

Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan Beverkoog Noordpunt

Status: definitief
Datum: 5 maart 2013

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Met ingang van donderdag 13 december 2012 heeft het ontwerp-bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze omtrent het bestemmingsplan in te dienen. Hieronder volgt een samenvatting van de ingekomen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.

Van de volgende personen/verenigingen/bedrijven is een zienswijze ontvangen:

1. Gemeente Langedijk (00759, ingekomen op 22 januari 2013)
2. Stichting Langedijk Waterrijk (00918, ingekomen op 24 januari 2012)
3. Koninklijke Schuttevaer (00784, ingekomen op 22 januari 2013)
4. Animo, Stichting Alkmaarse Natuur- en Milieu organisaties (00319, ingekomen 10 januari 2013)
5. Groen Waterwerken (00782, ingekomen op 22 januari 2013)
6. Jachthaven Broekerwerf Bijvoet & Zn. (00822, ingekomen op 23 januari 2013)
7. Hoogeboom Watersport V.O.F. (00414, ingekomen 11 januari 2013)
8.  (00195, ingekomen op 8 januari 2013)

Nr.	Zienswijze (samengevat)	Beantwoording
1.	De voorgenomen ontwikkeling betekent dat schepen met een grotere hoogte dan 3,70 meter de havens in Langedijk niet meer kunnen bereiken. De belangen van de recreatievaart en daarmee de belangen van Langedijk en de in de gemeente gevestigde bedrijven die daarvan afhankelijk zijn, worden hierdoor onevenredig geschaad. Er komen nu schepen (onder andere fietsvaarvakantieboten) die hoger zijn dan 3,70 meter. Ook deze schepen zouden niet meer verder kunnen. Dit is in strijd met de inspanningen om recreatie en toerisme in Langedijk te stimuleren. De ontwikkeling is in strijd met de toegewezen vaarhoogte door de provincie. Voor zover er een besluit tot verlaging van de vaarhoogte is genomen, is onduidelijk welke juridische grondslag dit besluit heeft. Evenmin is duidelijk op grond van welke overwegingen dit besluit is genomen. Ook is niet bekend welke mogelijkheden er door de provincie zijn geboden om een zienswijze in te dienen of bezwaar te maken tegen een dergelijk besluit. Ook druist dit besluit in tegen het provinciaal beleid op dit gebied. In de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN), waarvan de provincie Noord-Holland partner en mede-ondertekenaar is. Deze beleidsvisie heeft	<i>Om op een goede wijze te kunnen aansluiten op de naastgelegen ongelijkvloerse kruising Westtangent / Westerweg (N242) is in overleg met de provincie gekozen voor een doorvaarthoogte van 3,70 meter. Daarbij is uitgegaan van een wijziging van de vaarwegcategorie. Gebleken is dat de vaarwegcategorie niet zal worden bijgesteld door de vaarwegbeheerder. Dit betekent dat de huidige doorvaarthoogte op dit stuk van het kanaal door ons als uitgangspunt zal worden gehanteerd. Dit is in overeenstemming met de Richtlijn Vaarwegen van 2011 (RW2011). Omdat de brug niet verhoogd kan worden in verband met de aansluiting op de ongelijkvloerse kruising zal de brug als bedienbare brug worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast.</i> <i>Deze aanpassing heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid van Langedijk niet meer beperkt wordt. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze. De zienswijze blijft dan ook verder buiten beschouwing.</i>

	ook ten doel samenhang te brengen in het Nederlandse toervaarnet. Het verlagen van de bestaande doorvaarmogelijkheid tot aan de Roskamsluis is in strijd met deze doelstelling en doet afbreuk aan alle inspanningen om tenminste schepen tot een opbouwhoogte van 4.90 meter zo ver als mogelijk in dit gebied te kunnen laten varen. Uitgangspunt bij het Kanaal Omval – Kolhorn dient te zijn "houden wat je hebt". Ook de Richtlijn Vaarwegen van 2011 (RW2011), waar de provincie aan gebonden is bij het ontwerpen van breedte, hoogte en diepgang bij vaarwegen en kunstwerken, gaat uit van het principe "houden wat je hebt". Dit betekent dat de doorvaarhoogte die op dit moment nog geldt voor de bereikbaarheid van Langedijk tot aan de Roskamsluis behouden moet blijven. Naast de recreatietoervaart moet rekening gehouden worden met bedrijfsvaart. Ook hier wordt gebruik gemaakt van vaartuigen met een grotere doorvaarhoogte dan 3,70 meter. Gelet op bovenstaande argumenten wordt verzocht om de te handhaven op 4,90 meter of een beweegbare brug te realiseren.	
2.	De Stichting maakt bezwaar tegen de verlaging van de doorvaarhoogte van 4,90 m naar 3,70 m op het kanaalgedeelte van Alkmaar naar de Roskamsluis. Voor de in Noord-Holland sterk in opkomst zijnde motorchartervaart met vaar/fietsvakanties wordt het straks niet meer mogelijk om de Broekerhaven aan te doen. De stichting organiseert een nautisch evenement. Een gedeelte van de deelnemende vloot zal vanwege de hoogtebeperking straks niet meer aan het evenement kunnen deelnemen. Daarnaast wijzen zij op de aanwezigheid van een schip met een grotere doorvaarhoogte, van één van de donateurs van de vereniging. Voorts ontbrak bij de terinzagelegging een onderbouwing van de keuze van de doorvaartverlaging en de omvang van de gevolgen daarvan. Als enige argument wordt aangevoerd dat de Roskamsluis naar het noorden al een beperkte doorvaarhoogte heeft. Maar wat de consequenties zijn voor de scheepvaart met eindbestemming Langedijk is niet onderzocht. In het rapport "Haalbaarheidsstudie Beverkoog – N242" wordt verwezen naar meer	<i>In dit verband wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder 1. De brug zal geen belemmering vormen voor de huidige maximale doorvaarhoogte. De zienswijze blijft verder buiten beschouwing.</i>

	correspondentie ten aanzien van de doorvaarthoogte (bijlage 4), maar deze bijlage ontbrak bij het terinzage liggende rapport. In de Haalbaarheidsstudie is onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de scheepvaart met eindbestemming Langedijk. De Stichting heeft dan ook bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling.	
3.	De huidige doorvaarthoogte (3,70 meter) voldoet niet aan de minimale doorvaarthoogte voor de Langedijkervaart. Dit kanaalgedeelte is nu aangewezen voor een hogere klasse. De indiener kan zich dan ook niet verenigen met de huidige keuze. Ook als er momenteel minder beroepsvaart plaatsvindt op het kanaal Omval Kolhorn, is dat geen argument tot devaluering, de situatie kan in de toekomst immers heel anders zijn. Door deze lage vaste brug over het kanaal te plaatsen, worden verdere ontwikkelingen van duurzaam transport over water onmogelijk en dat is een gemiste kans. Temeer daar de loswal grenzend aan industrieterrein de Zandhorst door de nieuwe brug onbereikbaar voor beroepsvaart. Door de aanleg van de Beverkoogbrug wordt daarnaast de haven van Broek op Langedijk onbereikbaar voor passagiersvaart en beroepspersonenvervoer. Hierdoor loopt de recreatiesector economische schade op. De plannen druisen in tegen het (inter)nationale beleid om duurzaam vervoer over water te stimuleren. Het is van belang om de mogelijkheden van vervoer over water te behouden en te optimaliseren. Door de bouw van de brug en de daarmee gepaarde afwaardering van het kanaal, zullen in de toekomst niet alle vervoersmodaliteiten optimaal ingezet kunnen worden. Voorts wijst de indiener op de Richtlijn Vaarwegen waarin voor doorvaarthoogte het principe 'houden wat je hebt' geldt wanneer in een route hogere bruggen liggen. Verzocht wordt om de Beverkoogbrug op gelijke hoogte te bouwen als de overige bruggen op het kanaal (tot de Roskamsluis), te weten minimaal 4,93m. Mocht dit door omstandigheden niet mogelijk zijn dan zou de brug voorzien moeten worden van een beweegbaar gedeelte.	<i>In dit verband wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder 1. De brug zal geen belemmering vormen voor de huidige maximale doorvaarthoogte. De zienswijze blijft verder buiten beschouwing.</i>

4.	Er is geen onderzoek gedaan naar de vermijdbare gevolgen van de nieuwe verbinding voor het milieu. Er wordt geen onderscheid gemaakt in het verwachte verkeer tussen sluipverkeer en verkeer dat de Beverkoog als bestemming heeft, terwijl het sluipverkeer als risico is genoemd in de bij het bestemmingsplan gevoegde nota Noordelijke ontsluiting Beverkoog en de haalbaarheidsstudie van maart 2012. In een eerdere fase heeft de indiener hier op gewezen, maar dit heeft niet tot nader onderzoek geleid. Door dit onderscheid niet te maken kan geen goede afweging gemaakt tussen economische en de milieubelangen. De indiener maakt bezwaar tegen een eventuele langere route als de brug hoger wordt uitgevoerd. De langere route van de varianten doorkruist ecologisch kwetsbaar gebied en gaat ten koste van de natuur ter plaatse en de verbindingsfunctie van het gebied. Daarnaast wordt dit gebied gebruikt door beschermde soorten, zoals de Noordse woelmuis.	<i>Het kennelijke uitgangspunt van de indiener dat een weg uitsluitend en alleen aangelegd wordt voor een bepaalde doelgroep is niet aan de orde bij gebiedsontsluitingswegen. De weg is primair bedoeld als gebiedsontsluiting van het bedrijventerrein maar kan daarnaast dienst doen als elders in het netwerk problemen zijn, zodat er voor gebruikers alternatieven bestaan. In Alkmaar is onderzoek gedaan naar het verkeer dat in het algemeen een gebied doorkruist zonder hier direct een bestemming te hebben. Gebleken is dat het om slechts ongeveer 4% gaat. Een dergelijk percentage is zonder meer aanvaardbaar. Vanwege de ligging kan deze ontsluiting inderdaad een aantrekkelijk alternatief bieden, vandaar dat er in de haalbaarheidsstudie gewezen is op het feit dat deze situatie kan betekenen dat er soms meer verkeer op de wegen aanwezig zal zijn dan het uitgangspunt is geweest bij het ontwerp van die wegen. Dat is vooral van belang als er een menging is van fietsers en auto's, zoals op de Berenkoog. Door lv-infra is in de haalbaarheidsstudie aangegeven dat als dit zich voordoet er maatregelen getroffen kunnen worden. In het kader van de herstructurering van het industrieterrein wordt het ontwerpprofiel van de Berenkoog aangepast zodat er twee fietsstroken en twee rijstroken zijn. Daarmee wordt de verkeersveiligheid voor fietsers sterk verbeterd. Het genoemde risico wordt dus middels maatregelen bestreden. Er is geen aanleiding om het door de indiener gewenste onderscheid te maken.</i> <i>De in de variantenstudie opgenomen langere route is alleen noodzakelijk als er een hogere vaste brug wordt aangelegd. Een hogere brug vraagt immers ook om een langer talud. De hogere doorvaarthoogte kan echter niet bereikt worden door een hogere vaste brug. Deze zou dan niet meer kunnen aansluiten op de inmiddels gekozen hoogte van de ongelijkvloerse kruising Westtangent / Westerweg (N242). Dat betekent dat de in de variantenstudie opgenomen langere route niet meer aan de orde is. Er zal een bedienbare brug worden aangelegd op basis van het huidige profiel. De natuurwaarden in het gebied waar de langere route zou lopen worden dan ook niet aangetast.</i>
5.	De indiener maakt bezwaar tegen deze te beperkte doorvaarthoogte. Drie vaartuigen van het bedrijf kunnen de thuishaven van het bedrijf en de loswal ten noorden van de nieuw te bouwen brug niet meer bereiken. Dit heeft grote financiële consequenties voor het bedrijf. Bovendien wijkt de doorvaarthoogte af van de toegewezen CEMT klasse III (met vergunning). De indiener is niet tegen de	<i>In dit verband wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder 1. De brug zal geen belemmering vormen voor de huidige maximale doorvaarthoogte. De zienswijze blijft verder buiten beschouwing.</i>

	ontwikkeling van een industrieterrein maar wil graag ook de mogelijkheden en voordelen van de scheepvaart in de regio onder de aandacht houden. Het verdient daarnaast aanbeveling om de belendende industrieterreinen een betere aansluiting te geven op de vaarwegen. Dit zal de druk op de wegen ontlasten. Tenslotte vormt een belemmering van de doorvaart ook een belemmering van de opbouw van de economische belangen van de gemeente.	
6.	De indiener exploiteert een jachtwerf met een watersportwinkel. Een belangrijk deel van de omzet (reparatie en onderhoud) zal verloren gaan. Ook de omzet van de watersportwinkel wordt hierdoor getroffen. Dit punt is ook aangegeven als inspraakreactie. Daarbij is als antwoord gegeven dat indien de lagere brug schade veroorzaakt, de gemeente bereid is om de (plan)schade te vergoeden. Men vreest dat de genoemde vergoeding echter te beperkt zal zijn voor de daadwerkelijk geleden schade. De schade zal immers gebaseerd zijn op de huidige situatie en de bedrijfsresultaten in het verleden, terwijl de schade en de beperking vooral in de toekomst voelbaar zal zijn. Zolang het omzetverlies voor nu en in de toekomst niet voldoende is verzekerd zal de indiener zich moeten verzetten tegen de komst van de brug. Verzocht wordt om voor voldoende doorvaarthoogte te zorgen of de indiener volledig schadeloos te stellen.	<i>In dit verband wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder 1. De brug zal geen belemmering vormen voor de huidige maximale doorvaarthoogte. De zienswijze blijft verder buiten beschouwing.</i>
7.	De indiener is van mening dat er sprake is van een onterechte keuze voor een brughoogte van 3,70 meter. De huidige (hogere) doorvaarthoogte is noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering van het watersportbedrijf. De bedrijfsvoering is ingesteld op schepen met een hogere doorvaarthoogte van 3,70 meter. Er is vorig jaar een hijsinstallatie geplaatst voor schepen tot 30 ton. Deze schepen zouden door de voorgenomen afwaardering van het stuk kanaal tussen Alkmaar en de Roskamsluis niet meer bij het bedrijf kunnen komen, hetgeen ernstige economische schade op zou leveren voor de onderneming. Gezien de visie op doorvaarbaarheid en de blauwe loper van de Provincie Noord-Holland, waar veel in is geïnvesteerd, is deze zware achteruitgang van de waterweg niet verantwoord. De indiener gunt de ondernemers op Beverkoog een betere ontsluiting maar vindt niet dat anderen hierdoor zo zwaar gedupeerd moeten worden. Een hogere of	<i>In dit verband wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder 1. De brug zal geen belemmering vormen voor de huidige maximale doorvaarthoogte. De zienswijze blijft verder buiten beschouwing.</i>

	beweegbare brug zou een beter alternatief zijn voor dit onwerkbaar plan.	
8.	De indiener heeft een schip aangeschaft met een doorvaarthoogte van 4,15 meter dat hij in enkele jaren wil opknappen en wil gebruiken voor vaartochten in de omgeving. Het schip heeft een vaste ligplaats in de Broekerwerf. Ten tijde van de aanschaf was er nog geen sprake van een vaste brug met een doorvaarthoogte van 3,70 meter. Door de gekozen brughoogte ontstaan er voor de indiener grote problemen. Er zijn verschillende mogelijke oplossingen in de ogen van de indiener. Dit kan door een beweegbare brug, een brug op een hoogte van 4,15 meter, een aanpassing aan het schip, een andere vergelijkbare ligplaats die wel bereikbaar is, aanschaf van een ander schip. Voor het geval de gekozen oplossing meerkosten tot gevolg heeft voor de indiener wil deze dat dergelijke kosten vergoed worden.	<i>In dit verband wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder 1. De brug zal geen belemmering vormen voor de huidige maximale doorvaarthoogte. De zienswijze blijft verder buiten beschouwing.</i>