lid 1 van deze overeenkomst bedoelde bestemming.

10.3

Mocht op enig moment na uitvoering van de bodemonderzoeken, doch vóór de juridische

Het projectgebied wordt vanuit milieuhygiënisch oogpunt voor dit onderdeel geschikt geacht voor het beoogde gebruik.

5.2.3 Conclusie

De bodemkwaliteit is geschikt voor het beoogde gebruik.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beoordelingskader

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);

5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

5.3.2 Situatie projectgebied

Gelet op de aard en omvang van dit project, in verhouding tot categorieën van gevallen zoals beschreven in paragraaf 5.3.1.1 kan worden gesteld dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. De voorgenomen ontwikkeling welke relevant is voor de luchtontwikkeling betreft immers slechts de realisatie van slechts 696 m² aan bebouwing voor een restaurant/horecagelegenheid en

circa 85 m² voor de fietsenverhuur. Daarmee is de planontwikkeling ‘niet in betekende mate’ en is nader onderzoek naar de luchtkwaliteit niet noodzakelijk.

Verder wordt geconcludeerd dat deze ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

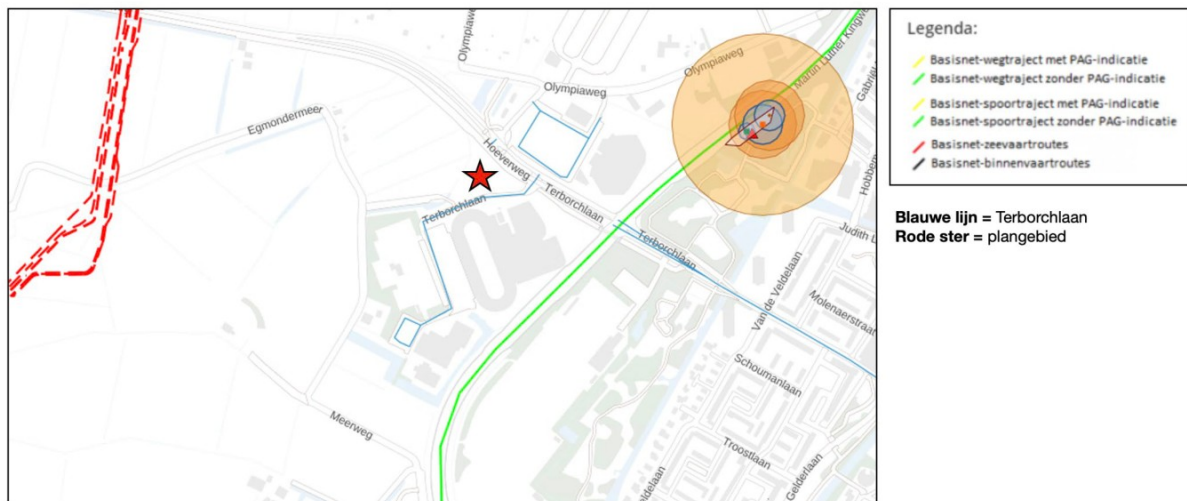
- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de ‘Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen’ (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

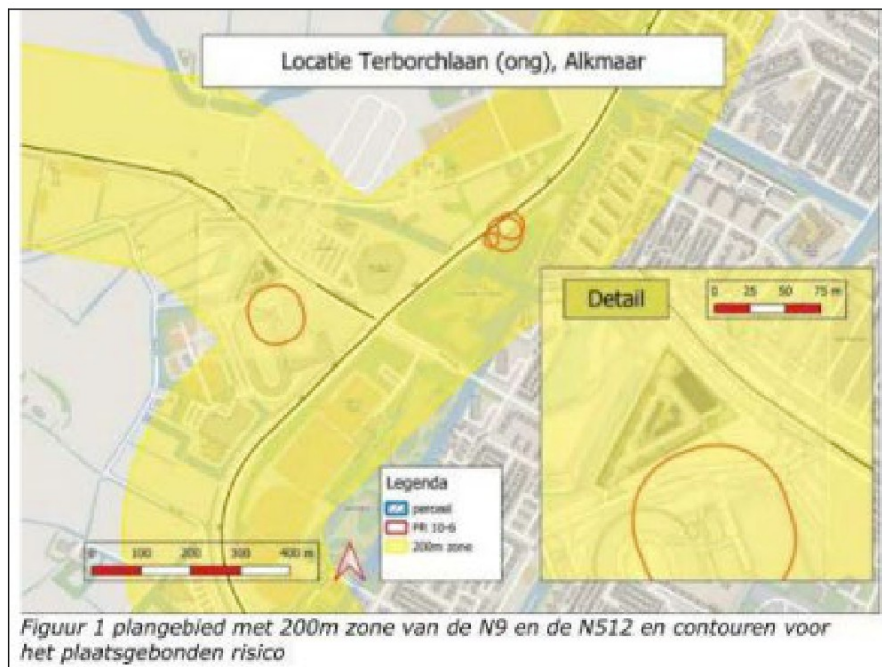
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico. De navolgende afbeelding bevat een fragment van de ‘risicokaart Nederland’, onderdeel van de Atlas van de Leefomgeving. De ligging van het projectgebied is daarop met een rode ster aangeduid.



Afbeelding 5.1: Uitsnede Atlas van de Leefomgeving (Bron: Atlas van de leefomgeving)



5.4.2 Situatie projectgebied

Risicovolle activiteiten binnen het projectgebied

Binnen het projectgebied vinden geen risicovolle activiteiten plaats. De fietsverhuur gaat mogelijk naast reguliere fietsen ook elektrische fietsen verhuren. Het is denkbaar dat er ook een opslag is voor de elektrische fietsen c.q. accu's. Het advies van de Veiligheidsregio is om voor de fietsverhuur te voldoen aan de PGS37-2 zodat de opslag zo veilig mogelijk plaatsvindt. Er is een brandkraan met voldoende capaciteit in de buurt van het plangebied aanwezig voor het bestrijden van een brand binnen het gebouw zelf. Er wordt aangesloten bij het advies van de Veiligheidsregio: indien er elektrische fietsen verhuurd gaan worden moet de fietsverhuur een accuklus hebben voor batterijen welke voldoet aan PGS37-2.

Risicovolle activiteiten in de omgeving van het projectgebied (zie bovenstaande figuur 1 voor visuele weergave)

- Het projectgebied bevindt zich buiten de 100% letaliteitsafstand van de in het gebied aanwezige buisleidingen (op circa 630 m afstand, en vormen hiermee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.)

- Het projectgebied bevindt zich niet in de nabijheid van een hoogspanningsmast of hoogspanningsleidingen.
- Het projectgebied bevindt zich niet in de nabijheid van windturbines of luchthavens.

Op de uitsnede van de risicokaart is daarbij ten noordoosten nog een risicovolle inrichting zichtbaar. Tevens ligt ten zuidoosten van het projectgebied (aangeduid op de plankaart van het vigerende bestemmingsplan) nog een risicovolle inrichting, waarbij ammoniak van toepassing is. Het betreffen het LPG station aan de Martin Luther Kingweg 10 (noordoosten) en ijsbaan De Meent (zuidoosten). Voor de ijsbaan De Meent geldt ten aanzien van het plaatsgebonden risico een risicoafstand van 50 meter, deze is overgenomen in het vigerende bestemmingsplan middels de aanduiding ‘gebiedsaanduiding veiligheidszone – ammoniakpunt’. De afstand van de projectlocatie tot de ijsbaan is groter dan 50 meter, immers wordt de bebouwing buiten deze gebiedsaanduiding gesitueerd, waardoor aan de risicoafstand wordt voldaan. De afstand tot de grens van het invloedsgebied ter verantwoording van het groepsrisico van het LPG station is 50 meter. De voorgenomen ontwikkeling is niet gelegen binnen deze afstand. De afstand van het LPG station tot het projectgebied is circa 330 meter. Verder wordt opgemerkt dat het restaurant volgens artikel 1 lid b sub c van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt aangemerkt als ‘beperkt kwetsbaar object’.

Transportroutes vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, water of spoor

Het plangebied ligt nabij twee transportroutes voor gevaarlijke stoffen: de N512 en de N9, beide ten noorden van het gebied. Van de N512 zijn geen specifieke telgegevens bekend, maar uit landelijke kengetallen mag worden aangenomen dat op deze weg een beperkt aantal transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, waaronder circa 50 transporten met GF3-stoffen per jaar. Op basis hiervan bedraagt het invloedsgebied 355 meter. Voor de N9 geldt op basis van de classificatie eveneens een invloedsgebied van 355 meter. Gezien de afstand van minder dan 10 meter tot de N9 en circa 100 meter tot de N512 ligt het gehele projectgebied binnen deze invloedsgebieden.

Beoordeling groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is het verplicht om het groepsrisico te toetsen en te verantwoorden indien een ontwikkeling plaatsvindt binnen een invloedsgebied. Hoewel de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, neemt het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling toe ten opzichte van de bestaande situatie. Onderstaand wordt daarom het groepsrisico gemotiveerd en verantwoord aan de hand van de zes beoordelingsaspecten uit het Bevt:

- 1. Huidige en planologische personendichtheid**
De huidige situatie betreft een braakliggend perceel zonder permanente personendichtheid. In het geldende bestemmingsplan is reeds voorzien in een uit te werken bestemming voor een gemengde invulling. De nieuwe ontwikkeling – een restaurant (ca. 678,85 m² bvo) en fietsverhuur (ca. 85 m² bvo) – leidt tot een toename van het aantal aanwezige personen, echter in beperkte mate. Het betreft geen woningbouw of grootschalige publieksfuncties en de verblijfsduur van bezoekers is relatief kort.
- 2. Verandering van personendichtheid**
Ten opzichte van de huidige braakliggende situatie neemt de personendichtheid toe. Inclusief personeel en bezoekers is de maximale bezettingscapaciteit van het restaurant 250 personen. Echter, vergeleken met de planologische ruimte die het geldende bestemmingsplan biedt, is sprake van een kleinschaliger invulling. De ontwikkeling benut dus niet het maximale uitwerkingspotentieel, wat gunstig is voor het groepsrisico.
- 3. Vergelijking bestaande en nieuwe groepsrisico**
De invulling met een restaurant en fietsverhuur leidt tot een lichte stijging van het groepsrisico, maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Aangezien geen kwetsbare objecten worden toegevoegd en het bezoek beperkt en verspreid in tijd plaatsvindt, is het groepsrisico beperkt.
- 4. Bijdrage van het plan aan het groepsrisico**
De bijdrage aan het groepsrisico is verwaarloosbaar in verhouding tot de bestaande en potentieel planologische mogelijkheden. De ontwikkeling betreft een laag dynamische functie en leidt niet tot cumulatie van risico's.
- 5. Afweging van risicobeperkende maatregelen**
Gezien de geringe toename van het groepsrisico zijn risicobeperkende maatregelen niet noodzakelijk.

Wel zijn enkele organisatorische en bouwkundige maatregelen voorzien in het kader van de zelfredzaamheid en bereikbaarheid, zoals een BHV-organisatie, noodplannen en technische voorzieningen voor ventilatieafsluiting in geval van calamiteiten.

6. Alternatieven en afweging

De locatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied en is stedenbouwkundig en verkeerskundig optimaal ontsloten. Alternatieve functies met een lager groepsrisico zijn verkend, maar doen afbreuk aan de haalbaarheid, economische uitvoerbaarheid en maatschappelijke wenselijkheid van het plan. Bovendien blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde, zodat een lichtere verantwoording volstaat.

Geconcludeerd kan worden dat de invulling van de braakliggende kavel middels het realiseren van het restaurant en de fietsverhuur zal leiden tot een toename van het groepsrisico, maar niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Voor het groepsrisico is geen harde norm opgesteld maar een oriëntatiewaarde en een verantwoordingsplicht.

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient bij een ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een risicovolle transportroute een zelfstandige toetsing en verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. In eerdere rapportages is verwezen naar de beoordeling van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN), maar deze is in het kader van het Bevt niet leidend. Het Bevt vereist een eigenstandige beoordeling door of namens het bevoegd gezag, waarbij de risico's in beeld worden gebracht aan de hand van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART).

Voor de provinciale weg N512, die direct ten noorden van het plangebied ligt, zijn geen telgegevens voorhanden over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van deskundige inschatting en vergelijkbare situaties mag worden uitgegaan van circa 50 transporten per jaar met brandbare gassen (GF3), hetgeen bepalend is voor het groepsrisico. Bij dit aantal transporten bedraagt het invloedsgebied 355 meter. Dit invloedsgebied overlapt het gehele plangebied.

Daarnaast ligt ook de N9 op korte afstand van het projectgebied (minder dan 10 meter), waarmee ook deze route relevant is voor de externe veiligheid. Daarmee is onmiskenbaar sprake van een verantwoordingsplicht van het groepsrisico op basis van artikel 12 van het Bevt. Daarom is hierna een verantwoordingsparagraaf opgenomen, gesteld wordt echter dat blijkens de verantwoording in het geldende bestemmingsplan (o.a. bijlage 7 en 8 van die toelichting) dat de uit te werken bestemming passend is. Daarmee is deze ontwikkeling ook passend aan te merken, omdat deze kleinschaliger is qua omvang in relatie tot de totaal mogelijke uitwerkingmogelijkheden.

Voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen verantwoorden, zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- Bereikbaarheid van het projectgebied en de risicobron;
- Bluswatervoorzieningen in het projectgebied en bij de risicobron.

Bereikbaarheid voor de hulpdiensten & Bluswatervoorzieningen

Het is van belang dat de hulpdiensten tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid van zowel het projectgebied als de risicobronnen is hierbij van essentieel belang. Vanwege het vrijkomen van gevaarlijke stoffen is het wenselijk dat het projectgebied en de risicobron bovenwinds tenminste tweezijdig kan worden benaderd.

De brandweer dient ook snel te kunnen beschikken over voldoende bluswater, om een incident adequaat te kunnen bestrijden. De bluswatervoorzieningen die vanuit het Bouwbesluit worden geëist ten aanzien van de gewenste situatie, is de primaire voorzieningen van voornamelijk brandkranen. Voor bestrijding van grotere branden wordt veelal gebruik gemaakt van secondaire of tertiaire bluswatervoorzieningen, zoals geboorde punten of open water. Deze voorzieningen zijn in de nabijheid van het projectgebied reeds aanwezig. Indien

er aanpassingen aan de bluswatervoorziening moeten worden gedaan is een overleg met het Team Ondersteuning Repressie van de Veiligheidsregio aan te bevelen voor een goede plaatsbepaling en uitvoering van de voorzieningen.

Het plangebied is goed bereikbaar voor hulpdiensten via meerdere zijden, waaronder de N512 en Terborchlaan. De brandweer beschikt over voldoende opkomsttijd (ca. 5 minuten, afstand 2,8 km) en bluswatervoorzieningen in de directe omgeving, waaronder brandkranen en open water. Indien nodig zal in overleg met de veiligheidsregio een aanvullende bluswatervoorziening worden gerealiseerd. Zelfredzaamheid wordt bevorderd door het open karakter van het terrein, duidelijke vluchtroutes en de aanwezigheid van BHV-organisatie die evacuatielroutes, schuilinstructies en communicatiemiddelen in haar RI&E en bedrijfsnoodplan opneemt. Bij een toxische wolk zijn de gebouwen voorzien van ventilatie die bij calamiteit afsluitbaar is.

Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid gaat het om de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied van een risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen indien een ramp of een zwaar ongeval plaatsvindt. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen. De mate van zelfredzaamheid in het rampgebied is mede bepalend het uiteindelijke aantal slachtoffers en voor de omvang van de hulpverlening tijdens een ramp of een zwaar ongeval. Verwacht wordt dat de bezoekers van het projectgebied (al dan niet middels hulp van personeelsleden) zelfredzaam zijn en op voorhand worden daarom geen problemen verwacht.

Mogelijkheden ten aanzien van een plasbrand

Uit de risico-inventarisatie is verder naar voren gekomen dat er geen provinciale wegen in Noord-Holland in het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen van de Rijksoverheid zijn opgenomen. Daarmee is voor de provinciale wegen van Noord – Holland geen plasbrandaandachtsgebied op basis van het Basisnet van toepassing. Dit betekent dat er geen ruimtelijke knelpunten zijn als gevolg van een plasbrandaandachtsgebied op de provinciale wegen binnen Noord-Holland

Mogelijkheden ten aanzien van een toxische wolk

Voor het toxische wolkscenario is de beste optie om in het gebouw te schuilen tot de lekkage is verholpen en/of de concentratie in de lucht laag genoeg is om het gebied te ontvluchten. Daarvoor is het noodzakelijk dat de gifwolk het gebouw niet binnendringt. Het eenvoudig en snel kunnen uitschakelen en/of dichtzetten van het ventilatiesysteem is daarvoor een vereiste, dit zal op de tekeningen van de vergunningsaanvraag voor bouwen worden aangetoond.

Aanwijzingen voor Bedrijfshulporganisaties (BHV)

Vanwege de aanwezigheid van een bedrijfshulporganisatie(BHV) zal deze de aangegeven scenario's opnemen in het RI&E. Vandaaruit zal men dan de benodigde maatregelen (bouwkundig, installatietechnisch en organisatorisch) bepalen en op laten nemen in het bedrijfsnoodplan en die in de oefeningen terug te laten komen.

Risicocommunicatie

Om te zorgen dat de personen in het getroffen of bedreigde gebied beter op de hoogte zijn van de mogelijkheden om zich in veiligheid te stellen is een goede risicocommunicatie van groot belang. Hierdoor wordt ook het gebruik van de daarvoor ontworpen voorzieningen zoals uitgangen en vluchtroutes beter worden benut.

Toetsing

De realisatie van het restaurant en de fietsverhuur binnen het plangebied leidt tot een toename van de personenbelasting in het invloedsgebied van de risicovolle transportroutes N512 en N9. Dit betekent een stijging van het groepsrisico. Uit de toetsing volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), met toepassing van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) en rekening houdend met circa 50 GF3-transporten per jaar over de N512, blijkt dat het groepsrisico toeneemt maar niet leidt tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

De verantwoording van het groepsrisico is daarmee voldoende en conform de wettelijke verplichtingen. De omvang en aard van het plan zijn kleinschaliger dan de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt, waardoor de ontwikkeling passend wordt geacht binnen het kader van externe veiligheid.

Daarnaast is gebleken dat de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in het plangebied adequaat zijn geborgd. De bereikbaarheid voor hulpdiensten voldoet aan de geldende normen, er zijn voldoende bluswatervoorzieningen beschikbaar, en maatregelen zoals het kunnen uitschakelen van ventilatiesystemen dragen bij aan een veilige situatie. Ook is voorzien in een adequate risicocommunicatie richting toekomstige gebruikers.

Gezien deze aspecten vormt het groepsrisico geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.4.3 Conclusie

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

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

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan of wijzigingsplan mogelijk is.

Hoewel deze richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden als harde eis gezien worden door de Raad van State bij de beoordeling of woningen op een passende afstand van bedrijven worden gesitueerd.

5.5.2 Gebiedstypen

Volgens de VNG-uitgave ‘Bedrijven en Milieuzonering’ dient eerst te worden beoordeeld of in de omgeving sprake is van een ‘rustige woonwijk’ of een ‘gemengd gebied’.

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. In de VNG-uitgave wordt het buitengebied veelal gerekend tot een met het omgevingstype ‘rustige woonwijk’.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

Ten aanzien van het projectgebied wordt gesteld dat het gaat om een locatie aan de rand van Alkmaar, waar bedrijvigheid, sportvoorzieningen, infrastructuur en horeca voorkomen. Het kan daarom aangemerkt worden als een gemengd gebied. Echter wordt voor de toetsing het gebied beoordeeld als zijnde een 'rustige woonwijk', om de effecten van de ontwikkeling op het woon- en leefklimaat ter plaatse van milieugevoelige functies volledig inzichtelijk te maken middels een 'worst case-toetsing'.

5.5.3 Situatie projectgebied

5.5.3.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Er wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen en rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

5.5.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ordening. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

Het voornemen betreft een restaurant met een fietsverhuur en parkeervoorzieningen. Tussen deze milieubelastende functie en de gevel van milieugevoelige functies in de buurt dienen voor diverse aspecten bepaalde afstanden in acht te worden genomen. Deze afstanden worden in de onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt.

Functie	Categorie	Geur	Stof	Geluid	Gevaar
Restaurants, cafetaria's, snackbars, etc.	1	10	0	10	10
Autoparkeerterreinen, parkeergarages	2	10	0	30	0

Voor wat betreft de toetsing van deze activiteiten en de daarbij behorende milieubelasting op de omgeving, wordt uitgegaan van de meest milieubelastende activiteit. Het parkeerterrein (met oplaadpunten) wordt op basis van de VNG-uitgave gezien als de meest milieubelastende functie. Deze functies wordt geschaard onder milieucategorie 2. Voor een inrichting van milieucategorie 2 geldt, uitgaande van het omgevingstype 'rustige woonwijk', een grootste richtafstand van 30 meter.

De afstand van het projectgebied tot de dichtstbijzijnde milieugevoelige functies (woningen aan de westelijke zijde 'Egmondermeerweg 9, Bergen) bedraagt circa 400 meter. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde richtafstanden. Van aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden is dan ook geenszins sprake.

5.5.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functie hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving en andersom of de nieuwe functie de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven aantast.

Een horecavoorziening, fietsverhuur of parkeerterrein wordt niet aangemerkt als een milieugevoelig object. Derhalve leveren omliggende bedrijven/ functies geen belemmering op voor de in dit initiatief besloten ontwikkeling. Daarnaast worden omliggende milieubelastende functies niet in de bedrijfsvoering belemmerd.

5.5.4 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.6 Ecologie

5.6.1 Algemeen

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland. Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.

5.6.2 Gebiedsbescherming

5.6.2.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.

Het projectgebied ligt niet binnen of nabij een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 4 kilometer afstand van het projectgebied.

Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor alle beschermde soorten en habitats die daar aanwezig zijn. Per soort of habitat is aangegeven of behoud van de huidige aantallen/arealen voldoende is, danwel of uitbreiding of een verbetering nodig is. Niet alleen activiteiten binnen een Natura 2000-gebied maar ook activiteiten buiten een Natura 2000-gebied kunnen de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen. Dit wordt externe werking genoemd. Gezien de mogelijke externe werking van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied, is het van belang om te toetsen of de realisatie van de beoogde ontwikkeling conflicteert met de waarden waarvoor dit gebied is aangewezen. Hiervoor is in elk geval een toetsing aan de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Gelet op de onderlinge afstand is directe hinder (bijv. geluid, verstrooiing van licht etc.) niet aan de orde. Daarbij is er geen sprake van geluidspieken als gevolg van het toestaan van voorliggend project en is er ook geen sprake van het toevoegen van zodanig veel kunstlicht, dat een lichtplan of lichtonderzoek in dit geval nodig zou zijn:

1. **Beperkte verlichtingstoevoeging**

De verlichting die bij een restaurant en fietsenverhuur wordt toegepast, is doorgaans functioneel en beperkt tot noodzakelijke plekken zoals de entree, parkeerplaatsen en fietsstallingen. Er is geen sprake van grootschalige verlichting die een significant effect op de omgeving heeft.

2. **Bestaande verlichte omgeving**

De locatie ligt aan de Terborchlaan in Alkmaar, een stedelijke omgeving waar al sprake is van bestaande verlichting, zoals straatverlichting en verlichting van nabijgelegen bebouwing. Hierdoor heeft nieuwe verlichting een minimale extra impact op de omgeving.

3. **Landschappelijke inpassing**

Omdat reeds sprake is van een goede landschappelijke inpassing, is in het ontwerp al rekening gehouden met de positionering en afscherming van de aan te leggen verlichting, zodat verstoring van omliggende natuur minimaal blijft.

4. Beperkte invloed op ecologie

Er wordt geen ingrijpende verlichting geplaatst die nachtelijke ecologie, zoals vleermuizen of foeragerende dieren, wezenlijk zou verstoren. Daarbij worden er bij de aanleg van de verlichting eenvoudige maatregelen getroffen, zoals het gebruik van warmkleurige, naar beneden gerichte verlichting met een lage intensiteit.

Naast directe hinder dient tevens te worden gekeken naar de mogelijke toename van stikstofdepositie op kwetsbare habitattypen binnen Natura 2000-gebieden. Een onderzoek naar stikstofdepositie is dan ook nodig, deze is opgenomen in bijlage 2. Dit onderzoek is voor het laatst geactualiseerd in januari 2025, gebruikmakend van de meest recente Aeries-calculator.

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het plan is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningplichtig.

5.6.2.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het ‘nee, tenzij’- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als NNN is gelegen op circa 1 kilometer afstand van het projectgebied. Gezien de afstand van het projectgebied tot het NNN en de aard, omvang en lokale invloedsfeer van het voornemen wordt geconcludeerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

5.6.3 Soortenbescherming

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst op er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. In dit geval gaat het om de realisatie van een restaurant en fietsenverhuur op een kavel die momenteel braakliggend is. Het perceel is voorzien van grasland, welke echter wordt periodiek intensief wordt onderhouden en gemaaid.

Tevens is een deel van de kavel voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie - Weidevogelleefgebied'. Deze aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor de bescherming en het behoud van het weidevogelleefgebied. Hierna volgt een toetsing van het voornemen aan het aspect soortenbescherming.

Vleermuizen en overige beschermde diersoorten; foerageergebied en vliegroute

De bouwplannen, inclusief de aanleg van de parkeervoorzieningen en de parkeer/straatverlichting, vindt plaats buiten de insteek van het westelijk gelegen open water. Tussen het huidige projectgebied en dit water staat riet, ruigte en opgaande beplanting in de vorm van bomen en struiken. In, rondom en langs de randen van het projectgebied wordt ook beplanting gezet in de toekomst (landschappelijke inpassing) en de straat/parkeerverlichting zal modern (led) zijn, met weinig ver-/uitstraling.

Dit open water, net ten westen van het projectgebied, vormt geen geschikt foerageergebied of vliegroute voor watervleermuizen of andere vleermuizen. Wel vormt het foerageergebied voor andere soorten. Het is echter niet aannemelijk dat de voorgenomen ontwikkeling, de functie van dit water als foerageergebied of vliegroute negatief beïnvloed. Dit ook in vergelijking met het periodieke intensieve maaiwerk wat in het gebied geschied. Nader onderzoek naar de functie is daarom niet van belang. Inzicht in het verlichtingsplan van het projectgebied zal deze conclusie onderbouwen.

De groene inrichting van het projectgebied zorgt voor een uitbreiding van geschikt foerageergebied voor vleermuizen (alle soorten). Gesteld kan daarom worden dat overtreding van een verbodsbepaling op voorhand uitgesloten kan worden. Van aantasting van de natuurwaarden is daarbij in zijn geheel geen sprake. Een quickscan ecologie is daarom niet noodzakelijk.

Weidevogelleefgebied

Een klein deel in het noordwesten van het projectgebied is aangewezen met de dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie – Weidevogelleefgebied’. Op deze gronden zal geen bebouwing worden gerealiseerd. Als nader onderzoek nodig wordt geacht, wordt dit uitgevoerd voordat met de bouw wordt begonnen.

5.6.4 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling.

5.7 Archeologie & Cultuurhistorie

5.7.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

Initiatiefnemers hebben op grond van de Erfgoedwet een archeologische zorgplicht bij activiteiten waarbij de bodem wordt verstoord. Deze zorgplicht is verder uitgewerkt in het Besluit kwaliteit leefomgeving (artikel 5.130 Bkl) en lokaal beleid zoals de Verordening Fysieke Leefomgeving van de gemeente Alkmaar. Daarin is onder meer bepaald dat in gebieden zonder expliciete dubbelbestemming voor archeologie, de uitgangspunten van de archeologische verwachtingskaart Alkmaar 2024 leidend zijn.

Voor de projectlocatie geldt op basis van deze kaart de aanduiding “Archeologie D”. Binnen deze categorie geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen die groter zijn dan 500 m² en dieper gaan dan 40 cm onder het maaiveld.

Omvang en aard van het plan

Het voorliggende bouwplan voorziet in de realisatie van een restaurant, fietsverhuur en ondersteunende functies, binnen een reeds deels verhard terrein. De bouwkundige ingrepen en bodemverstoringen blijven onder de drempel van 500 m² en worden bovendien slechts plaatselijk dieper dan 40 cm -Mv, met name ten behoeve van funderingen en leidingen. Het grootste deel van het terrein blijft onbebouwd c.q. wordt oppervlakkig ingericht (zoals parkeerplaatsen, verharding en groenstructuren).

Daarbij is nadrukkelijk ingezet qua inrichting van het terrein op afstemming op het bestaande maaiveld, waarmee diepgravende ingrepen worden geminimaliseerd. De enige substantiële grondroering betreft de bouwvlakken zelf, die echter ruim binnen de 500 m² blijven.

Omgevingscontext

Voor de directe omgeving van het plangebied zijn geen bekende archeologische vindplaatsen of relevante vondstmeldingen bekend uit de landelijke of gemeentelijke registers. Het gebied kent een historisch laag risico op verstoringen van archeologische waarden, mede gezien het huidige gebruik en eerdere verstoringen door bijvoorbeeld verharding, aanleg van nutsvoorzieningen en terreininrichting.

Conclusie en borging

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot archeologisch relevante bodemverstoringen in omvang of diepte. Daarmee is er geen verplichting tot archeologisch vooronderzoek, en wordt voldaan aan zowel de zorgplicht uit de Erfgoedwet als de voorwaarden die voortvloeien uit gemeentelijk beleid.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat tijdens de uitvoering uiteraard het wettelijk voorgeschreven stopplicht- en meldingsprotocol in acht wordt genomen. Mocht onverhoopt toch een archeologische vondst aan het licht komen, dan wordt dit gemeld bij de bevoegde autoriteit, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet.

5.7.1.2 Situatie projectgebied

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.7.2 Cultuurhistorie

5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

5.7.2.2 Situatie projectgebied

Er bevinden zich in het projectgebied of in de directe omgeving geen rijks- danwel gemeentelijke monumenten of andere cultuurhistorische waarden. Gesteld wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het initiatief.

5.7.3 Conclusie

De aspecten archeologie & cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.8 Wateraspecten

5.8.1 Vigerend beleid

5.8.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

5.8.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2022-2027. Het Nationaal Water Programma 2022-2027 is vastgesteld op 18 maart 2022. In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen.

Het Nationaal Water Programma 2022–2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. We werken aan schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren

5.8.1.3 Provinciaal beleid

Het Regionaal waterprogramma Noord-Holland bevat het waterbeleid van de provincie. Het Waterplan is in samenhang opgesteld met de water(beheer)-plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor

oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

5.8.1.4 Waterschap Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het projectgebied maakt in waterstaatkundig opzicht deel uit van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, dat als waterkwantiteitsbeheerder voor de polderwateren optreedt. Het hoogheemraadschap beheert ook de waterkwaliteit van boezem- en polderwater. Bij veranderingen in de inrichting dan wel het beheer van het water binnen het projectgebied dient in een vroegtijdig stadium het overleg gezocht te worden tussen de gemeente Alkmaar en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier geeft in het waterbeheersplan een overzicht van de doelen en maatregelen om het watersysteem in deze periode op orde te brengen. Het plan gaat in op beheer en onderhoud van dijken en watergangen, de afvalwaterzuiveringen, lozingen, uitvoeringsprogramma's en calamiteitenbestrijding. De komende jaren worden veel dijken langs Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer en kades langs vaarten en kanalen versterkt. Ook wordt extra ruimte voor water gerealiseerd, worden gemalen aangepast en worden veel stuwen verbreed en geautomatiseerd. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat het werkgebied, Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, voorbereid is op zeespiegelstijging en meer extreme regenval en periodes van watertekort.

5.9 Waterparagraaf

5.9.1 Algemeen

Watertoets

In het kader van de watertoets is het plan aangemeld via de website www.dewatertoets.nl bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, welke uitwerking is opgenomen in bijlage 3 bij deze onderbouwing. Hieruit blijkt dat:

1. De korte procedure van toepassing is
2. Het advies is om de toename aan verharding te compenseren middels compenserende maatregelen.
3. De eis van het Hoogheemraadschap is dat er 70 mm hemelwater op eigen terrein moet worden verwerkt. Dat geldt zowel voor de daken alsook voor de terreinverharding.

Waterberging- en afvoer

Het projectgebied bestaat in de huidige situatie grotendeels uit onverhard oppervlak. In de toekomstige situatie worden de parkeerplaatsen voor de bezoekers ingepast in groene parkeerkoffers. Tevens vindt er nieuw verhard oppervlak plaats voor het de bebouwing alsook het terras en de overige erfverharding.

Het projectgebied wordt landschappelijk ingepast middels een groene, gesloten rand aan de westzijde van het projectgebied, bestaande uit een houtsingel met streekeigen bomen. Het projectgebied zelf wordt ingericht conform de kenmerken van een parkachtige inrichting, zie bijlage 1. Hiermee sluit het aan op de eisen die zijn voortgekomen uit het beeldkwaliteitsplan. Ook voldoet het hiermee aan het klimaatadaptiebeleid van de gemeente Alkmaar, welke verplicht dat hemelwater op eigen terrein wordt opgevangen en verwerkt.

Het hemelwaterstelsel ligt ten zuidoosten van het projectgebied. Om te voorkomen dat het asfalt moet worden opgebroken heeft de gemeente de voorkeur aan het realiseren van een uitstroomvoorziening op het oppervlaktewater, dat zich ten westen van deze kavel bevindt. Hierbij geldt als voorwaarde dat alleen de uitlaat van de (infiltratievoorzieningen) hierop mag worden aangesloten, en het water vertraagd moet worden afgevoerd. Zoende is deze ruimte onderdeel van de waterberging wat bij zware regenval een buffer is, zodat de riolering niet overbelast wordt.

Het hemelwater op de daken wordt dus van de riolering afgekoppeld en via een aparte hemelwaterafvoer afgevoerd. Hemelwater op verharde oppervlakten kan op eigen terrein in beginsel verder ook worden

geïnfiltreerd in de bodem. In het projectgebied wordt daarnaast een waterberging aangelegd ter compensatie van de toename van de verharding. Het is goed mogelijk dat dit kan gebeuren door infiltratiekratten onder de parkeerplaatsen aan te leggen of door een conventioneel HWA-systeem met kolken en een hemelwaterafvoer naar buiten het perceel. Dit wordt nader uitgewerkt door de onderaannemer van het grondwerk-straatwerk. Deze zal voor aanvang van de werkzaamheden een berekening maken van hoeveel infiltratiekratten nodig zijn aan de hand van de eis van het Hoogheemraadschap.

Waterkwaliteit

Met betrekking tot de waterkwaliteit geldt dat geen uitlogende materialen mogen worden toegepast.

Beoordeling plan door het Waterschap

Voor het plan is gebruikgemaakt van de website hetwateradvies.nl (voorheen de digitale watertoets). Uit dit digitale advies blijkt dat het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) slechts in beperkte mate belangen heeft bij de voorgenomen ontwikkeling. Het enige relevante aandachtspunt betreft de omgang met hemelwater.

Hoewel de uitwerking hiervan nog niet definitief is, wordt in de ruimtelijke onderbouwing duidelijk aangegeven dat het hemelwater op eigen terrein wordt opgevangen en geborgen. De beoogde oplossing bestaat waarschijnlijk uit een infiltratie- of bufferingssysteem onder het parkeerterrein, waarin regenwater tijdelijk wordt vastgehouden. Van daaruit kan het water vertraagd infiltreren in de bodem of worden afgevoerd naar nabijgelegen oppervlaktewater.

Binnen het plangebied lijkt voldoende ruimte aanwezig om deze ambitie op zorgvuldige wijze te realiseren. Op basis van de huidige inzichten zijn er dan ook geen inhoudelijke bezwaren tegen de voorgestelde werkwijze.

Voor de realisatie van de verharding, bebouwing en de bijbehorende hemelwaterberging zal op termijn wel een omgevingsvergunning voor wateractiviteiten moeten worden aangevraagd bij HHNK. Dit vereist dat het hemelwatersysteem op dat moment concreet is uitgewerkt en afgestemd op de geldende richtlijnen van het waterschap.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan weinig tot geen gevolgen voor de waterhuishouding heeft.

5.10 Besluit milieueffectrapportage

5.10.1 Kader

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een ruimtelijk plan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- *Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);*

Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.

- *Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);*

Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).

- *Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);*

Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze

gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r. Beoordeling gehanteerd.

5.10.2 Beoordeling

5.10.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 4 kilometer en dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt circa 1 kilometer afstand van het projectgebied. In dit geval is uit de stikstofberekening reeds gebleken dat er geen sprake is van significante negatieve effecten ten aanzien van de nabijgelegen Natura-2000 gebieden.

5.10.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

In dit geval is sprake van een ontwikkeling die niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en daarmee geen sprake van een directe m.e.r.-plicht.

In onderdeel D 11.2 van het besluit wordt de *“aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”* genoemd. Indien geoordeeld wordt dat sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' is mogelijk een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Uit jurisprudentie volgt dat het antwoord op de vraag of sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' afhankelijk is van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aan de hand van aspecten als aard en de omvang van de voorziene ontwikkeling moet worden beoordeeld of sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Niet relevant is of per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan.

De in voorliggende ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling heeft betrekking op een braakliggend perceel aan de Terborchlaan ong. in Alkmaar. Initiatiefnemer is voornemens om het perceel te herontwikkelen, om ter plaatse een restaurant met fietsenverhuur te realiseren. Het gaat om een kleinschalige ontwikkeling waarbij het aantal verkeersbewegingen niet (onevenredig) toeneemt, vergeleken met de bestaande hoeveelheid verkeersbewegingen in de buurt van het voornemen. Verder is, voor zover in dit kader relevant, sprake van een functie die niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen of een beperking voor andere functies in de directe omgeving.

Gelet op het vorenstaande en de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling, wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r.. Tevens blijkt uit dit hoofdstuk dat voorliggend initiatief geen belangrijk nadelige milieugevolgen heeft, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5.10.3 Conclusie

De in deze onderbouwing besloten ontwikkeling is niet m.e.r.-plichtig.

HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE – EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad naar aanleiding van een omgevingsvergunning moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofddregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk plan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan of omgevingsvergunning geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

In het voorliggende geval is een koopovereenkomst (waarin planschade aspect is opgenomen) gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente. Hierin is verzekerd dat het risico van planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt. Andere bijkomende kosten met betrekking tot onderliggende procedure zijn ook geregeld middels deze koopovereenkomst. De desbetreffende leges met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling zullen worden verhaald middels de legesverordening. Een en ander in aanmerking nemende kan worden geconcludeerd dat het kostenverhaal voor de gemeente volledig is verzekerd.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omwonenden of belanghebbenden zijn reeds in de lange aanloop naar dit plan geïnformeerd en hebben hierop een toelichting kunnen krijgen. Tot op heden is de reactie en verwachting voor het overige dat de partijen positief zijn over de beoogde ontwikkeling en het voornemen als een verbetering van de huidige situatie wordt gezien. Een verslag van deze participatie is beschikbaar en wordt separaat met de gemeente Alkmaar gedeeld vanwege AVG-redenen.

Daarbij vindt er ook gedurende de periode van het ontwerpbesluit een participatie- en inloopavond plaats, om de betrokkenen informeren en gelegenheid te geven tot het stellen van vragen. Deze keuze is gemaakt omdat de ervaring is dat bij een informatieavond iedereen evenveel aan het woord kan komen, en de schaal van deze locatie het niet toelaat om direct betrokkenen allemaal persoonlijk te gaan informeren. Tijdens deze avond zal het tekenwerk getoond worden en is het plan mondeling worden toegelicht.

De volgende stap is dat het ontwerpbesluit ter inzage leggen. Op dat moment is het mogelijk om zienswijzen in te dienen tegen het besluit. In het geval van zienswijzen wordt van deze zienswijzen dan een verslag gemaakt en de zienswijzen worden beoordeeld om te kijken of ze leiden tot aanpassing van het plan. Deze zienswijzen en eventuele aanpassingen zullen in het vastgestelde besluit worden opgenomen.

HOOFDSTUK 7 VOOROVERLEG

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

7.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke plannen. Geoordeeld wordt dat de voorgenomen ontwikkeling geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

7.2 Provincie Noord-Holland

Gezien de kleinschaligheid van het initiatief behoeft het plan niet aan de provincie voorgelegd te worden.

7.3 Waterschap Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het waterschap is akkoord met de ontwikkeling, dit wordt aangetoond middels de uitkomsten van de watertoets, de ‘korte procedure’.

BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Bijlage 1	Landschappelijke inpassing
Bijlage 2	Stikstofonderzoek
Bijlage 3	Uitkomsten watertoets