

Woningen Rivierenbuurt Alkmaar

Ruimtelijke onderbouwing



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	7
2.1	Bestaande situatie in het plangebied	7
2.2	Beoogde situatie in het plangebied	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Rijksbeleid	11
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Regionaal beleid	15
3.5	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Milieu- en omgevingsaspecten	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Milieueffectrapportage	18
4.3	Bodem	22
4.4	Archeologie	22
4.5	Ecologie	23
4.6	Water	25
4.7	Verkeer en parkeren	27
4.8	Akoestiek	29
4.9	Luchtkwaliteit	30
4.10	Externe veiligheid	32
4.11	Bedrijven en milieuzonering	33
4.12	Kabels en leidingen	34
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	35
5.1	Economische uitvoerbaarheid	35
5.2	Maatschappelijke en procedurele uitvoerbaarheid	35
Hoofdstuk 6	Conclusie	36

Bijlagen

Bijlage 1	Verkennend bodemonderzoek
Bijlage 2	Notitie waarnemingen asbest
Bijlage 3	Natuurwaardenonderzoek
Bijlage 4	Notitie stikstofdepositie
Bijlage 5	Watertoets
Bijlage 6	Akoestisch onderzoek

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Kennemer Wonen (hierna initiatiefnemer) is voornemens om in de Rivierenbuurt in Alkmaar 61 bestaande garageboxen te herontwikkelen naar twintig woningen. De plannen hebben betrekking op vijf stroken garageboxen en drie parkeergebieden aan de Maasstraat en Waalstraat in Alkmaar. Daarnaast zullen de bestaande parkeergelegenheden tussen de woonblokken geherstructureerd worden en worden er langs de weg parkeerplaatsen voor langsparkeren voorzien. Op de bestaande parkeergebieden zullen meer parkeerplaatsen mogelijk worden gemaakt ter vervanging van de garageboxen en om te voorzien in de benodigde parkeerplaatsen voor de beoogde woningen.

De beoogde woningen passen niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Oudorp uit 2013. De huidige garageboxen zijn bestemd als Verkeer - Verblijfsgebied met de functieaanduiding garage. De functie wonen is hier niet toegestaan.

Om de beoogde herstructurering van de garages naar woningen mogelijk te maken dient er, op basis van artikel 2.12 lid 1, sub c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan te worden aangevraagd. Ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich ten oosten van het centrum van Alkmaar in de Rivierenbuurt (Oudorperpolder) aan de Maasstraat en de Waalstraat. Navolgende afbeelding toont de globale ligging van het plangebied.



Globale ligging plangebied (oranje omcirkeld, bron: Google Earth)

De bestaande garageboxen zijn parallel gelegen aan de Maasstraat en aan de Waalstraat. De bestaande woonblokken staan haaks op de garageboxen. De garageboxen hebben een gezamenlijk oppervlak van circa 1.400 m².

Onderstaande afbeelding toont de globale begrenzing van het gehele plangebied.



Globale begrenzing plangebied (oranje omkaderd, bron: Google Earth)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor de gronden binnen het plangebied is bestemmingsplan Oudorp van toepassing. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van Alkmaar op 4 april 2013. Navolgende afbeelding toont een uitsnede van het bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan Oudorp (2013) (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De huidige garages hebben de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied en zijn voorzien van de functieaanduiding garage. De gronden die zijn aangewezen voor Verkeer - Verblijfsgebied zijn onder andere bestemd voor wegen, straten, paden, voet- en rijwielpaden, pleinen, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen en parkeervoorzieningen. Met betrekking tot gebouwen mogen binnen deze bestemming ter plaatse van de aanduiding garage uitsluitend garageboxen worden gebouwd. De beoogde herontwikkeling van de 61 garageboxen naar in totaal twintig woningen is derhalve niet toegestaan. De herontwikkeling van de parkeergebieden sluit wel aan bij het vigerende bestemmingsplan.

Naast bestemmingsplan Oudorp is ook Parapluplan Parkeren 2018 van toepassing voor het plangebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 13 april 2018 en bevat regels met betrekking tot parkeernormen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2017 - 2027. Voor onderhavige ontwikkeling blijft het Parapluplan Parkeren 2018 van toepassing. De ontwikkeling zal hieraan getoetst worden.

Om de beoogde herontwikkeling naar twintig woningen juridisch-planologisch mogelijk te maken, is een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan Oudorp (2013) benodigd. Voorliggend document voorziet in een ruimtelijke onderbouwing van de beoogde ontwikkeling.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd: na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het project waarin de huidige situatie en de beoogde situatie in het plangebied aan bod komen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op het relevante, geldende ruimtelijke beleidskader. In hoofdstuk 4 komen de verschillende relevante omgevingsaspecten aan bod, waarbij de resultaten van diverse onderzoeken worden uitgelicht. Hoofdstuk 5 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In hoofdstuk 6 wordt tot slot geconcludeerd of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie in het plangebied

In de huidige situatie zijn aan de zuidzijde van de Maasstraat en Waalstraat in de Rivierenbuurt in Alkmaar vijf stroken garageboxen aanwezig. De garageboxen liggen parallel aan de Maasstraat en Waalstraat en staan haaks op de bestaande woonblokken. Navolgende afbeelding toont de ligging van de stroken garageboxen en het aantal garages per strook. Op de afbeelding is ook het aantal parkeerplaatsen op de parkeerterreinen tussen de woonblokken weergegeven.



Overzicht huidige situatie plangebied met 5 stroken garageboxen (bron: Ag Nova)

Drie garagestroken (op de afbeelding genummerd als 2, 3 en 5) zijn 44 meter lang en hebben een diepte van zeven meter. In elk van deze stroken bevinden zich dertien garageboxen. De overige twee stroken (op de afbeelding genummerd als 1 en 4) zijn vanwege een transformatorhuisje 40 meter lang en hebben eveneens een diepte van zeven meter. In deze stroken zijn elf garageboxen gelegen. In totaal zijn er 61 garageboxen aanwezig. Navolgende afbeelding toont de garageboxen in de huidige situatie.



Huidige situatie garageboxen (bron: Google Street View)

Navolgende afbeelding toont de huidige situatie van het parkeergebied tussen de woonblokken.

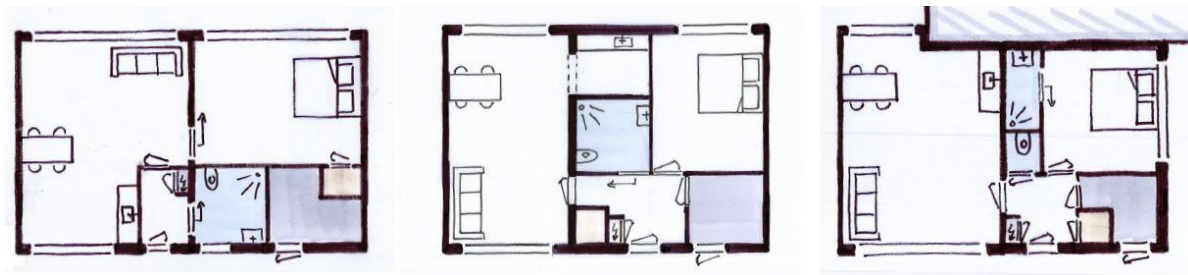


Huidige situatie parkeergebied tussen woonblokken Maasstraat (bron: Google Street View)

Er zijn drie parkeergebieden aanwezig tussen de woonblokken. Elk parkeergebied voorziet in de huidige situatie in 42 parkeerplaatsen.

2.2 Beoogde situatie in het plangebied

In de beoogde situatie worden de 61 garageboxen herontwikkeld tot in totaal twintig woningen. In elk van de huidige garagestroken worden 4 grondgebonden nultreden-woningen gerealiseerd. De woningen krijgen een bruto maat van ca. zeven meter diep en tien tot elf meter breed. De woningen krijgen een bouwhoogte van ongeveer 3,5 meter. Alle woningen krijgen een inpandige individuele berging die vanaf buiten toegankelijk is. Onderstaande afbeelding toont enkele mogelijke inrichtingen van de woningen.



Plattegrond inrichtingen beoogde woningen (bron: Ag Nova)

De woningen krijgen een duurzaam karakter. Het doel is om Nul-op-de-meter woningen te realiseren. Door gebruik te maken van energiebesparende en energieopwekkende voorzieningen wordt het netto energiegebruik tot nul gereduceerd. De woningen worden voorzien van een dakrand om hierachter bijvoorbeeld zonnepanelen te plaatsen. Tevens worden de woningen voorzien van balansventilatie en er worden luchtwarmtepompen toegepast.

Navolgende afbeelding toont een impressie van de beoogde situatie.



Impressie beoogde situatie (bron: Ag Nova)

Voor de garageboxen die gesloopt worden moet de standaard parkeernorm van 0,4 per garagebox gecompenseerd worden. Daarnaast moeten ook extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden ten behoeve van de nieuwe woningen. De toelichting op het aantal parkeerplaatsen is nader omschreven in paragraaf 4.7. Om het benodigde aantal parkeerplaatsen mogelijk te maken worden de drie huidige parkeergebieden geherstructureerd. Navolgende afbeelding toont een impressie van de beoogde parkeergebieden.



Impressie parkeergebieden (bron: Ag Nova)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Voor een goede ruimtelijke ordening is het van belang de doorwerking na te gaan van eerder vastgesteld ruimtelijk beleid van de overheid. Hierbij is een groot aantal beleidsstukken van de overheid van belang, zowel Europees, van het Rijk, de provincie, als de gemeente Alkmaar.

De doorwerking van het beleid van hogere overheden en van het wettelijk kader komt eveneens aan de orde bij de toets aan de omgevingsaspecten. In hoofdstuk 4 is per omgevingsaspect het wettelijk kader samengevat.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. De SVIR geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

In de SVIR zijn de nationale belangen geformuleerd. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn dertien nationale belangen aan de orde die in de SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's.

Planspecifiek

Het planologisch mogelijk maken van twintig woningen in de gemeente Alkmaar is niet in strijd met de doelen uit de SVIR. De SVIR vormt gezien het voorgaande geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het beleid dat in de SVIR is geformuleerd, is in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (hierna: Barro) vastgelegd in regelgeving. In het Barro zijn nationale belangen vastgelegd waar provincies en gemeenten rekening mee moeten houden als zij inpassingsplannen en bestemmingsplannen opstellen.

Planspecifiek

De ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt betreft geen project van nationaal belang. Het voorliggende plan is niet in strijd met de regels van het Barro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De ladder is uitgewerkt in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro:

lid 2: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien

Lid 3: Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.

Lid 4: Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Planspecifiek

Conform artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de ondergrens van wat als nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gezien, ligt tussen de negen en veertien nieuwe woningen afhankelijk van de omgeving waarin de ontwikkeling plaatsvindt.

Met onderhavige ontwikkeling worden er in totaal twintig woningen gerealiseerd. Er is hiermee echter geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Bro. Met de omgevingsvergunning voor woningen is er namelijk geen sprake van een aanzienlijke toename van de bebouwingsmogelijkheden. In de huidige situatie zijn de betreffende gronden immers ook al bebouwd. Wel wordt de maximale bouwhoogte met een halve meter verhoogd.

Omdat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling hoeft de ladder voor duurzame verstedelijking niet te worden doorlopen. Er kan worden volstaan met een beperkte onderbouwing van de behoefte van de ontwikkeling.

In de Regionale Woonvisie Regio Alkmaar (2013-2020) is een opgave van 10.000 woningen voor de regio Alkmaar opgenomen. Sinds het opstellen van de regionale woonvisie hebben zich verschillende veranderingen voorgedaan in de woningmarkt. De gemeenten in de Regio Alkmaar hebben in 2019 onderzoek laten doen door onderzoeksbureau Companen. Uit dit onderzoek zijn de volgende opgaven naar voren gekomen:

- het bouwtempo moet stevig omhoog om de huidige druk op de woningmarkt het hoofd te bieden;
- flexibiliteit creëren in planvoorraad;
- inzet op diversiteit aan woonmilieus;
- voorkomen van verdringing;
- inspelen op lange termijn behoefte.

Daarnaast is uit het onderzoek naar voren gekomen dat er op korte termijn vooral sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen nodig zijn.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt aangesloten bij de vraag naar sociale huurwoningen. De woningen zijn zowel geschikt voor starters, alleenwonenden en senioren. Hiermee wordt eveneens voorzien in een diversiteit aan woonmilieus.

Tegelijkertijd zorgt de herontwikkeling van de enigszins verouderde garageboxen naar nieuwe strakke woningen voor een kwaliteitsimpuls voor de omgeving en uitstraling van de wijk.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

- Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
- Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

- Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten;
- Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends;
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen;
- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

- De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd is op hernieuwbare energie.
- Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst. Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:
 1. Noord-Holland in beweging: op weg naar een economisch duurzame toekomst
 2. Dynamisch schiereiland: benutten van een unieke ligging;
 3. Metropool in ontwikkeling: vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem;
 4. Sterke kernen, sterke regio's: sterke kernen houden regio's vitaal;
 5. Nieuwe energie: economische kansen benutten van energietransitie;
 6. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector;
 7. Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal

wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

Planspecifiek

De beoogde ontwikkeling heeft met name betrekking op het gebruik van de leefomgeving. Met de Nul op de meter woningen wordt er een bijdrage geleverd aan de energietransitie en een duurzame economie. Tevens vindt de woningbouw plaats in bestaand stedelijk gebied. Door herontwikkeling van de garageboxen wordt er ten opzichte van de huidige situatie geen extra bebouwing toegevoegd. Bovendien draagt de ontwikkeling bij aan verbeterd woon- en leefklimaat. De verouderde garageboxen maken plaats voor nieuwbouwwoningen en zorgen zo ook voor meer sociale controle.

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de provinciale omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 is vastgesteld op 16 november 2020. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water.

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. De provincie zoekt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid.

De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

Planspecifiek

Vanuit de Omgevingsverordening NH2020 zijn geen specifieke regels van toepassing voor het plangebied. De ontwikkeling van de woningen past binnen de regels van de omgevingsverordening.

3.3.3 Provinciale woonvisie 2010 - 2020

Op 27 september 2010 hebben Provinciale Staten de provinciale woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De doelstelling is dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De provincie wil dit bereiken door samen met de regio's Regionale actieprogramma's (RAP's) te ontwikkelen met duidelijke afspraken over de regionale woningbouwprogramma's en deze uit te voeren. De speerpunten van het beleid zijn:

- verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning.
- verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners.
- verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

Voor de regio Alkmaar is in 2017 het Regionaal Actie Programma (RAP) voor wonen vastgesteld. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Woonakkoord Regio Alkmaar 2021-2025

Gemeente Alkmaar maakt samen met de gemeenten Bergen, Castricum, Heerhugowaard, Heiloo, Langedijk en Uitgeest deel uit van de Regio Alkmaar. De regio maakt al sinds 2011 afspraken over wonen. Eerst in een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP 2011), later in het RAP 2016-2020, de regionale woonvisie 2013-2020, de 'Woningbouwafspraken en programmering Regio Alkmaar' (2019) en de Woondeal Noord-Holland Noord. De gemeenten hebben daarnaast de regionale samenwerking op het gebied van wonen, bereikbaarheid en energie-innovatie geformuleerd in de 'Focusagenda Regio Alkmaar 2019-2022'. Sinds 7 juli 2021 is het nieuwe beleidsinstrument van provincie Noord-Holland, het Woonakkoord 2021-2025, van kracht. Het hoofddoel van dit instrument is om voldoende woningen te realiseren en tegelijk het verduurzamen van de woningvoorraad te stimuleren door in te spelen op het veranderende klimaat. In de Woonagenda 2020-2025 van de provincie, verzoekt zij de regio's om, samen met de provincie, Woonakkoorden op te stellen. Hierin zijn afspraken over woningbouw, nieuwbouw en een overzicht van woningbouwplannen in het landelijk gebied opgenomen. Het Woonakkoord is de opvolger van het RAP.

Regio Alkmaar ziet het Woonakkoord als een goede basis om de woningbouw versneld te realiseren. Het akkoord biedt een actuele en krachtige impuls en inspiratie voor lokale woonvisies en prestatieafspraken, maar heeft zelf niet die status. Het Woonakkoord zet in op het toevoegen van minimaal 2.000 woningen per jaar binnen de regio tot 2030. Deze opgave staat de komende jaren centraal.

Regio Alkmaar hecht, conform de Woondeal NHN, de Bereikbaarheidsvisie NHN, het Mobiliteitsbeeld regio Alkmaar, de provinciale Woonagenda en de provinciale Omgevingsvisie, aan het binnenstedelijk bouwen en inbreiden. De Regio Alkmaar geeft bij nieuwbouw dan ook prioriteit aan de ontwikkeling van woningen op inbreidingslocaties, nabij OV-Knooppunten (bestaande infra-netwerk van het 'daily urban system') en in de nabijheid van andere voorzieningen. Door de provincie wordt geen limiet gesteld aan woningaantallen in binnenstedelijke projecten nabij een OV-knooppunt, of gelegen in een regio waar ook na 2030 een groei van de woningbehoefte is voorzien. In de Regio Alkmaar is ruimte om een deel van de benodigde nieuwbouwopgave van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op te vangen door aanvullende woonmilieus en productmarktcombinaties te realiseren. De regio bouwt niet meer woningen dan nodig is voor de woningbehoefte, maar zoekt wel naar flexibiliteit waar dat leidt tot een grotere vraaggerichtheid van de nieuwbouw.

Planspecifiek

Onderhavige ontwikkeling betreft een relatief kleine ontwikkeling met een beperkte regionale invloed. Desondanks is het van belang dat de ontwikkeling in lijn is met de regionale afspraken en ambities.

De regio Alkmaar werkt in de geest van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Hierdoor wordt prioriteit aan transformatie van bestaand vastgoed naar woningen gegeven. Ook wordt voorrang gegeven aan projecten die binnen het bestaand stedelijk gebied liggen. Hierdoor wordt onnodige aantasting van het buitengebied voorkomen en wordt bijgedragen aan versterking van de kernen. Met de beoogde herontwikkeling van de garageboxen wordt er aangesloten bij deze ambitie.

Tevens draagt de ontwikkeling bij aan de ambitie om jaarlijks minimaal 2000 woningen te bouwen binnen de regio.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Omgevingsvisie Alkmaar 2040

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

In de visie wordt een algemene ambitie en drie verhalende ambities uiteengezet. De algemene ambities hebben een algemeen karakter en zijn altijd van toepassing. Doel van deze ambities is Alkmaar goed te laten fungeren als een gemeente met een complete stad met gezonde stadsvoorzieningen, een innovatief en toekomstbestendig buitengebied, een brede werkgelegenheid, een aantrekkelijk aanbod voor bezoekers en een prettig leefmilieu voor bewoners, inclusief een gezond sport- en recreatieklimaat. De drie verhalende ambities komen voort uit maatschappelijke trends en bestaande Alkmaarse kwaliteiten. Ze fungeren als ontwikkelingsdoelen voor de toekomst. De eerste ambitie betreft het Noordhollandsch kanaal, dat van een industrieel transportkanaal verandert in een uitnodigende stadsrivier. Hier vinden ontwikkelingen plaats van voorbeeldprojecten op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie en ontstaan representatieve bedrijven. De tweede ambitie is dat Alkmaar zichzelf ziet als compacte stad. Ze kiest daarom niet voor uitbreiding, maar voor verdichting die bijdraagt aan de kwaliteit van de stad. De compacte stad Alkmaar is een duurzame en klimaatbestendige stad, waarin iedereen gezond kan leven. De derde ambitie is een toekomstbestendig en innovatief landelijk gebied binnen de gemeentegrenzen. Alkmaar streeft naar behoud van het landschap en haar karakteristieken en faciliteert tegelijkertijd veranderingen in de landbouw, zoals schaalvergroting. In de Omgevingsvisie komt naar voren dat de verwachting is dat de woonbehoefte verschuift naar een woningvoorraad in een meer stedelijke context met meer ruimte voor woningen in onder meer het lage en middeldure huursegment, één- en tweepersoons huishoudens en duurdere koopwoningen. De huidige woningvoorraad in (de regio) Alkmaar voorziet nog onvoldoende in de behoefteverschuiving waardoor meer sturing op kwaliteit nodig is bij het toevoegen van woningen aan de voorraad.

Demografische trends wijzen uit dat de maatschappij vergrijsd in de komende periode, met een hoogtepunt rond het jaar 2040. Hierdoor neemt de behoefte aan zorg in de eigen woonomgeving in de toekomst toe. Veranderingen in de zorgsector leiden ertoe, dat steeds meer grootschalige centrale zorgvoorzieningen worden vervangen door kleinschalige gespecialiseerde zorgvoorzieningen. Ook mobiele zorgpunten en maatregelen die ervoor zorgen dat ouderen langer vitaal thuis kunnen blijven wonen, worden steeds belangrijker. De gemeente faciliteert de transformatie in de zorgsector in ruimtelijke zin en streeft naar het bereikbaar houden van zorg in de buurt als onderdeel van een hoge omgevingskwaliteit.

Planspecifiek

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de Omgevingsvisie van de gemeente Alkmaar. Er wordt invulling gegeven aan de stedelijke woningbehoefte met woningen in het lage en middeldure huursegment. De woningen zijn geschikt voor één- en tweepersoons huishoudens waar een groeiende vraag naar is. Met de nultreden-woningen wordt er tevens voorzien in de behoefte van ouderen om langer zelfstandig te kunnen blijven wonen.

3.5.2 Welstandsnota Alkmaar 2016

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

Planspecifiek

Voor het plangebied zijn de volgende belangrijkste kenmerken genoemd:

- gebouwen maken deel uit van een stedenbouwkundig patroon, waarin vooral de voorgevelrooilijnen en hoeken van belang zijn;
- bouwmassa's zijn afgestemd op de samenhang in het cluster;
- de architectonische uitwerking en detaillering zijn eenvoudig maar degelijk;
- materialen en kleuren zijn degelijk, terughoudend en afgestemd op de herhaling in de architectuur;
- nieuwe gebouwen en bijzondere functies wijken afhankelijk van hun ligging af van de gebruikelijke; massa, opbouw en vorm zonder de samenhang in de oorspronkelijke structuur te verstoren.

Met de herontwikkeling van de garageboxen naar woningen wordt er aangesloten bij het welstandsbeleid van de gemeente. De nieuwe bebouwing vervangt de huidige garageboxen waarbij grotendeels dezelfde afmetingen worden aangehouden. Qua massa en vorm is de beoogde bebouwing daarmee passend en in samenhang met de omgeving. De architectonische uitwerking en detaillering is eenvoudig en sluit aan bij de bestaande woonblokken.

3.5.3 Nota Parkeernormen 2020 - 2027

De nota Parkeernormen 2020 – 2027 van gemeente Alkmaar is een leidraad voor het beoordelen van de parkeeropgave van stedenbouwkundige visies en plannen voor (her-)ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en is ook het kader dat invulling geeft aan het begrip “voldoende parkeer- of stallingsruimte” in bestaande en op ontwikkeling gerichte nieuwe bestemmingsplannen. Ten slotte is de nota ook het beoordelingskader voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of wijzigen van de functie. De parkeeropgave wordt in al deze gevallen op basis van deze nota bepaald.

Planspecifiek

In paragraaf 4.7 wordt ingegaan op het aspect parkeren in relatie tot dit plan.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

De gevolgen voor de milieu- en omgevingskwaliteit vormen een belangrijke afweging bij het al dan niet toelaten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk komen de voor het project relevante milieu- en omgevingsaspecten aan bod.

4.2 Milieueffectrapportage

Kader

In bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage (Beluit m.e.r.) is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Eén van de genoemde activiteiten betreft de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen (activiteit D11.2). Onder deze activiteit valt ook de realisatie van een woonwijk.

Het Besluit m.e.r. geeft onder 'gevallen' per activiteit aan wat de relevante drempel is voor een m.e.r.- (beoordelings)plicht. De relevante gevallen voor een stedelijk ontwikkelingsproject zijn:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied dat 2.000 of meer woningen omvat;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien een activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten, een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.- beoordeling'. Als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig.

Planspecifiek

Met het plan wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt die ruim onder de drempelwaarden ligt voor activiteit D11.2. Met dit plan worden namelijk twintig woningen mogelijk gemaakt, binnen een gebied met een oppervlakte van minder dan 100 hectare.

In onderstaande tabel worden de mogelijke milieueffecten behandeld. Eerst wordt een beschrijving gegeven van de kenmerken van de activiteit en de plaats van de activiteit. Vervolgens wordt ingegaan op de kenmerken van de gevolgen van de activiteit. Hierbij wordt gekeken of er mogelijk (belangrijke) nadelige milieugevolgen ontstaan en of er mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om eventueel het milieueffect te verminderen of teniet te doen.

1. Kenmerken van het project	Woningen Rivierenbuurt Alkmaar Het project omvat de herontwikkeling van 61 garageboxen naar twintig woningen. De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt via een omgevingsvergunning voor het buitenplannen afwijken van het bestemmingsplan. Daardoor gaat het om een project (kolom 4) in de zin van het besluit m.e.r.
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	Activiteit D11.2 uit Besluit m.e.r.. Drempelwaarden zijn: 1°. Een oppervlakte van 100 hectare of meer; 2°. Een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of; 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Dit initiatief omvat: 1°. Circa 1.484 m²; 2°. 20 woningen; 3°. Geen bedrijven. Conclusie: het project blijft onder de drempelwaarden. Daarom is voor dit project geen 'formele' m.e.r.-beoordeling maar een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling nodig.
Cumulatie met andere projecten	Er zijn geen andere ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied bekend die mogelijk kunnen cumuleren met onderhavig plan.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	Bij de aanleg van woningen wordt gebruik gemaakt van vernieuwbare natuurlijke hulpbronnen zoals hout, glas, (bak)steen en grond. Deze hulpbronnen worden van buiten het plangebied aangevoerd. Er zijn geen andere natuurlijke hulpbronnen in het gebied aanwezig die invloed ondervinden van de voorgenomen activiteit. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen	Bij de sloop van de garageboxen en de aanleg van de woningen komt bouwafval vrij en is sprake van emissie van bouwverkeer. Na de sloop van de garageboxen wordt er een bodemonderzoek ter plaatse uitgevoerd. Afvalstoffen die vrijkomen tijdens de gebruiksfase betreffen o.a. huishoudelijk-afval. (Bouw)afval wordt conform geldende wet- en regelgeving afgevoerd. Er is geen sprake van productie van (gevaarlijke) afvalstoffen met nadelige milieugevolgen.
Verontreiniging en hinder	Verontreiniging: De verkeersaantrekkende werking kan leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. De ontwikkeling zal verder niet leiden tot een andere vorm van verontreiniging. Hinder: Tijdens de aanleg kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden verkeershinder en geluidhinder optreden.

	In de gebruiksfase leiden de twintig woningen tot een permanente verkeersaantrekkende werking. Dit leidt tot meer verkeersbewegingen op de toeleidende wegen en tot een extra parkeerbehoefte. Op basis van CROW-gegevens wordt de maximale verkeersaantrekkende werking voor deze ontwikkeling geraamd op circa 98 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De woningen worden ontsloten via de Maasstraat en de Waalstraat. Het overgrote deel van het verkeer zal van de Maasstraat of de Waalstraat via de Rijnstraat in zuidelijke richting de Nieuwe Schemerweg opgaan. De verkeersaantrekkende werking kan tevens leiden tot geluidhinder voor omwonenden in de omgeving.
Risico voor ongevallen	Er wordt geen toename van het risico op ongevallen verwacht. In het gebied wordt niet gewerkt met gevaarlijke stoffen.
2. Plaats van de projecten	
Bestaande grondgebruik	Het plangebied is in de huidige situatie bestemd voor garageboxen. De garageboxen worden gebruikt voor opslag en het parkeren van auto's.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	De locatie heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen. De locatie ligt niet binnen grondwaterbeschermingsgebied. Wat betreft natuurlijke hulpbronnen wordt enkel de aanwezige grond gebruikt.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	Het gebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op circa 5,4 kilometer afstand ligt Natura 2000-gebied Noordhollands Duinreservaat. Gezien de situering van het project buiten het Natura 2000-gebied, is er geen sprake van directe aantasting van het gebied. Er bevinden zich tevens geen landschappelijk historisch culturele of archeologische gebieden in of in de nabijheid van het plangebied.
Op basis van (1) de kenmerken en (2) de plaats van het project zijn de volgende mogelijk belangrijk nadelige gevolgen naar voren gekomen: - indirecte effecten op Natura 2000-gebied Noordhollands Duinreservaat; - verontreiniging/hinder als gevolg van aanlegfase en gebruiksfase; - verontreiniging/hinder als gevolg van verkeersaantrekkende werking; Op deze gevolgen wordt bij '3. Kenmerken van het potentiële effect' ingegaan. Overige belangrijk nadelige gevolgen zijn niet te verwachten.	
3. Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Stikstofdepositie kan op enkele kilometers van het plangebied effect hebben op Natura 2000-gebieden. Overige potentiële effecten als gevolg van hinder en verontreiniging zullen lokaal optreden, in of direct aangrenzend aan het plangebied. Hinder voor omwonenden beperkt zich tot de woningen rondom het plangebied en mogelijk in beperkte mate tot woningen

	langs aan/-afvoerroutes.
Grensoverschrijdend karakter	Er zijn geen landsgrensoverschrijdende effecten.
Orde van grootte en complexiteit effect	<u>Natura 2000:</u> Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied en bevindt zich niet in de nabijheid van een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden kennen geen stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden. Op basis van de AERIUS-berekeningen (Bijlage 4) voor de gebruiksfase en de aanlegfase is er geen toename van de stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar op Natura 2000-gebieden. <u>Beschermde soorten:</u> In het plangebied zijn verblijvende vleermuizen aangetroffen. Het gaat om Gewone dwergvleermuis. De werkzaamheden zullen een negatief effect hebben op de verblijfplaatsen van de aangetroffen vleermuizen. Er wordt een plan van aanpak gemaakt waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden teniet te doen. Dit plan zal worden ingediend in het kader van een WABO-procedure of in het kader van een ontheffingsaanvraag Wnb. <u>Verontreiniging/hinder als gevolg van aanlegfase en de gebruiksfase:</u> tijdens de aanlegfase kan er geluidhinder ondervonden worden van de bouwwerkzaamheden. Akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat voor één woning de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt. Hiervoor wordt een hogere grenswaarde aangevraagd bij het bevoegd gezag, gemeente Alkmaar. <u>Conclusie:</u> De effecten zijn beperkt en door het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen op te lossen of in voldoende mate te beperken.
	Waarschijnlijkheid effect
Waarschijnlijkheid effect	Negatieve effecten voor de gewone dwergvleermuis worden tenietgedaan door mitigerenden en compenserende maatregelen. Significante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie zijn uitgesloten. Tijdens de aanlegfase kan voor omwonenden overlast ontstaan door bouwverkeer en aanlegwerkzaamheden. Overlast door de verkeersaantrekkende werking in de gebruiksfase wordt slechts in beperkte mate verwacht. De beoogde ontwikkeling zorgt slechts voor een beperkte toename van verkeersbewegingen en bovendien komt de functie van de garageboxen te vervallen. Bij één woning wordt de voorkeursgrenswaarde van geluidsbelasting overschreden. De overschrijding is dermate laag, dat een hogere grenswaarde van 50 dB aangevraagd wordt en deze verleendbaar geacht wordt, omdat aan alle voorwaarden uit het geluidsbeleid van de gemeente

	voldaan wordt.
Gezien de te verwachten effecten zijn er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Nadere analyse in een MER/m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.	

4.3 Bodem

Kader

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Planspecifiek

In het kader van de beoogde ontwikkeling is door ingenieursbureau BOOT een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Bijlage 1). Aanvullend op dit onderzoek is (steekproefgewijs) visueel onderzoek uitgevoerd naar aanwezigheid van asbest bij elf garageboxen (Bijlage 2).

Naar aanleiding van het uitgevoerde bodemonderzoek, kan het volgende worden geconcludeerd:

- Bij het uitgevoerde bodemonderzoek zijn zintuiglijk geen bodemvreemde materialen aangetroffen. In de grond zijn licht verhoogde concentraties PCB en minerale olie aangetroffen, in het grondwater zijn geen verhoogde concentraties geconstateerd;
- Er is geen asbest verdacht materiaal aangetroffen op het maaiveld en in de bodem. Daarom wordt geconcludeerd dat de bodem onverdacht is met de betrekking tot de aanwezigheid van asbest. De resultaten geven geen belemmering voor het toekomstige gebruik als zijnde wonen.
- Aanbevolen wordt om bij uitvoering van de werkzaamheden zoveel mogelijk met gesloten grondbalans te werken. Ingeval van afvoer van grond, dient een partijkeuring AP04 te worden uitgevoerd inclusief PFAS.

Uit de steekproef naar het voorkomen van asbesthoudend materiaal bij elf garage boxen volgt dat geen sprake is van asbesthoudend materiaal. Voorafgaand aan de sloop van de garageboxen, wordt nader onderzoek verricht naar het voorkomen van asbest in overige onderdelen van de garageboxen. De resultaten van dit onderzoek worden ingediend bij de sloopmelding.

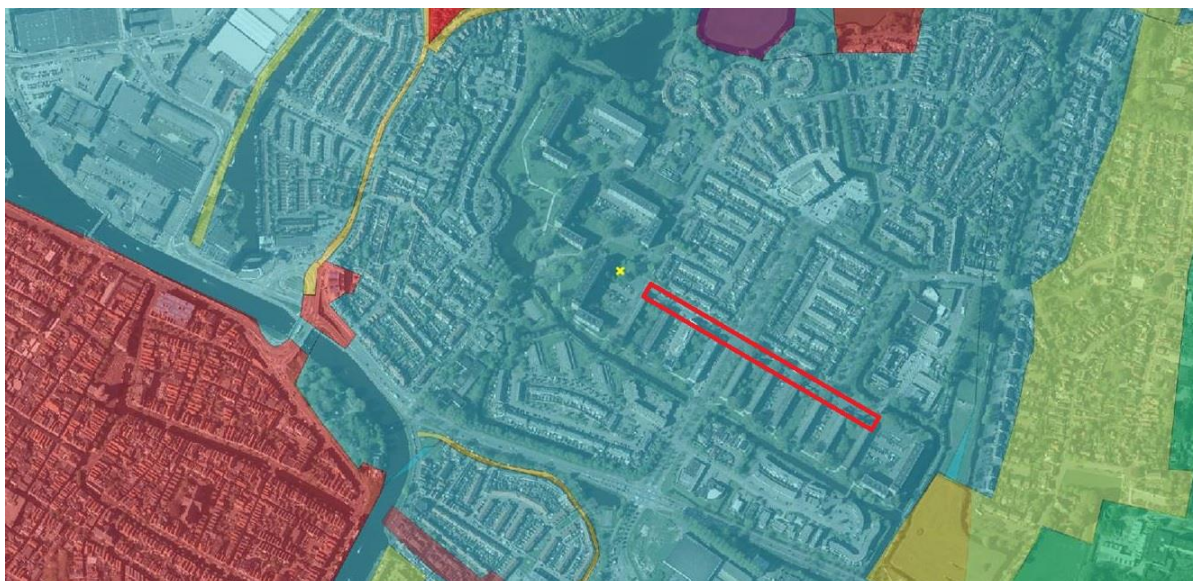
4.4 Archeologie

Kader

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: 'Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister'.

Planspecifiek

Gemeente Alkmaar beschikt over een archeologische verwachtingskaart (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 september 2016). Deze kaart dient als beleidsinstrument bij ruimtelijke ontwikkelingen. Navolgende afbeelding toont een uitsnede van de archeologische verwachtingskaart van Alkmaar.



Archeologische verwachtingskaart Alkmaar (2016) (Plangebied: rood omkaderd)

Het plangebied is gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Voor deze zones wordt archeologisch onderzoek geadviseerd bij werkzaamheden over een groter oppervlak dan 10.000 m² die daarbij dieper gaan dan 40 cm - mv (blauwe zone). De voorgenomen werkzaamheden beslaan circa 1.400 m² en vallen daarmee onder de drempelwaarde. Bovendien wordt er met de ontwikkeling gebruik gemaakt van de bestaande fundering van de garageboxen/ Bovendien is de grond van het plangebied reeds geroerd ten behoeve van de aanleg van de garageboxen destijds.

Voor de beoogde ontwikkeling is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. Archeologie vormt geen belemmering voor de herontwikkeling van het plangebied.

4.5 Ecologie

Kader

Ontwikkelingen kunnen effect hebben op beschermde natuurwaarden. Dit betreft potentiële effecten op vogel- en vleermuissoorten, maar ook effecten op beschermde natuurgebieden zijn mogelijk. De Wet natuurbescherming (Wnb) bevat alle regels voor de bescherming van zowel soorten als natuurgebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de mogelijke effecten van het plan op de beschermde natuurwaarden.

Soortenbescherming

De bescherming van in het wild voorkomende planten- en diersoorten is vastgelegd in de Wet natuurbescherming. De Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn zijn voor Nederland geïmplementeerd in deze wet. Op grond van de Wet natuurbescherming gelden diverse verbodsbepalingen, zoals het doden van specifiek aangewezen vogel- en vleermuissoorten.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 gebieden

Natura 2000 is een netwerk van Europese natuurgebieden. Deze gebieden zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. In Nederland zijn deze richtlijnen geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Nederland heeft ruim 160 Natura 2000-gebieden, waaronder het IJsselmeer en de Waddenzee. Per gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd voor de soorten waarvoor het gebied een belangrijke functie heeft. Activiteiten in Natura 2000-gebieden zijn alleen toegestaan als significant negatieve effecten op de gestelde instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten, of als een afweging heeft plaatsgevonden over alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en de inzet van compenserende maatregelen. In de passende beoordeling worden de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Daarbij dient ook een eventuele externe werking van een initiatief op nabijgelegen Natura 2000-gebieden te worden bepaald. De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn bieden een juridisch kader dat verzekert dat menselijke activiteiten worden ondernomen op een wijze die de integriteit van Natura 2000-gebieden niet negatief beïnvloeden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Wanneer (kleine) natuurgebieden en de daarin voorkomende soorten geïsoleerd komen te liggen, bijvoorbeeld door bebouwing en infrastructuur, bestaat het risico dat soorten niet kunnen overleven en het natuurgebied zijn waarde verliest. Door het aaneenschakelen van natuurgebieden wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van deze achteruitgang van natuur en biodiversiteit (veelheid van soorten). Provincies wijzen de NNN-gebieden aan en deze worden op hun beurt vastgelegd in ruimtelijke plannen van de gemeenten. De ecologische hoofdstructuur is planologisch beschermd met het 'nee, tenzij'-principe. Nieuwe ontwikkelingen zijn niet toegestaan als deze het gebied aantasten, tenzij er geen alternatieven zijn en de ontwikkeling van groot openbaar belang is. Schadelijke effecten op de natuur dienen te worden gecompenseerd.

Planspecifiek

Soortenbescherming

Omdat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de beoogde ontwikkeling geen effect heeft op beschermde soorten (vleermuizen) is er een ecologisch onderzoek uitgevoerd (Bijlage 3).

Tijdens de inventarisatie zijn vier soorten vleermuizen aangetroffen (zie onderstaande tabel).

Vleermuizen					
	Verblijf	Foerageergebied	Essentieel foerageergebied	vliegroute	Essentiële vliegroute
Gewone dwergvleermuis	ja	ja	nee	nee	nee
Ruige dwergvleermuis	nee	ja	nee	nee	nee
Laatvlieger	nee	nee	nee	nee	nee
Rosse vleermuis	nee	nee	nee	nee	nee

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

In het plangebied zijn verblijvende vleermuizen aangetroffen. Het gaat om Gewone dwergvleermuis. De werkzaamheden zullen een negatief effect hebben op de verblijfplaatsen van de aangetroffen vleermuizen en er dient een plan van aanpak gemaakt te worden waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden teniet te doen. Dit plan dient te worden ingediend in het kader van een WABO-procedure of in het kader van een ontheffingsaanvraag Wnb. Wanneer voldoende compenserende en/of mitigerende maatregelen worden getroffen wordt door de provincie een verklaring van geen bedenkingen afgegeven (Wabo-procedure) of een ontheffing (ontheffingsaanvraag Wnb).

Het foerageergebied voor vleermuizen binnen het plangebied maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied en is geen 'essentieel' deel van het leefgebied. De vleermuizen kunnen derhalve uitwijken.

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied of Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied bevindt zich op een afstand van ca. 5,5 km en betreft het Noordhollandse Duinreservaat. Gezien de afstand en de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling kunnen nadelige effecten voor Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten (met uitzondering van stikstofdepositie). Omdat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat werkzaamheden en de gebruiksfase geen negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden, is er een AERIUS-berekening uitgevoerd.

Stikstofdepositie

Er is een AERIUS-berekening uitgevoerd voor zowel de sloop- en bouwphase als voor de gebruiksfase (Bijlage 4). Voor de berekening in de gebruiksfase is uitgegaan van de verkeersaantrekkende werking van het plan op basis van de CROW-richtlijnen. Voor aanlegfase is er vanuit gegaan dat deze één jaar in beslag neemt. Ook is de sloopfase meegenomen in de berekeningen.

Op basis van de berekeningen wordt in de notitie geconcludeerd dat er in de gebruiksfase van de planontwikkeling geen sprake is van een toename van stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar in de omliggende Natura 2000-gebieden. Ook voor sloop- en aanlegfase geldt dat er geen toename van de stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar optreedt.

Met de berekening is aangetoond dat het plan uitvoerbaar is zonder dat er effecten van stikstofdepositie optreden groter dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden. Het plan is daarmee niet vergunningplichtig onder de Wet natuurbescherming.

4.6 Water

Kader

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de watertoets verplicht bij ruimtelijke ontwikkelingen. De watertoets omvat het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen. Het Hoogheemraadschap Hollands-Noorderkwartier is het bevoegde waterschap.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). HHNK heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn.

Planspecifiek

Omdat onderhavige ontwikkeling effect kan hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief, is er een watertoets uitgevoerd (Bijlage 5). De conclusies uit de watertoets worden navolgend beschreven.

Waterkwantiteit

Het hoogheemraadschap hanteert compensatierichtlijnen voor het eventueel dempen van oppervlaktewater of het laten toenemen van verharding. Bij een toename van meer dan 800 m² dient 10% compensatie plaats te vinden. Het verhard (afvoerend) oppervlak neemt in het ontwerp met 450 m² af, het creëren van berging is daardoor geen vereiste. De gehele ruimtelijke inrichting dient zo ingericht te zijn dat een neerslaggebeurtenis T=100 (komt overeen met 87 mm neerslag in 24 uur) geen schade aanricht in de woningen.

Waterkwaliteit

Uit de watertoets volgt dat het ontwerp geen oppervlaktewater bevat. Veranderingen en nadelige effecten op oppervlaktewater worden niet verwacht. Ook een nadelig effect op de grondkwaliteit door het ontwerp wordt niet verwacht. Dit omdat afstromend hemelwater van daken en lokale wegen relatief schoon is. Vervuiling van hemelwater wordt voorkomen door het beperken van de toepassing van koperen, loden of zinken dakbedekking en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen. Daarnaast wordt in het rapport van de watertoets aanbevolen om in het nadere ontwerp rekening te houden met een goed doordacht beplantingsplan waarmee de milieu hygiënische levensduur van de infiltratievoorziening verlengt kan worden.

Waterkeringen

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van een kernzone van regionale waterkeringen.

Afvalwaterketen

Als gevolg van de ontwikkeling zal het aanbod van vuilwater (DWA) toenemen

Onderzocht moet worden of voldoende capaciteit beschikbaar is voor het toekomstige aanbod. Stadswerk072 heeft aangegeven dat er in de nabije toekomst mogelijk wordt gekeken naar opties om het rioolstelsel te vervangen. Hierbij wordt gekeken naar kansen en wensen voor mogelijke scheiden van afvalwater en hemelwaterafvoer.

De ontwikkeling heeft globaal een positief effect op het watersysteem. Om dat positieve effect te waarborgen moeten een aantal zaken geregeld worden. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is overleg en afstemming nodig met de gemeente Alkmaar en het HHNK en derden.

Geadviseerd wordt om:

- bij de hemelwaterafvoer gebruik te maken van groene daken
 - afstemming met leveranciers over de hydraulische capaciteit (berging – afvoer) van de groene daken
- bij de hemelwaterafvoer gebruik te maken van de groenvakken als infiltratievoorziening
 - afstemming met de gemeente Alkmaar over hydraulische capaciteit
 - afstemming met de gemeente Alkmaar over de aansluiting van het gemengde riool stelsel

Klimaatadaptatie

Herinrichting van het Rivierenbuurt brengt kansen met zich mee om de gemeente Alkmaar beter te wapenen tegen extreme neerslag, hitte en droogte. De volgende principes worden toegepast in onderhavige ontwikkeling:

- Het inzetten van parken als waterberging en het stimuleren van de infiltratie verhoogt de lokale weerbaarheid tegen extreme neerslag, ontlasting van het gemeentelijk rioolstelsel en het watersysteem en effecten van droogte. Het inzetten van deze plannen wordt in de ontwerpen al meegenomen.
- Het stimuleren van infiltratie heeft een positief effect op de grondwaterstand. Tijdens periodes van droogte bezit de bodem lokaal meer vocht waardoor zettingsgevoelige lagen minder gevoelig zijn. Daarmee is het risico op bodemdaling lager. Tot circa 1,5 m -mv kunnen namelijk zettingsgevoelige kleilagen voorkomen.
- Ten slotte wordt het gebied ten opzichte van de huidige situatie groener door de aanleg van tuinen en groendaken, wat een positief effect heeft op hittestress.

De bovenstaande lijst behandelt de belangrijkste zaken en is daarmee niet volledig of eindig. Gedurende de totstandkoming van een civieltechnisch ontwerp wordt de lijst aangevuld en in hoger detailniveau behandeld. Bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan is overleg en samenwerking met het HHNK gewenst.

4.7 Verkeer en parkeren

Kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aandacht te worden besteed aan de aspecten verkeer en parkeren.

Verkeer

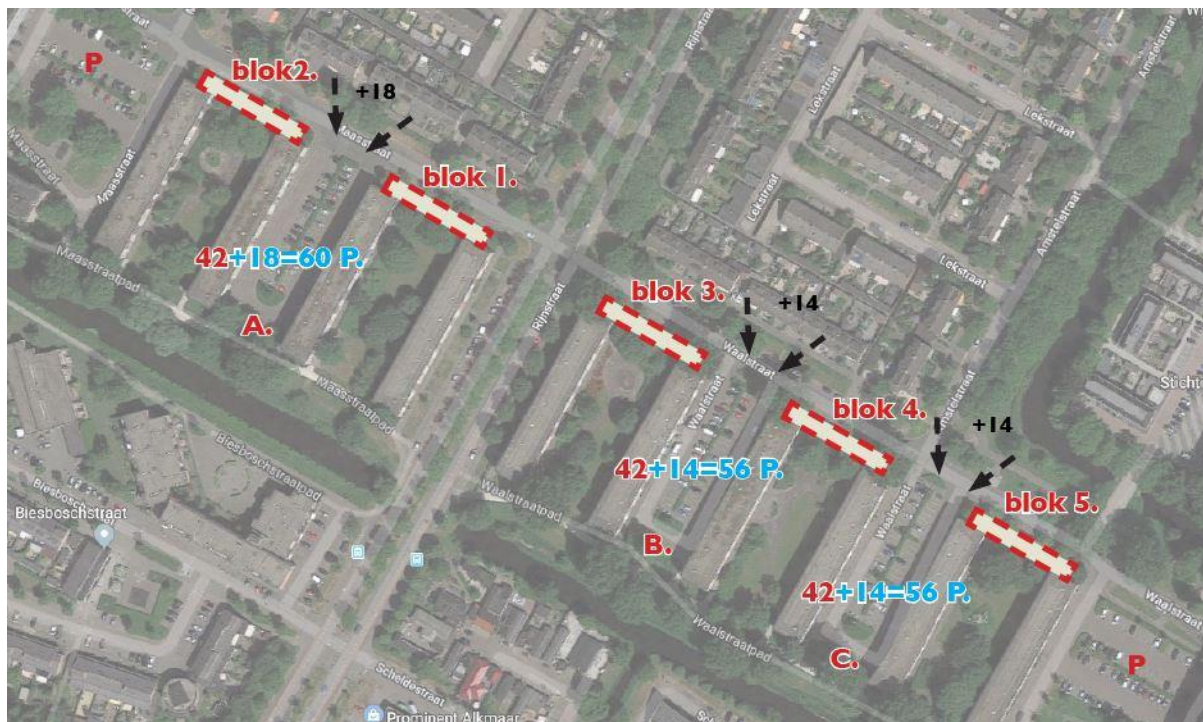
De beoogde woningen bevinden zich aan de Maasstraat en aan de Waalstraat in Alkmaar. Het verkeer van de nieuwe woningen zal van af de Maasstraat en Waalstraat naar verwachting voornamelijk via de Rijnstraat in zuidelijke richting rijden waar het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Door de ontwikkeling van twintig woningen neemt het aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen toe. Voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling, is gebruik gemaakt van de meest recente CROW-gegevens (2018). Voor de berekening is uitgegaan van een sterk stedelijk gebied in rest bebouwde kom en de categorie 'huur, huis, sociale huur'. Hiervoor is de gemiddelde verkeersgeneratie 4,9 per woning per etmaal. Het gemiddeld aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling komt daarmee op 98 per etmaal. Dit betreft een beperkte toename van het verkeer op de Maasstraat en Waalstraat. Deze ontsluitingswegen beschikken over voldoende capaciteit om deze beperkte toename van verkeer op te vangen. Verkeer vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Parkeren

De gemeente hanteert voor het bepalen van de parkeerbehoefte de Parkeernormennota 2020 - 2027. De woningen vallen onder de functie Woning klein (45 - 75 m² BVO) en categorie overig. Hiervoor geldt een minimale parkeernorm van 1,0 parkeerplaatsen per woning. Daarnaast dienen ook de garageboxen gecompenseerd te worden. Conform de Parkeernormennota 2017 - 2027 van de gemeente Alkmaar telt een garagebox (niet bij een woning) voor 0,4 parkeerplaatsen.

Het plangebied is opgedeeld in 3 gebieden (A, B en C). Navolgende afbeelding toont een overzicht van de gebieden (A, B en C), de verschillende blokken (1 t/m 5) en het benodigde aantal parkeerplaatsen.



Overzicht parkeersituatie (bron: Ag Nova)

Voor gebied A (weer gegeven in de afbeelding) moeten de garageboxen van blok 1 en 2 gecompenseerd worden. Dit komt neer op tien extra parkeerplaatsen ($24 \times 0,4$). Daarnaast moeten er ook extra parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen gerealiseerd worden. Per woning dient er minimaal één parkeerplaats te zijn. Daarmee zijn er nog eens acht parkeerplaatsen benodigd. In totaal moeten er voor parkeergebied A 60 ($42 + 18$) parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Door de herinrichting van het parkeergebied kunnen er 53 parkeerplekken gerealiseerd worden en een MIVA- of keerplek voor kleine busjes. De overige zeven parkeerplekken worden aan de Maasstraat gerealiseerd.

Voor gebied B (weergegeven in de afbeelding) moeten de garageboxen van blok 3 en de helft van blok 4 gecompenseerd worden. Hetzelfde geldt voor de parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen. Naast de 42 bestaande parkeerplaatsen moeten er, volgens dezelfde systematiek als in gebied A, in gebied B nog acht parkeerplaatsen bij ter compensatie en zes ten behoeve van de beoogde woningen. In totaal zijn in gebied B 56 parkeerplaatsen nodig. 53 Plaatsen kunnen door herstructurering van het parkeergebied gerealiseerd worden. De overige drie parkeerplaatsen worden langs de Waalstraat gerealiseerd.

Voor gebied C (weergegeven in de afbeelding) gelden dezelfde aantallen als voor gebied B. Dit gebied moet voorzien in de compensatie van blok 5 en de helft van blok 4 en parkeerplaatsen voor zes nieuwe woningen. Door middel van herstructurering worden 53 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt in het parkeergebied. Daarnaast worden er nog drie parkeerplaatsen langs de Waalstraat gerealiseerd.

Gebied	huidig aantal ppl in parkeergebied	Extra te realiseren ppl binnen parkeergebied a.g.v. compensatie en nieuwbouw	Aantal ppl langs de Waalstraat
A	42	11	7
B	42	11	3
C	42	11	3
Totaal	126	33	13

In totaal dienen ten behoeve van de nieuwe woningen en als gevolg van compensatie van verloren parkeercapaciteit door de sloop van garageboxen, 46 nieuwe parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Dit laat het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied oplopen tot 172 parkeerplaatsen.

Met de beoogde ontwikkeling wordt er voldaan aan de parkeernormen van de gemeente Alkmaar. Parkeren vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van de twintig woningen.

4.8 Akoestiek

Kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeurswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige functies niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige functies in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige functies aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeurswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Aantal rijstroken	Geluidszone binnenstedelijk	Geluidszone buitenstedelijk
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Geluidzones wegen Wet geluidhinder

Planspecifiek

Uit het onderzoek (Bijlage 6) naar de geluidsbelasting van het wegverkeer op de gevels van de 20 geplande woningen aan de Waalstraat en Maasstraat in Alkmaar, blijkt dat bij één van de woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Er is echter geen sprake van een overschrijding van de maximale grenswaarde bij deze woning. Het betreft de oostelijke hoekwoning van de rij woningen aan de Waalstraat en de Rijnstraat. De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer op gezoneerde wegen, bedraagt ten hoogste 50 dB. Dit is 2 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting van het wegverkeer is op de overige woningen lager of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde.

In verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is onderzoek verricht naar de bron- en overdrachtsmaatregelen. Hieruit blijkt dat bronmaatregelen en geluidsschermen op en langs de Rijnstraat niet haalbaar en/of doelmatig zijn. Daarom wordt voor deze woning een hogere grenswaarde vastgesteld van 50 dB. Aangetoond is dat deze hogere waarde voldoet aan het geluidbeleid van gemeente Alkmaar.

Het Besluit Hogere waarde maakt onderdeel uit van de af te geven omgevingsvergunning. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de wegen met een snelheidsregime van 30 kilometer per uur onderzocht. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer op deze wegen wordt veroorzaakt door wegverkeer op de Maasstraat bij de meest noordwestelijk gelegen woning. De geluidsbelasting bedraagt hier 54 dB (na aftrek van 5 dB). De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer op alle overige gevels en ten gevolge van andere wegen met een snelheidsregime van 30 kilometer per uur, is lager dan 54 dB. In relatie tot de normen uit de Wet geluidhinder, wordt de geluidsbelasting van wegen met dit snelheidsregime als acceptabel beoordeeld.

4.9 Luchtkwaliteit

Kader

In de Wet milieubeheer (hierna: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waarin in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijn stof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Kern van het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en op welke wijze overschrijdingen van de luchtkwaliteit dienen te worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit, hoeven niet meer te worden getoetst aan de hiervoor geldende grenswaarden. De beoordelingscriteria of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In dit Besluit is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma, een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn categorieën van gevallen aangewezen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Wanneer een ontwikkeling valt onder één van die categorieën is het niet nodig een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren. De categorieën van gevallen zijn:

- woningbouwlocaties met niet meer dan 1.500 nieuwe woningen en één ontsluitingsweg;
- woningbouwlocaties met niet meer dan 3.000 woningen en twee ontsluitingswegen.

Op grond van artikel 5.16 Wm wordt een omgevingsvergunning enkel verleend, wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- het plan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of;
- de luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of, bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;
- het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
- de ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Planspecifiek

Onderhavige ontwikkeling zorgt voor een beperkte verkeerstoename. In onderstaande afbeelding is de NIBM-tool ingevuld met de verwachte extra voertuigbewegingen per etmaal als gevolg van beoogde ontwikkeling van twintig woningen.

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

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	98
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,08
PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

NIBM-tool 2020 (bron: Rijkswaterstaat)

Uit de berekening blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate invloed heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse.

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening met behulp van Atlas Leefomgeving gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. De achtergrondconcentraties over 2018 geven de volgende waarden: 16-18 µg/m³ NOX, 18-19 µg/m³ PM10 en 11-12 µg/m³ PM2,5. Uit de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10, PM2,5) blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de locatie ruim voldoende is. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 Externe veiligheid

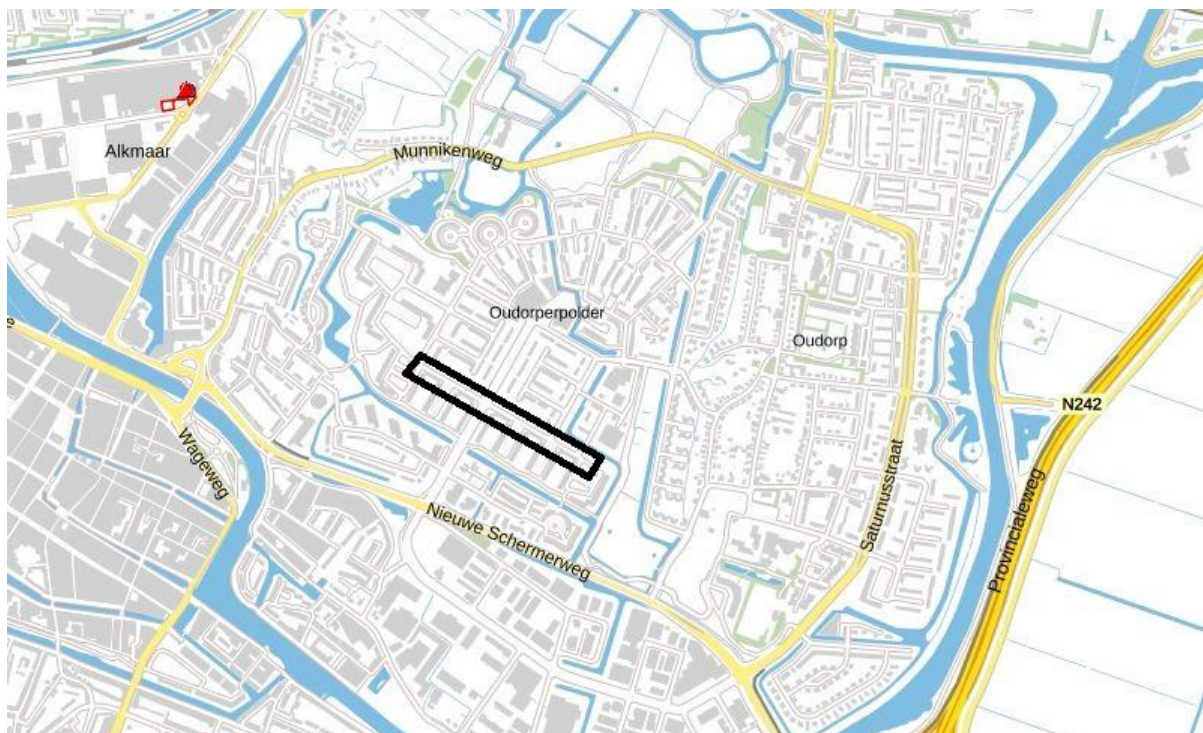
Kader

In een plan dat kwetsbare objecten zoals woningen mogelijk maakt moet aandacht worden besteed aan externe veiligheid. Nieuwe kwetsbare objecten mogen namelijk niet binnen de risicocontour (invloedsgebied van een risicobron) van bestaande risicobronnen liggen. Risicobronnen zijn bijvoorbeeld inrichtingen waar wordt gewerkt met gevaarlijke stoffen. Ook transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en door buisleidingen vormt een risico.

Het beleid voor externe veiligheid is geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de genoemde besluiten zijn de diverse risicocontouren met betrekking tot externe veiligheid vastgelegd.

Planspecifiek

Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van het plangebied en de omgeving van de risicokaart.



Uitsnede risicokaart (plangebied: zwart omkaderd, bron: Risicokaart.nl)

Op de risicokaart is te zien dat er in of in de directe nabijheid van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn. De dichtstbij gelegen risicovolle inrichting betreft een LPG station op een afstand van circa 780 meter. Het vulpunt heeft een risicoafstand (PR 10^{-6}) van 35 meter en een invloedsgebied van 150 meter. Aan deze afstand wordt ruimschoots voldaan.

In of nabij het plangebied bevinden zich tevens geen buisleidingen of transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Er kan geconcludeerd worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Bedrijven en milieuzonering

Kader

Het aspect milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid.

Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

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

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucolour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen: het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen; het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

Planspecifiek

Met de beoogde woningen worden geen milieubelastende functies mogelijk gemaakt. Wel worden milieugevoelige functies mogelijk gemaakt. Er dient derhalve getoetst te worden of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat met betrekking tot milieuzonering. De beoogde woningen bevinden zich in een woonwijk. In de nabijheid van het plangebied zijn de gronden dan ook voornamelijk bestemd voor wonen. Ten zuiden van het plangebied bevinden zich enkele maatschappelijke functies. Deze bestemmingen hebben geen milieucolour. Tevens zijn er op een afstand van circa 120 meter gemengde bestemmingen aanwezig. Binnen deze bestemming zijn bedrijven toegestaan van categorie A en B voor functiemenging. Omdat hier sprake is van functiemenging (wonen, maatschappelijk, bedrijven, kantoren etc.) wordt er van aan andere systematiek uitgegaan dan de richtafstanden. De VNG Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid. In het vigerende bestemmingsplan is overigens geen onderscheid gemaakt in B1 en B2. Daarom gaan we uit van de zwaarste categorie, B2.

Voor categorie A geldt: bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Voor categorie B2 geldt: bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Elk van de panden die bestemd zijn voor 'Gemengd' gebruik zijn bouwkundig afgescheiden van de beoogde woningen en bevinden zich op een afstand van ca. 120 meter of meer.

Tot slot zijn er naast twee van de beoogde woonstroken nutsvoorzieningen aanwezig in een transformatorhuisje. Hiervoor gelden geen richtafstanden.

Er kan geconcludeerd worden dat er in de directe nabijheid van het plangebied geen bedrijven aanwezig zijn die een belemmering vormen voor een goed woon- en leefklimaat van de beoogde woningen. Ook leidt de ontwikkeling van de woningen niet tot een beperking van activiteiten van bedrijven of inrichtingen. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

Bij nieuwbouw of grote verbouwingen, dient bekeken te worden of kabels en leidingen (gas, elektriciteit, etc.) in of direct bij het plangebied zijn gelegen.

Planspecifiek

Ter plaatse van de huidige garageboxen en beoogde woningen zijn geen ondergrondse kabels en leidingen aanwezig. Dit kan worden afgeleid uit de Klic-melding die reeds is gedaan voor alle aangrenzende portiekwoningen. De kabels en leidingen bevinden zich onder het trottoir en hinderen het project niet. Desalniettemin zal er in het kader van de graafwerkzaamheden een Klic-melding worden gedaan.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Met dit plan wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt, die voldoet aan de definitie van 'bouwplan' zoals bepaald in art. 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen zoals bijvoorbeeld ontsluitingswegen.

Voor het bouwplan wordt een anterieure overeenkomst met de gemeente gesloten, waarmee de ontwikkelkosten van de woningen worden gedragen door de ontwikkelaar. Met de anterieure overeenkomst is het kostenverhaal anderszins verzekerd. De overige kosten worden door middel van leges op de initiatiefnemer verhaald. Het plan is hiermee financieel economisch uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke en procedurele uitvoerbaarheid

In artikel 3.10 van de Wabo is opgenomen dat voor een activiteit die in strijd is met het bestemmingsplan, de uitgebreide procedure wordt doorlopen. De uitgebreide voorbereidingsprocedure kent een doorlooptijd van 26 weken en kan eenmaal worden verlengd met zes weken. De uitgebreide procedure is van toepassing op onderhavig planvoornemen.

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan is artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht (Bor) van toepassing. Daarin is bepaald dat het bij bestemmingsplannen verplichte bestuurlijk vooroverleg ex. Artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ook wordt gevoerd bij deze besluiten. Dit houdt in dat overleg plaats vindt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in geding zijn als gevolg van het project.

Op deze procedure is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Voordat een besluit wordt genomen, legt de vergunningverlenende instantie het ontwerpbesluit en waar nodig de ontwerpverklaring van geen bedenkingen met de overige relevante stukken (waaronder deze ruimtelijke onderbouwing) zes weken ter inzage. Eenieder heeft de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Bij besluitvorming op de aanvraag van de omgevingsvergunning worden de zienswijzen beoordeeld. Als de omgevingsvergunning wordt verleend, treedt deze in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij een verzoek om een voorlopige voorziening is gedaan. Na inwerkingtreding van de omgevingsvergunning vormt die vergunning de basis om af te wijken van het bestemmingsplan.

Na bekendmaking van de vergunning is het diegene die een zienswijze ingediend hebben mogelijk om beroep in te stellen bij de rechtbank en eventueel een voorlopige voorziening aan te vragen. Na uitspraak van de rechtbank kan hoger beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (en kan eveneens een voorlopige voorziening worden aangevraagd).

Hoofdstuk 6 Conclusie

De beoogde herontwikkeling van de garageboxen naar twintig woningen aan de Maasstraat en Waalstraat in Alkmaar is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dient een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd te worden.

Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat de realisatie van de twintig woningen aansluit bij het rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast is de ontwikkeling getoetst aan alle relevante milieuaspecten. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van het milieu of overschrijding van wettelijke normen. De afwijking van het bestemmingsplan wordt hiermee aanvaardbaar geacht.