

Aanvulling MER AZ Stadion



water
infrastructuur
milieu
bouw

Aanvulling MER AZ stadion

registratie	projectcode	status
AMR46-3/DUIF/004	AMR46-3	definitief 01
projectleider	projectdirecteur	datum
drs.ing. W.J. Vermeulen	ir. H.J. Buijn	8 maart 2002

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	drs.ing. W.J. Vermeulen	

Witteveen+Bos
Hogehilweg 18
postbus 12205
1100 AE Amsterdam
telefoon 020 312 55 55
telefax 020 697 47 95



Het kwaliteit management systeem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001 : 1994

© Witteveen+Bos
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende Ingenieurs b.v., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Uitgangspunten	1
1.3. Leeswijzer	2
2. UITWERKING GEWIJZIGD INITIATIEF	3
2.1. Inleiding	3
2.2. Ruimtelijk functioneel programma	3
2.3. Aantal bezoekers	3
2.4. Overige uitgangspunten	3
3. MILIEUEFFECTEN GEWIJZIGD INITIATIEF	4
3.1. Mobiliteit	4
3.2. Bereikbaarheid	4
3.3. Parkeren	5
3.4. Verkeersveiligheid	6
3.5. Geluid	6
3.6. Luchtverontreiniging	6
3.7. Licht	8
3.8. Afval	8
3.9. Openbare orde en veiligheid	8
3.10. Natuurlijk milieu	8
3.11. Duurzaam bouwen	8
4. EVALUATIE TEN AANZIEN VAN DE BESLUITVORMING	9
4.1. Inleiding	9
4.2. Vergelijking met MER AZ Stadion	9
4.3. Overwegingen inzake locatiekeuze	9
5. BOUWSTENEN VOOR HET MMA	10
REFERENTIES	13
 laatste bladzijde	 13

Bijlagen	aantal bladzijden
I Notitie "Bezoekersaantallen Kooimeerplaza" (Ecorys Kolpron)	5
II Actualisering locatiekeuzenotitie AZ Stadion (DHV)	6

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

AZ Voetbalclub B.V. (de initiatiefnemer, verder: AZ) is voornemens om nabij het verkeersknooppunt Kooimeer een nieuw voetbalstadion te ontwikkelen, inclusief nevenfuncties. Om de nieuwe activiteiten te kunnen realiseren, is een m.e.r.-procedure doorlopen. De gemeente Alkmaar fungeert als bevoegd gezag voor het MER. Het MER is opgesteld in het kader van de zelfstandige projectprocedure ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (vrijstelling van het bestemmingsplan).

DHV Milieu en Infrastructuur b.v. (verder: DHV) heeft in 2000 het MER AZ Stadion opgesteld (ref. 1). De Commissie voor de milieueffectrapportage (verder: de Commissie) heeft een toetsingsadvies over dit MER uitgebracht (ref. 2). De Commissie is van oordeel dat ten aanzien van het stadion de essentiële informatie in het MER aanwezig is. Er is voldoende informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming over het stadion. De Commissie oordeelt verder dat voor de besluitvorming over de nevenfuncties geen informatie in het MER is opgenomen en dat het MER hier onvoldoende basis voor geeft. Tenslotte is de Commissie van mening dat het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) niet getuigt van een hoog ambitieniveau.

In 2001 zijn de uitgangspunten ten aanzien van de nevenfuncties aangepast. DHV heeft de gevolgen hiervan op de in het MER AZ Stadion beschreven milieueffecten kwalitatief bestudeerd (ref. 3).

AZ heeft Witteveen+Bos gevraagd om een aanvulling op het MER AZ Stadion te schrijven. Doel is dat de aanvulling samen met het MER AZ Stadion voldoende basis vormen voor de besluitvorming. Concreet moet in deze aanvulling worden ingegaan op de volgende punten:

- verwerking toetsingsadvies van de Commissie;
- nadere kwantificering milieueffecten van de nevenfuncties.

1.2. Uitgangspunten

Deze aanvulling op het MER AZ Stadion dient daadwerkelijk als aanvulling te worden gezien. Dit houdt in dat het MER AZ Stadion, voor zover het de milieueffecten beschrijft van activiteiten die tussentijds niet gewijzigd zijn (met name het stadion), van kracht blijft. De Commissie is immers van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is.

In het MER AZ Stadion staan de gevolgen van de destijds voorgenomen activiteit voor de volgende (milieu)aspecten beschreven:

- mobiliteit;
- bereikbaarheid;
- parkeren;
- verkeersveiligheid;
- geluid;
- luchtverontreiniging;
- afval;
- openbare orde en veiligheid;
- natuurlijk milieu;
- duurzaam bouwen.

In deze aanvulling op het MER worden deze punten opnieuw in beschouwing genomen. Hierbij geldt als opmerking dat kwantificering plaatsvindt voor die aspecten, waarvoor geldt dat relevante gevolgen kunnen optreden (met name verkeer, geluid en luchtverontreiniging).

1.3. Leeswijzer

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- uitwerking gewijzigd initiatief;
- milieueffecten gewijzigd initiatief;
- evaluatie ten aanzien van besluitvorming:
 - vergelijking resultaten aanvulling MER AZ Stadion met MER AZ Stadion;
 - locatiekeuze;
- bouwstenen voor het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

2. UITWERKING GEWIJZIGD INITIATIEF

2.1. Inleiding

In het MER AZ Stadion werd uitgegaan van de volgende nevenactiviteiten:

- detailhandel: dit betreft hoofdzakelijk voetbalgerelateerde activiteiten. Hiertoe worden onder de tribunes drie verdiepingen aangelegd. Dit leidt tot 6.000 m² vloeroppervlak voor nevenfuncties van het voetbalbedrijf zelf en 10.000-12.000 m² voor derden;
- transferium en parkeervoorzieningen.

In het MER AZ Stadion worden verschillende varianten in beschouwing genomen, betreffende het stadion zelf en de inrichting van het transferium. Deze varianten zijn niet relevant voor deze aanvulling MER.

In de volgende paragrafen worden de thans voorgenomen nevenfuncties nader omschreven.

2.2. Ruimtelijk functioneel programma

In de notitie "Bezoekersaantallen Kooimeerplaza" van Ecorys Kolpron (zie bijlage I) wordt aangegeven dat op dit moment uitgegaan wordt van het volgende ruimtelijk functioneel programma:

- 20.000 m² detailhandel (nadruk op grootschalige detailhandel);
- 25.500 m² leisure en overige publieksfuncties;
- 14.500 m² autoshowroom.

Totaal betreft het 60.000 m² aan nevenfuncties. Dit is in overeenstemming met het Structuurplan. Het Structuurplan stelt het volgende:

- 40.000 m² voor functies op het gebied van vrije tijd, sport en medische voorzieningen (leisure);
- 20.000 m² detailhandel, welke voornamelijk gethematiseerd wordt ingevuld (thema's: sport, vrije tijd en recreatie);
- maximaal 10% van de 20.000 m² grootschalige detailhandel zal kunnen worden gebruikt voor kleinschalige en aan detailhandel ondersteunende activiteiten;
- verplaatsing van bedrijven van elders naar de AZ-locatie mag niet leiden tot een grotere omvang van de detailhandel dan de nu toegestane 20.000 m² bvo.

2.3. Aantal bezoekers

Volgens de notitie "Bezoekersaantallen Kooimeerplaza" (zie bijlage I) wordt rekening gehouden met:

- 900.000 bezoekers op jaarbasis voor de detailhandel/retail (17.000 bezoekers/week);
- 900.000 bezoekers op jaarbasis voor de leisure-functies (17.000 bezoekers/week);
- 250.000 bezoekers op jaarbasis voor de autoshowrooms (4.800 bezoekers per week).

Door 30% combinatiebezoeken tussen de detailhandel/retail en de leisure-functies (ervaringscijfer Ecorys Kolpron) komt het totaal aantal ingeschatte bezoekers op 1,5 miljoen op jaarbasis (28.800/week).

2.4. Overige uitgangspunten

Als overige uitgangspunten zijn gehanteerd:

- geen gelijktijdige openstelling van de nevenfuncties en het stadion;
- 90% van het bezoek komt per auto ('worst case' scenario, zie bijlage I);
- de gemiddelde autobezetting is 2,0 personen (zie bijlage I);
- elke parkeerplaats wordt gemiddeld 4 keer per dag gebruikt (zie bijlage I);
- maximaal benodigde parkeercapaciteit voor de detailhandel/retail en leisure-functies op piekmomenten (zaterdag, 9.600 bezoekers): 1.100 parkeerplaatsen (zie bijlage I);
- maximaal benodigde parkeercapaciteit voor de autoshowrooms op piekmomenten (zaterdag, 2.000 bezoekers): 225 parkeerplaatsen.

3. MILIEUEFFECTEN GEWIJZIGD INITIATIEF

3.1. Mobiliteit

In het MER werd geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit slechts een beperkt negatief effect veroorzaakt voor de verkeersdruk in het studiegebied. Dat komt omdat er in de periode tot 2010 sprake zal zijn van een forse autonome groei van het autoverkeer op het hoofdwegennet van Alkmaar. De grootste toename zal zich voordoen op de N242. De stadionactiviteit brengt weliswaar extra verkeersdruk met zich mee, echter deze toename van het verkeer is relatief gering. Ook wanneer er door de komst van nevenfuncties rond het stadion meer bezoekersintensieve functies worden gerealiseerd, blijft de extra verkeersdruk in verhouding tot de autonome situatie gering.

De vestiging van meer bezoekersintensieve nevenfuncties rond het stadion vergroot de exploitatieve haalbaarheid van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen het stadionterrein en het centrum van Alkmaar. In het MER wordt er van uitgegaan dat de gemeente Alkmaar zich inspant voor de aanleg van deze HOV-verbinding. Deze HOV-verbinding kan er toe bijdragen dat de vervoerswijzekeuze van stadionbezoekers verschuift van auto naar openbaar vervoer. Zowel op doordeweekse dagen als in het weekend zullen ook bezoekers van de nevenfuncties hiervan gebruik kunnen maken. Doordat de HOV-verbinding de twee belangrijke voorzieningenlocaties (Kooimeerplaza en centrum Alkmaar) met elkaar verbindt, zullen naar verwachting meer bezoekers gebruik maken van de HOV-verbinding voor het combineren van een bezoek aan beide voorzieningenlocaties. De aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid rond het stadion, van waar kan worden overgestapt op het HOV, stimuleert dit gebruik.

Fietzers kunnen de locatie Kooimeer bereiken via een fietstunnel onder de Ringweg door, welke is aangesloten op het bestaande fietspad langs de Ommering. De tunnel biedt een directe toegang naar een overdekte stallingsgelegenheid met 3.000 plaatsen. Deze stalling is te bereiken zonder dat drukke autoroutes hoeven te worden overgestoken. Met name voor korte verplaatsingsafstanden, zoals vanuit Alkmaar-Centrum en -Zuid, bieden deze voorzieningen een alternatief voor het gebruik van de auto, zowel voor stadionbezoek, als voor bezoek aan de nevenfuncties rond het stadion.

3.2. Bereikbaarheid

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de maatgevende extra verkeersdruk per uur, als gevolg van de nevenfuncties. Deze tabel is als volgt tot stand gekomen:

- bezoekers detailhandel/retail en leisure (r+l): conform notitie Ecorys Kolpron;
- mvt r+l: aantal bezoekers r+l maal 0,9 (maximaal 90% van het bezoek komt per auto) maal 0,5 (de gemiddelde autobezetting is 2,0 personen);
- bezoekers autoshowrooms: conform notitie Ecorys Kolpron;
- mvt autoshowrooms: aantal bezoekers autoshowrooms maal 0,9 (maximaal 90% van het bezoek komt per auto) maal 0,5 (de gemiddelde autobezetting is 2,0 personen);
- totaal mvt: som van bezoekers r+l en autoshowrooms;
- mvt/drukste uur: totaal mvt gedeeld door 8 (een achtste deel van de bezoekers per dag beweegt zich tijdens het drukste uur).

De verdeling van de bezoekersaantallen over de dagen van de week is niet bekend. Hiervoor is een aanname gedaan. De bezoekersaantallen op zaterdag zijn conform de notitie Ecorys Kolpron.

Tabel 3.1. Bezoekers nevenfuncties en maatgevend drukste uur per dag

	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	Vrijdag	zaterdag	totaal
bezoekers detail-handel/retail en leisure (r + l)	2.100	2.700	3.000	3.300	3.300	9.600	24.000
mvt r + l #	950	1.200	1.350	1.500	1.500	4.300	10.800
bezoekers autoshowrooms	400	500	600	650	650	2.000	4.800
mvt showrooms	180	220	270	290	290	950	2.200
totaal mvt	1.130	1.420	1.620	1.790	1.790	5.250	13.000
mvt/drukste uur ##	140	180	200	225	225	655	

mvt: motorvoertuigen

achtste deel van totaal mvt

verkeersafwikkeling op wegvakniveau

Uit Tabel 3.1 blijkt dat ten aanzien van de bezoekers van de nevenfuncties de pieksituatie zich zal voordoen op zaterdag. Desondanks geldt de zaterdag niet als pieksituatie voor de verkeersafwikkeling, aangezien er op zaterdag veel minder 'autonoom' verkeer is dan op doordeweekse dagen.

In het rapport "Mobiliteitsstudie nieuw AZ stadion" van Witteveen+Bos (ref. 5) is aangegeven dat de drukste, en daarmee maatgevende verkeerssituatie zich voordoet op een doordeweekse dag wanneer er een thuiswedstrijd van AZ is (op woensdag). Bij aankomst bevinden de bezoekers zich in de avondspitsperiode. Voor deze situatie wordt in het rapport van Witteveen+Bos geconcludeerd dat de intensiteits-capaciteitsverhouding op wegvakken van het hoofdwegennet rond het stadion ruim voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling. Dat zal dus ook het geval zijn op dagen dat er geen wedstrijd is en de nevenfuncties open zijn.

verkeersafwikkeling nabij het stadion

In de mobiliteitsstudie heeft Witteveen+Bos geconcludeerd dat de voorziene rotonde bij het AZ stadion en de afrit van de N242 voor de reguliere avondspits een tweestrooksrotonde moet zijn, uitgaande van het ontbreken van een zuidelijke ontsluiting van de Boekelermeer. De rotonde bij de andere toe- en afrit kan een enkelstrooksrotonde zijn, al is de capaciteit hiervan krap op het moment van leegloop van het stadion. Deze conclusie blijft geldig, ook in het geval nevenfuncties rond het stadion. De maatgevende situatie blijft namelijk optreden op momenten dat er een wedstrijd is. De extra verkeersdruk die de nevenfuncties genereren, is lager dan die van het stadion.

Voor wat betreft het aspect bereikbaarheid luidt de conclusie dan ook dat het realiseren van de nevenfuncties niet leidt tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling in de omgeving van het stadion ten opzichte van het oorspronkelijke initiatief.

3.3. Parkeren

In het MER is uitgegaan van 3.000 parkeerplaatsen voor stadionbezoekers en beperkte nevenactiviteiten bij het stadion. Dit aantal is hiervoor voldoende, en zal ook voldoende zijn in het geval van de thans voorziene nevenfuncties. Er zal immers geen sprake zijn van gelijktijdig stadionbezoek en overig bezoek. Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor bezoekers van de nevenfuncties op het drukste moment (op zaterdag), bedraagt 1.300 plaatsen (zie paragraaf 2.4 en bijlage I).

Vanuit het oogpunt van parkeren luidt de conclusie derhalve dat de nevenfuncties niet tot knelpunten zullen leiden.

3.4. Verkeersveiligheid

In de directe omgeving van het stadion voorziet het plan in een volledig gescheiden afwikkeling van fietsverkeer en autoverkeer. Langs de toeleidende wegen is er sprake van vrijliggende fietsvoorzieningen. Er zijn daarom weinig of geen conflicten te verwachten tussen fiets- en autoverkeer. Door deze fysieke scheiding heeft het extra gegenereerde verkeer door de nevenfuncties dan ook geen nadelige invloed op de verkeersveiligheid.

Evenmin zal het intensievere bezoekersverkeer rond het stadion de verkeersveiligheid voor het autoverkeer nadelig beïnvloeden. Het wegennet voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (gescheiden rijbanen) en kruispunten zijn ongelijkvloers of uitgevoerd in de vorm van rotondes, waardoor een optimale verkeersveiligheid is gewaarborgd.

3.5. Geluid

In het MER AZ Stadion staat beschreven dat de geluidsbelasting en -beleving in zeer belangrijke mate wordt bepaald door het wegverkeerslawaai en het geluid door het bedrijventerrein Boekelermeer-Noord. De geluidsbelasting die het AZ stadion hieraan toevoegt is beperkt. Zo wordt voor parkeergeluid verwacht dat dit leidt tot een geluidsniveau van 41-49 dB(A), terwijl het verkeerslawaai in de autonome ontwikkeling reeds leidt tot 58-60 dB(A). De berekende geluidscontouren uit het MER AZ Stadion staan in bijlage II.

Voor de nevenfuncties geldt het verkeer als (potentieel) relevante bron. De hoogste geluidsbelasting doet zich voor op doordeweekse dagen, wanneer de 'autonome' intensiteiten het hoogst zijn. Op zaterdag zal weliswaar het aantal bezoekers het hoogst zijn, maar is het totaal aantal voertuigen (bezoekers van de nevenfuncties tezamen met het 'autonome' verkeer) lager dan doordeweeks.

Tabel 3.2 geeft een overzicht van de toename in etmaalintensiteit als gevolg van de nieuwe functies rond het stadion, waarbij de vrijdag in beschouwing is genomen.

Tabel 3.2. Toename etmaalintensiteiten als gevolg van nevenactiviteiten

wegvak	prognose intensiteit [mvt/etmaal]	toename door bezoekers [mvt/etmaal]	procentuele toename
Verlengde Smaragdweg	19.500	1.800	9%
by-pass	27.000	400	1,5%
bestaande N242	41.500	1.400	3,4%

De totale toename in intensiteit bedraagt 4,1%. Dit heeft een gemiddelde toename in geluidsbelasting tot gevolg van minder dan 0,2 dB(A). Langs de Verlengde Smaragdweg (toename maximaal: 9% in intensiteit) bedraagt de toename in geluidsbelasting minder dan 0,4 dB(A). Deze toename is verwaarloosbaar.

Voor de zaterdag geldt dat het verwachte aantal mvt/etmaal van bezoekers drie keer zo hoog is als op een vrijdag. Op deze dag zal de relatieve bijdrage van de bezoekers aan de totale geluidsbelasting weliswaar toenemen, maar deze toename (gemiddeld circa 0,5 dB(A)) is nog steeds verwaarloosbaar. Bovendien geldt, zoals ook hiervoor is beschreven, dat de totale geluidsbelasting op zaterdag aanmerkelijk lager zal zijn dan doordeweeks, als gevolg van minder 'autonoom' verkeer.

De conclusie uit het MER blijft staan: geluidhinder treedt niet op als gevolg van het (autonome) verkeerslawaai. Zowel het stadion als de nevenfuncties voegen hier nagenoeg niets aan toe.

3.6. Luchtverontreiniging

In het MER AZ Stadion is een tabel opgenomen met de berekende immissieconcentraties in 2010 van het parkeerterrein en de doorgaande weg op de meest kritische locatie. Deze staat weergegeven in Tabel 3.3.

3.7. Licht

De periode van verlichting zal door de aanwezigheid van de nevenfuncties toenemen (met name in de avonduren). De lichtsterkte is gering, zeker in vergelijking met de lichtinstallatie van het stadion. Ten opzichte van de conclusies uit het MER AZ Stadion verandert er op dit punt vrijwel niets.

3.8. Afval

De nevenfuncties zullen leiden tot grotere hoeveelheden afval. Voor het bedrijfsmatige afval geldt dat inzameling (en mogelijk scheiding) goed te integreren zijn in de bedrijfsvoering. Voor een eventuele toename in zwerfvuil geldt dat er een verbetering in opruimmogelijkheden optreedt door de thans voorziene uitvoering van de parkeervoorziening (een garage) ten opzichte van de oorspronkelijke parkeerplaats (open veld), die mogelijke verwaaing met zich meebrengt.

Overall wordt het aspect afval thans als neutraal tot licht negatief beoordeeld ten opzichte van het MER AZ Stadion.

3.9. Openbare orde en veiligheid

Naar verwachting hebben de nevenfuncties geen significante invloed op de openbare orde en veiligheid, mede omdat er geen overlap is qua tijd in stadionactiviteiten en activiteiten van de nevenfuncties.

3.10. Natuurlijk milieu

In het MER AZ Stadion en door Bureau Waardenburg is onderzoek verricht naar de natuurwaarde van het studiegebied (ref. 6) en de milieugevolgen van het AZ Stadion (ref. 1). De conclusie van dit onderzoek luidt dat het gebied geen relevante natuurwaarde heeft en dat er licht negatieve effecten (0/-) zijn te verwachten op een aantal niet zeldzame planten en fauna. Het plangebied biedt daarnaast mogelijkheden als ecologische verbindingszone, met name in de vorm van waterpartijen.

De komst van de nevenfuncties brengt hier geen verandering in, afgezien van het feit dat de periode van belichting van het plangebied langer zal zijn (zie paragraaf 3.7). Gezien de beperkte lichtsterkte en beperkte vergroting van de verlichtingsperiode worden deze effecten verwaarloosbaar geacht.

3.11. Duurzaam bouwen

In het MER AZ Stadion is het thema duurzaam bouwen beoordeeld (conclusie: licht positief) op:

- materiaalgebruik;
- energie;
- watergebruik.

Ten aanzien van materiaalgebruik geldt voor de nevenfuncties dat de uitvoering thans niet bekend is.

Voor energie en water geldt dat het verbruik door de komst van de nevenfuncties zal toenemen.

De initiatiefnemer zal stimuleren dat bij de realisatie en het gebruik van deze nevenfuncties zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met deze aspecten van duurzaam bouwen. Met name 'groene' energie is hierbij een aandachtspunt.

De nevenfuncties leiden tot een intensiever grondgebruik van het plangebied. In het MER AZ Stadion werd uitgegaan van een open terrein voor parkeren, terwijl nu meervoudig ruimtegebruik zal worden toegepast (parkeren onder de nevenfuncties). Dit wordt als positief beoordeeld.

Met name door het meervoudig ruimtegebruik luidt de conclusie voor duurzaam bouwen dat er met de komst van de nevenfuncties een iets positievere situatie ontstaat ten opzichte van de situatie zoals staat beschreven in het MER AZ Stadion.

4. EVALUATIE TEN AANZIEN VAN DE BESLUITVORMING

4.1. Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming over het gewijzigd initiatief worden in dit hoofdstuk twee aspecten nader onder de loep genomen:

1. vergelijking met resultaten MER AZ Stadion;
2. overwegingen ten aanzien van de locatiekeuze.

4.2. Vergelijking met MER AZ Stadion

In het MER AZ Stadion is een tabel opgenomen met een kwalitatieve effectvergelijking voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA. Tabel 4.1 hieronder beschrijft een soortgelijke effectvergelijking, nu voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteiten conform het MER AZ Stadion (kolom MER AZ Stadion) en de beoordeling voor de thans voorgenomen activiteiten (kolom MER AZ Stadion + nevenfuncties).

De effecten zijn beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Ter verduidelijking: als in het MER AZ Stadion een aspect positief (+) is beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie en de nevenfuncties hier geen aanvullende effecten opleveren, wordt de beoordeling in de kolom MER AZ Stadion eveneens positief (+). Voor de kwantitatief onderzochte aspecten (geluid en luchtverontreiniging) is 5% verandering als maat genomen voor de beoordeling of de situatie afwijkt van de situatie zoals beschreven in het MER AZ Stadion.

Tabel 4.1. Effectvergelijking

thema	Referentiesituatie	MER AZ Stadion	MER AZ Stadion + nevenfuncties
mobiliteit	0	0	0
bereikbaarheid	0	0/-	0/-
parkeren	0	0/-	0/-
verkeersveiligheid	0	+	+
geluid	0	0	0
luchtverontreiniging	0	0	0
licht	0	0/-	0/-
afval	0	0/-	-
openbare orde en veiligheid	0	0/-	0/-
natuurlijk milieu	0	0/-	0/-
duurzaam bouwen	0	0/+	+

Uit Tabel 4.1 kan worden geconcludeerd dat de thans voorgenomen activiteit (stadion en nevenfuncties) geen of geringe verschillen oplevert met het MER AZ Stadion. De thema's mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluid, luchtverontreiniging, licht, openbare orde en veiligheid en natuurlijk milieu leveren geen onderscheidende effecten op met het MER AZ Stadion.

Afwijkingen ten opzichte van het MER AZ Stadion zijn er voor de aspecten afval (licht negatiever) en duurzaam bouwen (licht positiever).

4.3. Overwegingen inzake locatiekeuze

Uit de effectvergelijking met het MER AZ Stadion blijkt dat de thans voorgenomen activiteit (stadion en nevenfuncties) niet leidt tot aanzienlijke verschillen in milieugevolgen. Op dit moment is er dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de toevoeging van nevenfuncties het voorafgaande locatiekeuzeproces beïnvloedt (zie bijlage II).

Cumulatie van milieueffecten van nevenfuncties en stadion wordt niet verwacht, aangezien de openingstijden van de nevenfuncties en de tijden waarop de stadionactiviteiten plaatsvinden elkaar niet overlappen.

5. BOUWSTENEN VOOR HET MMA

De Commissie voor de milieueffectrapportage geeft in haar toetsingsadvies aan dat het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) niet getuigt van een hoog ambitieniveau.

In dit hoofdstuk wordt daarom nog eens een beschouwing van de mogelijke bouwstenen voor het MMA gegeven. Het betreft deels nieuwe bouwstenen en deels een aanscherping van de bouwstenen uit het MER AZ Stadion.

mobiliteit

In het MER AZ stadion staan op dit punt genoemd:

- een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV): de gemeente Alkmaar spant zich hier voor in. Het betreft een busverbinding (met gedeeltelijk eigen infrastructuur) die sneller en comfortabeler is dan een reguliere busverbinding.
- collectief busvervoer in de regio voor supporters: AZ spant zich in voor het organiseren van opstapplaatsen in de regio.

De verwachte positieve effecten zijn:

- meer bezoekers van het stadion en de nevenfuncties reizen per openbaar vervoer;
- meer bezoekers van het centrum van Alkmaar reizen per openbaar vervoer, wat een positieve uitwerking heeft op de verkeersdruk in het centrum.

Aanvullende opties voor het terugdringen van het autogebruik zijn:

- het verhogen van de frequentie van de HOV-verbinding op wedstrijddagen en drukke winkeldagen (dit verhoogt de aantrekkingskracht van de openbaar vervoerverbinding);
- het aanbieden van een aantrekkelijk gecombineerd tarief voor stadionbezoek en gebruik HOV;
- het aanbieden van een gereduceerd tarief voor gebruik van het HOV op drukke winkeldagen.

bereikbaarheid

Ten aanzien van de bereikbaarheid worden er geen problemen voorzien. Indien deze zich in de praktijk toch voordoen, zijn er adequate maatregelen denkbaar om deze op te lossen, zoals de inzet van meer stewards of verkeersgeleiders bij stadionactiviteiten en/of op drukke winkeldagen.

parkeren

In het MER AZ Stadion wordt gesteld dat het MMA positief scoort ten opzichte van de voorgenomen activiteit. *Dat komt doordat er in het MMA sprake is van een HOV-verbinding en collectief vervoer, waardoor er minder lange wachtrijen zullen zijn bij het afrijden van het stadionterrein.*

Aanvullend kunnen de volgende maatregelen worden overwogen, om eventuele chaotische situaties op de parkeerlocaties te voorkomen:

- het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem rond de parkeerlocaties die aangeven waar er nog vrije parkeerruimte beschikbaar is (vol/leegaanduiding), leidend tot een betere geleiding van het verkeer naar de parkeerplaatsen;
- het inzetten van voldoende stewards of verkeersgeleiders die het verkeer behulpzaam zijn bij het verlaten van de parkeerlocaties.

geluid en luchtverontreiniging

In het MER AZ Stadion wordt gemeld dat in de autonome ontwikkeling tot 2010 de geluidsbelasting door het bedrijventerrein Boekelermeer Noord en het wegverkeer relatief hoog is. Daardoor zullen maatregelen ter beperking van geluid van het stadion (bijvoorbeeld door overkapping of afsluiting van de openingen aan de lange zijden van het stadion) geen substantiële verbetering in het geluidsniveau te zien geven. Dit geldt eveneens voor de nevenfuncties.

Door een efficiënte afhandeling van verkeersstromen bij het stadion en door toepassing van Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) als wegverharding zal de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer worden geminimaliseerd.

licht

In het MER AZ Stadion zijn er geen varianten voor het aspect licht in het MMA opgenomen. Reden daarvan is dat de druk door licht op de (woon)omgeving naar verwachting zeer beperkt zal zijn. Verdere reductie van het lichtniveau geproduceerd door het stadion en de nevenfuncties zal door aanvullende maatregelen in het MMA nauwelijks effect sorteren. Bovendien zijn er hiervoor ook weinig praktische mogelijkheden. Ten behoeve van het MER AZ Stadion is onderzocht of het vervangen van de lichtmasten van het stadion door verlichting in de dakrand mogelijk is. Dit bleek technisch niet uitvoerbaar, omdat het stadion daar te laag voor is.

afval

In het MER AZ Stadion is de gescheiden inzameling van papier van de nevenactiviteiten als variant meegenomen. Hierdoor scoort het MMA op dit criterium positief ten opzichte van de voorgenomen activiteit.

Aanvullende maatregelen die in het MMA voor het gewijzigde initiatief (stadion en nevenfuncties) kunnen worden opgenomen zijn:

- totale afvalscheiding en –inzameling voor stadion en alle nevenfuncties;
- een optimaal schoonmaakregime ten aanzien van zwerfvuil: In de voorgenomen activiteit wordt er van uitgegaan dat zwerfvuil uiterlijk twee dagen na een wedstrijd wordt verwijderd, dit kan worden aangescherpt tot het direct reinigen van het terrein na afloop van de wedstrijd en aan het einde van belangrijke winkeldagen.

Ten aanzien van zwerfvuil geldt verder dat de komst van de parkeergarage reeds zal bijdragen aan vermindering en als zodanig als onderdeel van het MMA kan worden gezien.

openbare orde en veiligheid

Uitgangspunt is dat het stadion en de nevenfuncties niet gelijktijdig in bedrijf zullen zijn, zodat er geen sprake is van cumulatie van bezoekersstromen.

In het MER AZ Stadion zijn als maatregelen in de voorgenomen activiteit opgenomen:

- de inzet van stewards;
- het hanteren van een ontruimingsprocedure;
- het scheiden van supportersstromen.

Verwacht wordt dat hiermee de orde en veiligheid voldoende is gewaarborgd.

In het MER AZ Stadion zijn hiervoor geen varianten in het MMA opgenomen.

Ter aanvulling op het MMA kunnen de volgende maatregelen worden opgenomen:

- het gebruik van monitoringcamera's, waarmee de openbare ruimte rond het stadion en rond de nevenfuncties wordt bewaakt;
- het zorgen voor voldoende verlichting, ook op plaatsen die niet of weinig door publiek worden betreden.

natuurlijk milieu

In het MER AZ Stadion en door Bureau Waardenburg is onderzoek verricht naar de natuurwaarde van het studiegebied (ref. 6) en de milieugevolgen van het AZ Stadion (ref. 1). De conclusie van dit onderzoek luidt dat het gebied geen relevante natuurwaarde heeft en dat er licht negatieve effecten (0/-) zijn te verwachten op een aantal niet zeldzame planten en fauna. Het plangebied biedt daarnaast mogelijkheden als ecologische verbindingszone, met name in de vorm van waterpartijen. Hiervoor zijn in het MER AZ Stadion varianten opgenomen, die betrekking hebben op natuurvriendelijke aanleg en beheer.

duurzaam bouwen

In het MER AZ Stadion wordt vermeld dat AZ in de voorgenomen activiteit op gematigd positieve wijze rekening zal houden met aspecten van Duurzaam Bouwen als materiaalgebruik en energiebesparing. Dit betekent dat aan het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw (NPU) die maatregelen worden ontleend die zich in drie jaar terugverdienen. Ook de voorbereidingen voor 'groene' energie vallen hieronder.

In het MMA MER AZ Stadion is als variant opgenomen het volgen van een meer ambitieuze uitvoeringsstrategie van het NPU. Dit betreft:

- zuinig materiaalgebruik;
- hergebruik materialen;
- gebruik vernieuwbare materialen;
- beperken bouw- en sloopafval;
- gebruik van materialen met hoge energie isolatiewaarden;
- inzetten van duurzame energie (restwarmte uit de huisvuilverbrandingsinstallatie, zonnepanelen op het dak);
- verbeteren energie-efficiency;
- toepassen van waterbesparende armaturen;
- functiegericht watergebruik (berekening veld met oppervlaktewater, toiletspoeling met leidingwater);
- ecologische meerwaarde watersysteem (natuurvriendelijke oevers).

Voor al deze maatregelen geldt dat zij tevens kunnen worden onderzocht op hun toepasbaarheid voor de te ontwikkelen nevenfuncties.

Voor een aantal van de maatregelen geldt dat AZ de haalbaarheid reeds onderzoekt.

REFERENTIES

1. MER AZ Stadion, DHV Milieu en Infrastructuur b.v., mei 2000;
2. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport AZ-stadion Kooimeer te Alkmaar, Commissie voor de milieueffectrapportage, 20 oktober 2000;
3. Vergelijking uitgangspunten MER en Retailvisie, DHV Milieu en Infrastructuur b.v., november 2001;
4. Structuurplan AZ-locatie Kooimeerplein, gemeente Alkmaar, Sector stadsontwikkeling Alkmaar, afdeling ROM, februari 2002;
5. Mobiliteitsstudie nieuw AZ stadion, Witteveen+Bos, 15 juni 2001;
6. Veldinventarisatie en vaststellen natuurwaarden Kooimeerplein Alkmaar (concept), Bureau Waardenburg bv, 26 juni 2001;
7. Besluit Luchtkwaliteit, Staatsblad 2001, 269, 11 juni 2001;
8. Nederlandse Emissie Richtlijn Lucht, InfoMil Informatiecentrum Milieuvergunningen, september 2000.

BIJLAGE I Notitie "Bezoekersaantallen Kooimeerplaza"

Bezoekersaantallen Kooimeerplaza

Ten opzichte van het Kolpron-onderzoek 'Retailvisie grootschalige retailclusters in Alkmaarse regio' van oktober 2001 is er behoefte aan een nadere aanscherping van het aantal bezoekers voor Kooimeer Plaza. De tekst uit dat rapport die betrekking heeft op de bezoekersaantallen zijn opgenomen in bijlage 1.

Destijds is uitgegaan van 20.000 m² detailhandel, 22.500 – 27.500 m² leisure (attracties en horeca) en 5.500 m² zakelijk / ondersteunend. Op dit moment wordt het volgende programma voorzien:

- 20.000 m² detailhandel
- 25.500 m² leisure en overige publieksfuncties
- 14.500 m² autoshowroom.

In feite wijkt dit programma weinig af van de uitgangspunten zoals die in het onderzoek zijn gehanteerd. Het metrage ligt nu iets hoger aangezien ook de autoshowrooms zijn meegerekend.

Retail

Voor de retail is bij 20.000 m², met de nadruk op grootschalige detailhandel, uitgegaan van 900.000 bezoekers. De verwachte omzet, de gemiddelde besteding en het daarvan afgeleide aantal bezoekers is gebaseerd op referentie-onderzoeken met vergelijkbaar winkelaanbod.

Het is weinig relevant om in te gaan op het exacte aantal bezoekers van de afzonderlijke winkels. De uiteindelijke winkelformules en hun assortiment zijn meer bepalend voor de aantrekkingskracht op de bezoekers dan de branche of het soort winkel. Iets dergelijks is bijvoorbeeld zichtbaar bij de woonboulevards, bij vergelijking van een gemiddelde woninginrichtingszaak met een IKEA. Daarnaast bezoekt de consument meestal meerdere winkels, zodat het totale aantal bezoekers veel minder bedraagt dan een optelsom van de bezoekersaantallen per winkel.

Grootschalige supermarkt

Mocht een grootschalige supermarkt onderdeel uitmaken van het totale retail-concept, dan zullen de effecten op het aantal bezoekers groter zijn dan bij andere vormen van grootschalige detailhandel. Een grootschalige supermarkt is zagezegd al goed voor plusminus 1 miljoen klanten per jaar, op basis van een jaaromzet rond de € 23 miljoen, en een gemiddelde besteding per klant van € 23,-.

In feite zal dan sprake zijn van verplaatsing van bestaande mobiliteitsstromen, aangezien de functie van het Wastora-complex (Wendelaarstraat) dan wordt afgebouwd.

Leisure, waaronder de overige publieksfuncties

Voor een leisure-programma van rond de 25.000 m² is in een eerder stadium uitgegaan van 900.000 bezoekers per jaar. Dit aantal komt dus overeen met het retail-programma, terwijl het metrage iets hoger ligt.

Nu lijkt de invulling (25.500 m²) te koersen op nieuwe functies op het gebied van reizen / reisbureau, gezondheid / sauna / fitness / medisch, amusement / vermaak showroom / kinderopvang en ondersteunende horeca.

Per afzonderlijke functie is het weinig zinvol of haalbaar de bezoekersaantallen te voorspellen, aangezien ook hier geldt dat de formule meer bepalend is dan de functie of branche zelf. Deze formules zijn nog niet bekend. Actieve formules weten via hun marketing veel bezoekers te trekken. Dat dit via landelijke, digitale en persoonlijke promotie gebeurt, deels aan de hand van klantenkaarten, is bijvoorbeeld zichtbaar bij de woonmall's VillArena en Alexandrium, de Factory Outlet Centers, Holland Casino, attractieparken e.d.

Er wordt niet verwacht dat het aantal bezoekers van de leisure hoger zal liggen dan van de retail, maar wel op een vergelijkbaar niveau.

Combinatiebezoek retail en leisure

Er blijft uitgegaan worden van 30% combinatiebezoek tussen de retail en de leisure. Het levert een totaal bezoekersaantal van 1,25 miljoen bezoekers per jaar.

Autoshowrooms

Als programma wordt uitgegaan van 14.500 m² autoshowroom. Niet uitgesloten wordt dat er een invulling komt met andere mobiliteitsvormen, zoals de showrooms voor boten, caravans, motoren en dergelijke.

Het aantal bezoekers is bij dergelijke functies vrij gering. Hier praten we over een aantal bezoekers per dag in honderdtallen. Zou het aantal bezoekers bijvoorbeeld op gemiddeld 1.000 per dag liggen, hetgeen al vrij veel is, dan wordt uitgekomen op een jaartotaal van 300.000 bezoekers. In werkelijkheid wordt verwacht dat dit cijfer rond de 200.000 per jaar zal liggen.

Er zal weinig combinatiebezoek met de andere functies plaatsvinden vanwege het doelgerichte karakter van het bezoek.

Totale aantal bezoekers

Het aantal bezoekers voor het totale programma komt hiermee op 1,4 à 1,5 miljoen. De mogelijke komst van een grootschalige supermarkt zal dit cijfer verhogen, voor het verschil zal dan echter sprake zijn van verplaatsing van mobiliteitsstromen.

Ecorys Kolpron
R. Romijn
22 februari 2002

Bijlage 1: Mobiliteitseffecten uit rapportage 'Retailvisie Grootschalige retailclusters in Alkmaarse regio'

Om enig inzicht te krijgen in de mogelijke omvang van het jaarlijks te verwachten aantal bezoekers, zal eerst de totale omvang van de commerciële ruimtes aan bod komen, waarna een scheiding gemaakt wordt naar de retail- en leisure-functies. Voorop gesteld moet worden dat het om normatieve cijfers gaat, en dat zeker de eerste jaren bezoekersaantallen kunnen wisselen als gevolg van de gewinning bij de consument. Dergelijke retailclusters hebben meestal enkele jaren de tijd nodig om zich te bewijzen.

De totale omvang

In relatie tot het totale programma wordt gemakshalve uitgegaan van het maximum, ongeveer 50.000 m² retail- en leisure-functies, zie tabel paragraaf 12.2. Hierbij gaat het om attracties (20.000 – 25.000 m²), horeca (2.500 m²) retail (20.000 m²) en ondersteunende functies (5.500 m²). De nadruk ligt op grootschalige en doelgericht bezochte functies die ieder separaat functioneren, waarbij de deelthema's, de openbare ruimte en de horeca de voornaamste verbindende factoren zijn. Het cluster kan getypeerd worden als een grootschalig en thematisch ontwikkeld retailcluster (zie figuur paragraaf 7.5.3), beperkt ondersteund door kleinschalige bij het thema passende functies. Zoals gebruikelijk ligt de nadruk dan op het minder frequente bezoek ten opzichte van de centrummilieus en de wijk- en buurtmilieus. Hiermee voldoet het programma aan het C-mobiliteitsprofiel, zoals gesteld door de provincie: de nadruk ligt op autobezzoek. Hiervan kan het aandeel teruggedrongen worden door te zorgen voor goede langzaam verkeer- en OV-verbindingen.

Aantal bezoekers retail

In paragraaf 13.1.3 is aangegeven dat het retailmetrage (20.000 m² b.v.o.) een marktimpact zal hebben van ongeveer 13.000 tot 15.000 m² b.v.o. regulier winkelaanbod, vanwege de schaal van de formules en de invulling van de meters (try & buy, op verdieping e.d.). Omgerekend komt dit neer op maximaal 12.000 m² v.v.o. Rekening houdende met een omzetclaim van f 6.000,- per m² v.v.o. per jaar in de niet-dagelijkse sector komt de jaaromzet op f 72 miljoen. Bij een gemiddelde besteding van f 80,-, dit is inclusief de niet-besteders², komt het aantal bezoekers op ongeveer 900.000 per jaar. Dit komt neer op gemiddeld 17.000 bezoekers per week.

Een opmerking dient geplaatst te worden voor de food-superstore. Maakt deze deel uit van het programma, als verplaatsing van de Wastora-locatie, dan zal deze supermarkt op zich al goed zijn voor ongeveer 1 miljoen bezoekers. De omzetclaim van een dergelijke supermarkt komt al snel op f 50 miljoen per jaar, bij een gemiddelde besteding van ongeveer f 50,- komt dat neer op 1 miljoen bezoekers. Aangezien het om een verplaatsing gaat, zijn de mobiliteitseffecten voor deze detailhandelsfunctie neutraal: de extra verkeersstromen naar AZ worden gecompenseerd door het verdwijnen van de verkeersdruk op de huidige Wastora-locatie. Dat geldt ook voor andere mogelijke verplaatsters. Komen hier andere functies voor terug op deze 'oude' locatie, dan genereren die nieuwe functies natuurlijk ook weer hun eigen mobiliteitseffecten.

² Gebaseerd op het bestedingsgedrag op Alexandrium II (onderzoek april 1998).

Leisure (attracties en horeca)

Er wordt voor de berekening van het aantal leisure-bezoekers (attracties en horeca) uitgegaan van een programma van maximaal 25.000 m² b.v.o. Op basis van referentie-onderzoeken en –materiaal van Kolpron³ wordt voor een leisure-programma van een dergelijke omvang uitgegaan van ongeveer 900.000 bezoekers per jaar. Voor een bioscoop met 8-10 zalen zijn ongeveer 400.000 bezoekers nodig, voor een Casino en fitness-centrum 150.000. Inclusief de overige leisurefuncties, en rekening houdende met onderling combinatiebezoek, mag uitgegaan worden van de 900.000 bezoekers. Het komt neer op gemiddeld 17.000 bezoekers per week.

Combinatiebezoek retail en leisure

Doordat de retail- en leisurefuncties onderdeel uitmaken van een integraal urban entertainment concept, zal er onderling ook combinatiebezoek optreden. Aangezien het om voornamelijk grootschalige en doelgerichte functies gaat, en er verschillen aanwezig zijn in openingstijden en bezoekmomenten, wordt uitgegaan van 30% combinatiebezoek. Hiermee komt het aantal ingeschatte bezoekers op 1,25 miljoen, ofwel 24.000 per week. Op termijn zullen de retail- en leisurefuncties steeds meer van elkaars aanwezigheid profiteren, ook in relatie tot ruimere openingstijden.

Benodigde parkeerfaciliteiten

Voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen, die overigens in ruime mate aanwezig zijn (totaal 3.500), is de piekbelasting met name van belang. Deze piek ligt op de zaterdag. De 24.000 bezoekers per week zullen voor ongeveer 40% op de zaterdag komen. Dit betekent 9.600 bezoekers op zaterdag. Om van de maximumvariant uit te gaan wordt verondersteld dat 90% van de bezoekers met de auto komt, dan zal het in de praktijk alleen maar meevallen. Met een gemiddelde groepsgrootte van 2, en 4 auto's per parkeerplaats per dag, komt de piekbelasting uit op 1.100 benodigde parkeerplaatsen.

De neveneffecten

Door een grootschalig retailcluster bij het toekomstige voetbalstadion van AZ neer te leggen, zal als neveneffect optreden dat de binnenstad en omgeving ontlast wordt van een verdere stijging van de verkeersdruk: zowel voor personenvervoer als vrachtverkeer. Samen met een transferiumfunctie en de overstap op OV-faciliteiten, kan wanneer de verkeersdruk op het centrum het grootst is, het combinatiebezoek gestimuleerd worden. Bezoekers kunnen ook alleen gebruik maken van de transferiumfunctie om vervolgens het binnenstedelijke gebied te bezoeken.

Hierbij hoeft niet alleen gedacht te worden aan de traditionele vormen van openbaar vervoer, in de vorm van een reguliere busverbinding die een of enkele malen per uur rijdt. Het kunnen ook kleinere vervoersmiddelen zijn die met name in het weekend een meer frequentere verbinding onderhouden. Ten behoeve van de leisure-functies zou dat ook voor de avond- en nachtelijke uren kunnen gelden.

De clustering van functies rondom AZ creëert, samen met het bedrijventerrein Boekelermeer, draagvlak om de OV-capaciteit optimaal uit te bouwen.

³ Themacentrum Vrijburgh Drachten: 15.000 m² leisure, 300.000 – 400.000 bezoekers, en overig referentiemateriaal.

MEMO

Aan : Stichting AZ
Van : Adviesbureau DHV
Kopie : Dossier
Dossier : R3459-61.001
Project : AZ-stadion aanpassing locatiekeuzenotitie
Betreft : Actualisering locatiekeuzenotitie AZ stadion

Ons kenmerk : ML-MR2001 0458
Datum : 20 april 2001, definitief

Inleiding

In haar toetsingsadvies concludeert de Commissie voor de milieueffectrapportage dat in het 'Locatiekeuze-onderzoek AZ-stadion' van oktober 1999 de locatiekeuze goed inzichtelijk is gemaakt. De verschillen tussen de beschouwde locaties blijken niet erg groot te zijn. Bij deze afweging is echter de ontwikkeling van grootschalige perifere detailhandel buiten beschouwing gebleven. De Commissie m.e.r. merkt op dat de introductie van grootschalige perifere detailhandel de locatiekeuze kan beïnvloeden. Zij beveelt daarom aan om de locatiekeuzestudie te actualiseren voor het gewijzigde initiatief.

Geplande nevenactiviteiten

In het locatiekeuze-onderzoek staat aangegeven dat de geplande nevenactiviteiten bij het stadion zullen bestaan uit aan voetbal gelieerde bedrijfsactiviteiten en een bioscoop, een en ander zoals ook aangegeven in de Startnotitie voor de milieueffectrapportage.

In een later stadium is echter afgezien van een bioscoop, maar ingezet op grootschalige perifere detailhandel als nevenactiviteit (op verzoek van de provincie Noord-Holland). De ontwikkeling van grootschalige perifere detailhandel is echter niet als zodanig in het locatiekeuze-onderzoek opgenomen.

De Commissie m.e.r. merkt in haar toetsingsadvies over het milieueffectrapport op dat de introductie van grootschalige perifere detailhandel de locatiekeuze kan beïnvloeden. Indien deze activiteiten deel gaan uitmaken van het voornemen, verdient het aanbeveling om de locatiekeuzenotitie te actualiseren voor het gewijzigde initiatief, alvorens een besluit wordt genomen.

In dit memo wordt aandacht besteed aan de wijziging van de geplande nevenactiviteit 'bioscoop' in de ontwikkeling van 'grootschalige perifere detailhandel'.



Locatiekeuze en nevenactiviteiten

Uitgangspunten

Oorspronkelijke initiatief

In het huidige locatiekeuze-onderzoek is het initiatief opgedeeld in de volgende activiteiten:

1. het voetbalstadion inclusief 3.000 parkeerplaatsen (1.750 binnen de by-pass, 1.250 aan de kant van Boekelermeer);
2. de nevenactiviteiten:
 - 9.500 m² bij voorkeur aan het voetbal gelieerde bedrijfsactiviteiten;
 - een bioscoop van 6 à 10 zalen met 2.000 tot 2.200 stoelen.
3. het transferium, waarin forensen, bezoekers van de stad en/of kust worden opgevangen;
4. een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen het AZ-stadion en het NS-station van Alkmaar.

Huidige initiatief

Het initiatief is - zoals gezegd - enigszins gewijzigd¹. In plaats van 9.500 m² aan voetbal gelieerde bedrijfsactiviteiten en een bioscoop van 6 à 10 zalen met 2.000 tot 2.200 stoelen (ad 2), zal in het huidige initiatief 6.500 m² aan AZ gerelateerde bedrijvigheid worden ontwikkeld en 20.000 m² aan detailhandel en supermarkten. Verder zal waarschijnlijk 12.500 m² uit autoshowrooms bestaan aangevuld met bedrijvigheid op het gebied van fitness, healthcare, horeca en leisure.

Tevens zal het aantal parkeerplaatsen (ad 1) enigszins toenemen (2.100 parkeerplaatsen in de driehoek binnen de by-pass en 1.400 aan de kant van Boekelermeer). Dit is ongeveer 500 parkeerplaatsen meer dan het oorspronkelijke idee.

Een en ander moet overigens nog wel worden afgestemd met de provincie.

Milieueffecten

De te verwachten bezoekersaantallen zijn gelijk of iets hoger dan bij de oorspronkelijk geplande nevenactiviteiten. Dit is af te leiden uit het aantal geplande parkeerplaatsen dat 500 meer is dan bij de eerdere plannen. Het type bedrijvigheid dat wordt verstaan onder perifere grootschalige detailhandel is nog onduidelijk alsmede de belangstelling van bedrijven om zich daar te vestigen.

Op dit moment wordt door adviesbureau Kolpron een onderzoek uitgevoerd naar de gewenste nadere invulling van de nevenactiviteiten. Het gaat daarbij om onder andere het type bedrijvigheid, de wenselijkheid ervan en daaraan gekoppeld de te verwachten bezoekersaantallen. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend maar de verwachting is dat de effecten van deze nevenactiviteit vergelijkbaar zijn met een bioscoop met 2.000 tot 2.200 stoelen en dat het de gedane locatiekeuze niet zal beïnvloeden.

Belangrijk uitgangspunt bij de nevenactiviteiten is het feit dat er nadrukkelijk geen bedrijvigheid van de grootschalige detailhandel plaatsvindt tijdens voetbalwedstrijden. Het stadioncomplex zelf zal

¹ N.a.v. telefonische informatie dhr. C. Scheurkogel, Ontwikkelingsmaatschappij Meerschip B.V. en dhr. J. Wilschut gemeente Alkmaar.

voornamelijk buiten kantooruren 'in bedrijf' zijn. Hiervoor is gekozen in verband met de veiligheid en openbare orde. Er vindt derhalve geen overlap plaats van de activiteiten van het stadion met de grootschalige detailhandel. Positief effect hiervan is dat op deze wijze geen cumulatie van effecten - waaronder geluid en verkeersoverlast - zal optreden.

Conclusie

Op dit moment is er geen aanleiding om ervan uit te gaan dat de grootschalige perifere detailhandel ten opzichte van een bioscoop in meer of mindere mate negatieve milieueffecten met zich meebrengt. Enerzijds zal bij de perifere detailhandel geen cumulatie van effecten met de stadionactiviteiten optreden aangezien de openingstijden van de geplande detailhandel en de tijden waarop stadionactiviteiten plaatsvinden, elkaar niet overlappen.

Anderzijds kan, op basis van het aantal geplande parkeerterreinen, een iets hoger bezoekersaantal worden verwacht dan bij de oorspronkelijk geplande bioscoop.

De exacte bedrijvigheid en de verwachte bezoekersaantallen zijn nog niet bekend. Verwacht wordt echter dat de milieueffecten van de perifere detailhandel ten opzichte van de bioscoop echter niet van dien aard zijn dat deze de locatiekeuze van het AZ-stadion beïnvloeden.



Geluidcontouren

In het locatiekeuzerapport zijn geluidcontouren opgenomen die inzicht geven in de geluidhinder die in de omgeving wordt verwacht. De contour van locatie Kooimeer wijkt af van de overige contouren. Dit wordt verklaard door het feit dat deze is gebaseerd op eerder onderzoek, waarbij gebruik werd gemaakt van een ander model. De Commissie is niet van mening dat een aanpassing van de geluidcontour de locatiekeuze van het stadion zal beïnvloeden, maar beveelt wel aan om bij de besluitvorming de juiste geluidgegevens te verschaffen.

In dit memo wordt aangegeven wat de aanpassing van de geluidcontour (aan de hand van het model dat ook is gebruikt voor de andere locaties) betekent voor het indicatief aantal geluidbelaste woningen. Tevens is een tweetal kaartjes van het geplande stadion met en zonder luifel op locatie Kooimeer bijgevoegd.

Aanpassing geluidcontour

De geluidcontour voor de locatie Kooimeer is overeenkomstig het andere model (LB&P-model, volgens welke ook de andere locaties zijn berekend) aangepast. In de bijlage zijn twee kaartjes gevoegd waarop de locatie Kooimeer staat aangegeven met daarop de geluidcontouren van het geplande stadion met resp. zonder luifel aan de hand van het model van LB&P, die ook voor de andere locaties is gebruikt. Op basis van dit model is een indicatie gegeven van het aantal woningen binnen de 45-50 dB(A)-contour resp. 50-55 dB(A)-contour (ter vergelijking is tussen haakjes gezet het aantal woningen binnen de aangegeven contouren aan de hand van het oude model, dat in het locatiekeuze-onderzoek is gebruikt).

	Stadion met luifels		Stadion zonder luifels	
45-50 dB(A)-contour	circa 50	(circa 30)	circa 100	(circa 120)
50-55 dB(A)-contour	circa 5	(nihil)	circa 70	(circa 80)

Conclusie

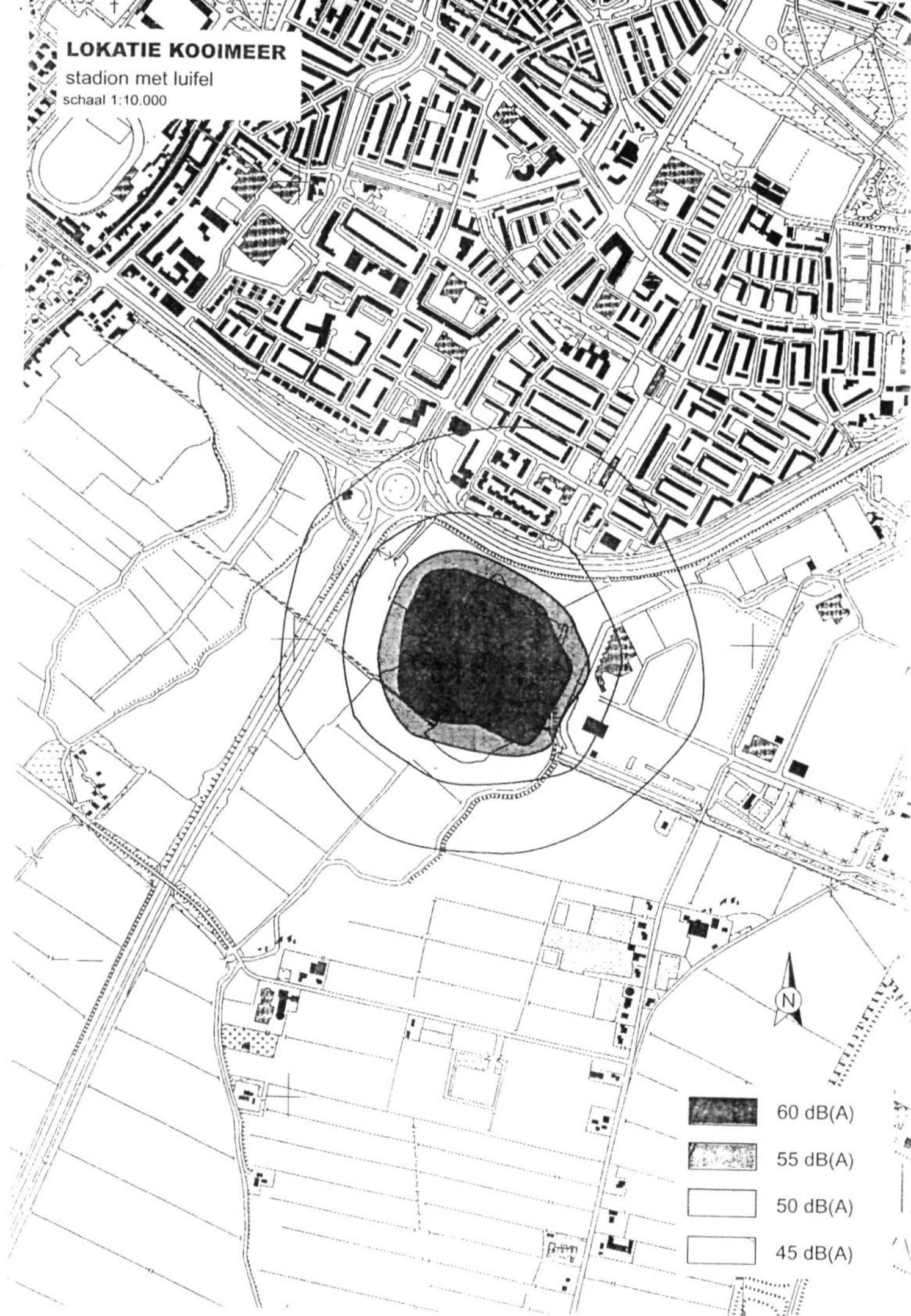
Uit een globale inventarisatie van het aantal geluidbelaste woningen - aan de hand van de aangepaste geluidcontour volgens het LB&P-model - blijkt dat voor een stadion met luifel geconcludeerd kan worden dat locatie Alkmaar West het beste scoort (indicatie: circa 35 geluidbelaste woningen) en vervolgens locatie Kooimeer (indicatie: circa 55 geluidbelaste woningen volgens het LB&P-model). Voor een stadion zonder luifel scoort locatie Kooimeer als beste: indicatie 170 geluidbelaste woningen.



LOKATIE KOOIMEER

stadion met luifel

schaal 1:10.000



LOKATIE KOOIMEER

stadion zonder luifel

schaal 1:10.000

