

Bestemmingsplan Aansluiting N242 - Beverkoog
Gemeente Heerhugowaard
Vastgesteld



Bestemmingsplan Aansluiting N242 - Beverkoog

Gemeente Heerhugowaard

Vastgesteld

Rapportnummer: 211x05426.070243_3

Datum: 6 maart 2013

Contactpersoon opdrachtgever: De heer S. Dekkers

Projectteam BRO: Mevrouw Janneke van de Vorstenbosch, de heer J. van Kippersluis

Concept: 16 april 2012

Voorontwerp: 29 mei 2012

Ontwerp: 21 november 2012

Vaststelling:

Trefwoorden: Bestemmingsplan, infrastructuur

Bron foto kaft: Hollandse Hoogte 2

Beknopte inhoud:

BRO Vestiging Amsterdam
1058 AA Amsterdam
Baarsjesweg 224
T +31 (0)20 506 19 99
F +31 (0)20 506 19 90
e-mail: amsterdam@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Stand van zaken procedure	3
1.3 Ligging van de plangebieden	6
1.4 Geldende bestemmingsplannen	6
1.5 Leeswijzer	7
2. BESTAANDE SITUATIE	9
3. MILIEU EFFECT RAPPORTAGE	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling	11
4. BELEIDSKADER	13
4.1 Inleiding	13
4.2 Rijksbeleid	13
4.3 Provinciaal beleid	15
4.4 Gemeentelijk en regionaal beleid	23
5. MILIEUASPECTEN	35
5.1 Landschappelijke inpassing	35
5.2 Geluid	35
5.3 Externe veiligheid	36
5.4 Bodem	37
5.5 Luchtkwaliteit	38
5.6 Flora en Fauna	40
6. DE PLANBESCHRIJVING	43
6.1 Inleiding	43
6.2 Het wegtracé met bijbehorende aansluiting	44
7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	49

7.1 Inleiding	49
7.2 Systematiek	49
7.2.1 Inleidende regels	50
7.2.2 Bestemmingsregels	50
7.2.3 Algemene regels	52
7.2.4 Overgangs- en slotregels	53
7.3 Beschrijving bestemmingen gemeente Alkmaar	53
7.3.1 Bedrijf (artikel 3)	53
7.3.2 Groen (artikel 4)	53
7.3.3 Verkeer (artikel 5)	54
7.3.4 Verkeer – Railverkeer (artikel 6)	54
7.3.5 Water (artikel 7)	54
7.3.6 Waterstaat – Waterkering (artikel 8)	54
7.4 Beschrijving bestemmingen gemeente Heerhugowaard	54
7.4.1 Verkeer (artikel 3)	54
7.4.2 Waterstaat - Waterkering (artikel 4)	55
 8. UITVOERBAARHEID	 57
8.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	57
8.2 Economische uitvoerbaarheid	57
 SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Nota Inspraak en vooroverleg	
Bijlage 2: Nota Zienswijzen	
Bijlage 3: Haalbaarheidsstudie 13 april 2012	
Bijlage 4: Milieukundig bodemonderzoek	
Bijlage 5: Quickscan natuur aansluiting Westtangent-Beverkoog	
Bijlage 6: Natuurtoets aansluiting Westtangent-Beverkoog (oriënterend onderzoek)	
Bijlage 7: Onderzoek Archeologie Aansluiting N242 Westtangent op de Beverkoog	
Bijlage 8: Luchtkwaliteitonderzoek	
Bijlage 9: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï – Deel 1 en Deel 2	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In oktober 2009 heeft de gemeente Alkmaar het revitaliseringsplan voor het bedrijventerrein Beverkoog vastgesteld. In het revitaliseringsplan is de aanleg van een ontsluitingsweg aan de noordkant van het bedrijventerrein aangemerkt als één van de belangrijkste impulsen om het bedrijventerrein optimaal bruikbaar te houden. Op dit moment heeft het bedrijventerrein slechts één ontsluiting aan de zuidzijde op de N508. Een tweede ontsluiting aan de noordoostzijde op de N242 kan enkele knelpunten oplossen ten aanzien van filevorming, veiligheid en omrijdbewegingen (milieu). Daarnaast kan het een economische impuls geven aan het gehele bedrijventerrein.

Dit 'Bestemmingsplan Aansluiting N242 – Beverkoog' maakt de aanleg van een noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog mogelijk. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om een (nog niet uitgegeven) kavel te bebouwen en in gebruik te nemen overeenkomstig de bestemming 'Bedrijf'.

1.2 Stand van zaken procedure

In opdracht van de Provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar heeft Iv-Infra een haalbaarheidsstudie¹ uitgevoerd ten aanzien van een noordelijke ontsluiting van bedrijventerrein Beverkoog op de te realiseren ongelijkvloerse aansluiting N242-Westtangent.

Hierbij golden de volgende uitgangspunten:

- De aansluiting dient als gebiedsontsluitingsweg te worden vormgegeven;
- Er dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van de waterkeringen niet in het geding komen;
- Het fietspad op de oostzijde dient te worden gehandhaafd;
- Indien aangetast, dienen water en ecologie gecompenseerd te worden.

Op basis van deze uitgangspunten zijn twee oplossingsrichtingen opgesteld:

Variant 1

Het tracé loopt hierbij vanaf de Berenkoog, langs de spoordijk, gedeeltelijk over/langs de boezemkade om via een nieuwe brug over de Langedijkervaart op de ovatonde N242-Westtangent aan te sluiten. Dit op basis van in een eerdere fase

¹ Combinatie Advin/Iv-Infra/Tauw, *Haalbaarheidsstudie Beverkoog – N242*, d.d. 13 april 2012.

aangenomen doorvaarthoogte van 4,86 meter, welke overbrugd moet worden vanaf de Beverkoog.

Variant 2

In de zoektocht naar een tweede variant, heeft Iv-Infra gekeken naar een korter tracé. Daarbij is, op basis van overleg met de beheerder van de vaarweg, de Provincie Noord-Holland, uitgegaan van een doorvaarthoogte van 3,7 meter. De reden hiervan was dat het Kanaal Omval-Kolhorn is gekwalificeerd als Cemt II-vaarweg. Echter, het kanaal is als zodanig niet te bevaren vanwege de beperkte doorvaarthoogte over de hele route van 3,60 meter (brug Roskamsluis) en de beperkte diepgang van 2,25 meter. Tot aan de brug bij de Roskamsluis voldoen de aanwezige bruggen aan de toegewezen doorvaarthoogte.

Gebleken is dat deze voorgenomen aanpassing van de doorvaarthoogte niet zal plaatsvinden. De uitgangspunten voor de variantenstudie zijn daarmee deels achterhaald. Er zal daarom uitgegaan worden van het korte tracé (Variant 2), maar de doorvaarthoogte zal gelijk zijn aan de zuidelijk gelegen bruggen (Nollenbrug en Kerkbrug). Hiermee wordt voldaan aan de aangewezen doorvaarthoogte.

Voorkeursvariant

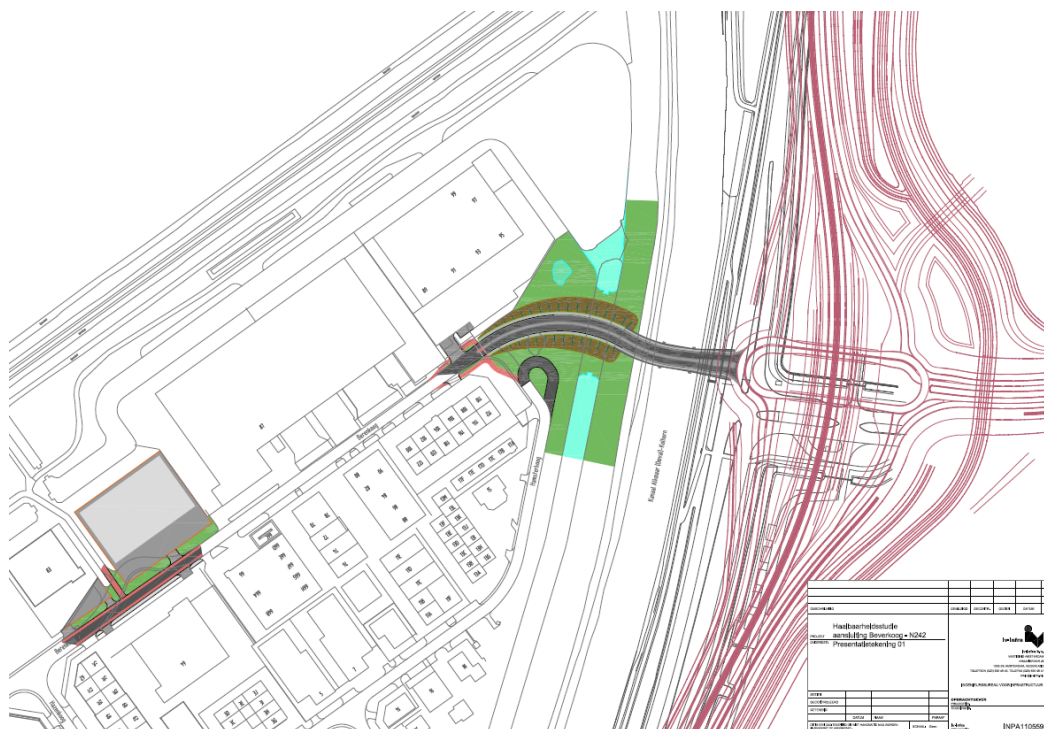
Voor de twee voorkeursvarianten is een multicriteria-analyse uitgevoerd, waarbij de twee varianten op basis van negen criteria zijn beoordeeld. De negen criteria zijn:

1. Aanlegkosten
2. Beheerkosten
3. Verkeersveiligheid
4. Sociale veiligheid
5. Doorstroming en capaciteit
6. Ruimtebeslag en inpassing (landschappelijk)
7. Uitvoerbaarheid
8. Risico's
9. Economische Impuls Beverkoog Noord

De beoordeling valt tussen de — en ++. Een negatieve beoordeling betreft een slechte score en een positieve beoordeling een goede score. De belangrijkheid van een onderdeel wordt uitgedrukt in een wegingsfactor. De hoogte van de wegingsfactoren zijn van wezenlijk belang voor de uitkomst van de multicriteria-analyse. Deze zijn in overleg met de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Alkmaar bepaald.

Na het uitvoeren van een multicriteria-analyse is gebleken dat variant 2 aanzienlijk hoger scoort dan variant 1. Dit vooral op zwaarwegende onderdelen als aanlegkosten, beheerskosten en ruimtebeslag en inpassing. Variant 2 is dan ook verder uitgewerkt als voorkeursvariant.

De nieuwe aansluiting sluit aan op de centrale as (de Berenkoog) waardoor een heldere verkeersstructuur ontstaat. Ter versterking hiervan wordt de 'slinger', ter hoogte waar in eerste instantie de nieuwe ontsluiting was gepland, op de Berenkoog verwijderd. Deze aanpassing genereert daarnaast de mogelijkheid tot het creëren van een nieuwe kavel.



Op basis van de huidige inzichten en de laatste verkeersgegevens blijkt dat de ongelijkvloerse kruising van de N242/Westtangent, inclusief de enkelstrookstoerit van en naar de Beverkoog, voldoende capaciteit bieden voor een goede verkeersafwikkeling, zowel in de ochtend- als avondspits.

Er kan worden geconcludeerd dat een noordelijke aansluiting van het bedrijventerrein Beverkoog op de N242 technisch haalbaar is.

In de haalbaarheidsstudie is geconcludeerd dat een noordelijke aansluiting van het bedrijventerrein Beverkoog op de N242 technisch haalbaar is. Deze conclusie blijft naar aanleiding van de nadere uitwerking gelijk, zij het dat de brug als beweegbare brug zal worden uitgevoerd, aangezien er geen wijziging zal plaatsvinden van de vaarwegkwalificatie (CEMT-II).

1.3 Ligging van de plangebieden

De geprojecteerde gebiedsontsluitingsweg die aan zal takken op de N242 ligt binnen twee gemeenten: Alkmaar en Heerhugowaard. De bestemmingsplanprocedure wordt door de gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard zoveel mogelijk parallel doorlopen.

Er zijn twee bestemmingsplannen gemaakt met verschillende regels en verbeeldingen, welke betrekking hebben op de grondgebieden van respectievelijk Alkmaar (het bestemmingsplan 'Beverkoog Noordpunt') en Heerhugowaard (het 'Bestemmingsplan Aansluiting N242-Beverkoog'). Beide plannen hebben dezelfde toelichting. Het gaat hier om één project met een grote samenhang. De leesbaarheid van de bestemmingsplannen zou sterk verminderen indien ook de toelichting zou worden opgeknipt.

De exacte begrenzing van de plangebieden is opgenomen op de verbeeldingen behorende bij beide bestemmingsplannen. Voor een overzichtskaart van het wegtracé wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Zoals hiervoor is aangegeven, is het plangebied voor de gebiedsontsluitingsweg gelegen binnen een tweetal gemeenten. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen per gemeente en de daarbij behorende regelingen.

Alkmaar	Vaststellingsdatum	Onherroepelijk
Beverkoog	14 juni 2012	18 oktober 2012

In het vigerende bestemmingsplan 'Beverkoog' valt de aansluiting binnen de bestemming "Water" en de bestemming "Groen".

Bestemming Water

De op de kaart voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor water en aanverwante zaken. Behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste staan van de bestemming, mag er niet gebouwd worden. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 6 meter.

Bestemming Groen

De bestemming 'Groen' is bestemd voor groenvoorzieningen. Op deze gronden mogen gebouwen worden opgericht ten behoeve van voorzieningen voor onderhoud

en van algemeen nut. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 5 meter

De geplande voorziening past niet binnen deze bestemmingen. De planregels bevatten geen mogelijkheden voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van het wegverkeer. Ook mogen de bouwwerken, geen gebouwen zijnde niet hoger zijn dan 6 meter. Op basis hiervan moet geconcludeerd worden dat de geplande aansluiting niet binnen het geldende bestemmingsplan past.

Heerhugowaard	Vaststellingsdatum	Goedgekeurd
Landelijk Gebied 1972	17 augustus 1977	

In het vigerend bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 1972' valt de aansluiting binnen de bestemming "Water" en de bestemming "Dijk en Dijksbermen".

Bestemming Water

De op de kaart voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor water met de voor de waterhuishouding en het verkeer te water noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bestemming Dijk en Dijksbermen

De op de kaart voor "Dijk en Dijksbermen" aangewezen gronden zijn bestemd voor de waterkering en de waterbeheersing en de voor dit gebruik noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De geplande voorziening past niet binnen deze bestemmingen. De voorschriften bevatten geen mogelijkheden voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van het wegverkeer. In het bestemmingsplan hebben de aanwezige bruggen de bestemming "Hoofdverkeersweg en Verkeersweg". Op basis hiervan moet geconcludeerd worden dat de geplande aansluiting niet binnen het geldende bestemmingsplan past.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende planregels en gaat vergezeld van een toelichting.

De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit een negental hoofdstukken en enkele separate bijlagen. Voor de totstandkoming van het plan Beverkoog

Noordpunt zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de resultaten op hoofdlijnen in dit bestemmingsplan zijn verwoord. De volgende rapportages, behorende bij dit plan, zijn als separate bijlagen opgenomen:

- Haalbaarheidsstudie 13 april 2012;
- Milieukundig bodemonderzoek;
- Quickscan natuur aansluiting Westtangent-Beverkoog;
- Natuurtoets aansluiting Westtangent-Beverkoog (oriënterend onderzoek);
- Onderzoek Archeologie Aansluiting N242 Westtangent op de Beverkoog;
- Luchtkwaliteitonderzoek;
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (2x).

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 'Bestaande situatie', waarin wordt ingegaan op de beschrijving van de huidige situatie van het plangebied en directe omgeving. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de uitgevoerde milieueffectrapportagebeoordeling. In hoofdstuk 4 wordt het beleidskader dat van belang is voor de voorgestane ontwikkeling uiteengezet.

Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de planologische en milieuhygiënische aspecten. Voor diverse aspecten zoals beeldkwaliteit, cultuurhistorie en archeologie wordt aangegeven wat de effecten van het project zijn. Daarnaast wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed zijnde milieuaspecten wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom voorliggende bestemmingsplan uitgevoerd kan worden. In hoofdstuk 6 worden de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt op een rij gezet.

In hoofdstuk 7 wordt de juridische planopzet toegelicht. Er wordt antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan wordt beoogd juridisch is geregeld. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan en verslag gedaan van de inspraak en overleg.

2. BESTAANDE SITUATIE

De Berenkoog is de centrale ontsluitingsas van het bedrijventerrein Beverkoog, die aan de zuidzijde via de Robbenkoog aantakt op het regionale verkeerswegennet. In de huidige situatie is het niet mogelijk om het bedrijventerrein Beverkoog via de noordzijde te bereiken.

Doordat de Robbenkoog de enige ontsluiting is, ontstaan in de spitsuren opstoppingen bij het oprijden en verlaten van het bedrijventerrein

Een goede ontsluiting en bereikbaarheid van een bedrijventerrein is meer dan alleen een snelle en veilige aan- en afvoerroute voor zakelijk, bezoekend en vrachtverkeer. De externe ontsluiting bepaalt in de beeldvorming van bezoekers de voorkant en het aanzicht van het terrein. Zo ook op bedrijventerrein Beverkoog.

Alle wegen op het bedrijventerrein Beverkoog zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De maximumsnelheid bedraagt 50 km/h. De Berenkoog functioneert als centrale ontsluitingsweg binnen het gebied.

Het huidige profiel van de Berenkoog bestaat uit een rijbaan met aan weerszijden een fietsstrook. De overige wegen worden vooral gebruikt om toegang te bieden aan de aangrenzende bedrijven.

3. MILIEU EFFECT RAPPORTAGE

3.1 Inleiding

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009². Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt.

Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is.

Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

3.2 Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient te worden bepaald of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Drempelwaarden Lijst D

In het plangebied wordt de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg bestaande uit twee rijstroken mogelijk gemaakt. De ontwikkeling ligt ver beneden de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r.

² HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 (*Commissie tegen Nederland*)

Inventarisatie Plangebied

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur), maar de verbinding Westtangent-Beverkoog doorkruist wel de, langs het kanaal Alkmaar (Omval)-Kolhorn gelegen, ecologische verbindingszone (EVZ). De provincie Noord-Holland heeft de EVZ opgedeeld in 5 categorieën die verschillende doelen hebben en waaraan een verschillende prioriteit is toegekend. De EVZ Omval-Kolhorn behoort tot de categorie "Verbindingszone die internationaal kwetsbare populaties wil veiligstellen", die de hoogste prioriteit heeft.

In het kader van het onderhavige bestemmingsplan is een quickscan opgesteld en naar aanleiding van de uitkomsten hiervan is een oriënterend onderzoek in het kader van de wet- en regelgeving voor de natuur opgesteld. Hier wordt onder andere het volgende aangegeven.

Effecten

De aanleg van de brug over het kanaal Omval-Kolhorn kan in de aanlegfase mogelijk versturende effecten veroorzaken. Het gaat daarbij vooral om verstoring van faunasoorten die voorkomen in de verbindingszone. Deze verstoring kan voorkomen worden door gerichte maatregelen, die worden besproken onder de paragraaf Soortbescherming.

Een nieuwe brug kan in de gebruiksfase potentieel een nieuw knelpunt vormen in de EVZ Omval-Kolhorn. Het is dan ook van belang om in het ontwerp aanpassingen op te nemen die voorkomen dat de verbindingsfunctie van de EVZ wordt aangetast. Dit betekent onder andere een doorgetrokken oever en groenstructuren die geleidend werken. In het ontwerp van de overbrugging blijven de dijken langs het kanaal (en dus de oevers van het kanaal) vrij en blijft de onderkant van de brug 3,7 m boven het wateroppervlak. Voor de doelsoorten van de verbindingszone blijft zo voldoende ruimte en structuur om de mate van verbinding niet negatief te beïnvloeden en verstoring door het gebruik van de brug van de verbindingszone te voorkomen.

Aangezien de provincie verantwoordelijk is voor aanleg en kwaliteit van de EHS is de effectbeoordeling voor de EVZ voorgelegd aan de provincie Noord-Holland. Naar het oordeel van de provincie is het ontwerp van de brug zodanig dat de doelsoorten van de EVZ niet worden gehinderd en dat de functionaliteit van de verbindingszone niet wordt aangetast.

Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

4. BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

Zowel op rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het onderhavige bestemmingsplan. Alle van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden hieronder kort besproken.

4.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is 13 maart 2012 door de Minister vastgesteld. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Om de bestuurlijke drukte te beperken brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De bestemmingen binnen het bestemmingsplangebied raken geen rijksbelangen.

Duurzaam veilig verkeer

In het Startprogramma 'Duurzaam Veilig'³ wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden drie wegcategorieën onderscheiden:

- Stroomwegen (bubeko⁴): gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid;

³ Op 15 december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk hun handtekening gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer.

⁴ Bubeko = buiten de bebouwde kom, bibeko = binnen de bebouwde kom.

- Gebiedsontsluitingswegen (bibeko en bubeko): gericht op zowel stromen als uitwisselen. Echter deels gescheiden: stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt vaak de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen;
- Erftoegangswegen (bibeko en bubeko): gericht op het toegankelijk maken van erven. Verblijven en recreëren spelen een belangrijke rol. Hierdoor is op zowel de wegvakken als de kruispunten sprake van uitwisseling en moet de snelheid hier laag zijn.

Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

Het tracé behoort tot de wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg' (bibeko) en wordt conform bijbehorende principes ingericht. Door de extra aansluiting verbetert de bereikbaarheid van het bedrijventerrein aanzienlijk.

Anders omgaan met water – waterbeleid in de 21^e eeuw

Deze nota is uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De nota heeft als doelstelling een waterbeleid te realiseren, aangezien het huidige watersysteem voor de toekomst niet op orde is. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag.

Voor de aanpak van de veiligheidsproblematiek en de vermindering van de wateroverlast, kiest het kabinet de volgende hoofdlijnen:

- De overheid moet meer inzicht geven in de aard en de omvang van bepaalde risico's. Tevens moet zij burgers de mogelijkheid bieden om zelf een bijdrage te leveren aan het verminderen van risico's, in aanvulling op de inspanningen van de overheid;
- Een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast, die stoelt op drie uitgangspunten;
 1. Anticiperen in plaats van reageren;
 2. Niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren en het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
 3. Meer ruimte naast techniek.

Naast technische maatregelen is meer ruimte nodig om (incidenteel) water op te vangen. Deze ruimte moet waar mogelijk tegelijkertijd voor andere doeleinden, die te verenigen zijn met het opvangen van water, worden gebruikt. Water zal, meer dan nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en het grondgebruik in Nederland. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast voortaan expliciet in beeld worden ge-

bracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Dit geldt voor alle fasen van de planontwikkeling.

4.3 Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en wordt tevens aangegeven hoe deze visie moet worden gerealiseerd. De provinciale belangen vloeien voort uit een zestal criteria.

1. Wettelijke taak. Bijvoorbeeld: luchtkwaliteit, geluidhinder.
2. Juridische doorwerking van Europees-/ Rijksbeleid. Bijvoorbeeld: Algemene Maatregelen van Bestuur, een directe of getrapte aanwijzing van het Rijk.
3. Financiële betrokkenheid. Bijvoorbeeld: een project/ programma dat financieel wordt gesteund door de provincie (gebiedsontwikkeling of aanbesteding).
4. Provinciale hoofdstructuur/gemeentegrensoverschrijdende effecten. Bijvoorbeeld: landschappelijke structuren.
5. Gekoppelde ruimtelijke belangen. Bijvoorbeeld: bij een of meer ontwikkelingen zijn gekoppelde ruimtelijke belangen in het geding. Dat kan ook op kleinere schaal dan bij een gebiedsontwikkeling het geval zijn.
6. Regionaal/ bovenlokaal karakter. Bijvoorbeeld: klimaatverandering, thematische belangen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeer en vervoer, milieu, natuur, recreatie enzovoorts.

De Provincie Noord-Holland zorgt dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik.

Om het geschetste toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de Provincie Noord-Holland op basis van de bovengenoemde criteria provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen en twaalf subbelangen. Daarbij richt de Provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionaal en bovenregionaal schaalniveau spelen en/of gevolgen hebben. De hoofdbelangen en de daarbij geformuleerde ondergeschikte belangen zijn de volgende.

Ruimtelijke kwaliteit

- Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen.
- Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden.
- Behoud en ontwikkeling van groen om de stad.

Duurzaam ruimtegebruik

- Milieukwaliteiten.
- Behoud en ontwikkeling van verkeer- en vervoersnetwerken.
- Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting.
- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij.
- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten.
- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Klimaatbestendigheid

- Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast.
- Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater.
- Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

Klimaatverandering heeft grote ruimtelijke consequenties. Om hier adequaat op te kunnen inspelen, is klimaatbestendigheid als hoofdbelang van de Provincie benoemd. Voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat is het belangrijk dat de grote variëteit aan cultuur- en natuurlandschappen behouden wordt. Daarom is ruimtelijke kwaliteit als tweede hoofdbelang benoemd. Duurzaam ruimtegebruik is het derde hoofdbelang. Het inpassen van nieuwe woningen, bedrijven, wegen en andere ruimtevragende functies is en blijft op deze manier een hoofdtaak van de Provincie. De Provincie zorgt dat deze inpassing op een efficiënte en toekomstbestendige manier tot stand komt.

De hoofdbelangen worden geborgd en uitgevoerd door instrumenten in te zetten vanuit twaalf onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Naast een Totaalkaart bevat de Structuurvisie 12 themakaarten, waarin de ondergeschikte belangen zijn verbeeld, welke van belang zijn voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid.

Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In het belang van een goede ruimtelijke ordening in de provincie hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 21 juni 2010 de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie Noord-Holland vastgesteld. Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden. In de verordening zijn algemene regels vastgelegd omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Uiteraard moet altijd het provinciale belang de inzet van de verordening rechtvaardigen. Het uitgangspunt van de wet is dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet, maar complementair staan

aan reactieve instrumenten zoals overleg en zienswijze. De provincie kan ook een reactieve aanwijzing geven om doorkruising van provinciaal beleid te voorkomen. Voor Heerhugowaard zijn hoofdzakelijk de regels in de verordening met betrekking tot het bestaand bebouwd gebied van belang. Het gaat dan vooral om regels voor werkfuncties en grootschalige detailhandel (hoofdstuk 2) en de aanwijzing van het bestaand bebouwd gebied (hoofdstuk 3).

De locatie van de beoogde noordelijke ontsluiting is op grond van de Provinciale Verordening te kwalificeren als "Landelijk Gebied". Verder doorkruist de beoogde noordelijke ontsluiting de provinciale Ecologische Verbindingszone (EVZ). Verstedelijking is daar alleen toegestaan als nut en noodzaak zijn aangetoond en sprake is van ruimtelijke kwaliteit.

Aangezien een deel van de beoogde ontwikkeling buiten het "Bestaand Bebouw Gebied" (BBG) ligt en de provinciale EVZ wordt doorkruist, is een ontheffing nodig van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Het ontwerp van de noordelijke ontsluiting is tot stand gekomen in goed overleg met de provincie Noord-Holland. Gelet hierop is afgesproken om de ontheffingsaanvraag gelijk met de voorbereiding van het bestemmingsplan te laten lopen.

Ontheffing van de Provinciale verordening

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is opgenomen onder welke voorwaarden een ontheffing kan worden verleend. Bij de aanleg van de noordelijke ontsluiting op de ongelijkvloerse aansluiting N242-Westtangent dient te worden ingegaan op artikel 14 met betrekking tot het bouwen in het landelijk gebied, op artikel 19 en artikel 30 met betrekking tot het doorkruisen van de provinciale Ecologische Verbindingszone en de Regionale Waterkering. Hieronder volgt per ontwerp een toelichting. Deze toelichting wordt als separaat hoofdstuk opgenomen in de Toelichting van het ontwerpbestemming Beverkoog Noordpunt.

Achtergrond bij de ontwikkeling/nut en noodzaak

Voor een gebied dat zo direct aan de doorgaande hoofdverkeerswegen ligt, presenteert het bedrijventerrein Beverkoog zich op zeer bescheiden wijze. De 'voorkant' van het gebied is gelegen aan de N508. De N508 staat in verbinding met de N9 en de N242/507. De Robbenkoog sluit aan op de N508 en is de enige ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, waardoor voornamelijk tijdens de spitsuren filevorming plaatsvindt.

Het bedrijventerrein wordt in het noorden niet ontsloten, waardoor het bedrijventerrein zich aan de noordzijde geheel niet presenteert. Het ontbreken van een passende presentatie hangt samen met het ontbreken van een tweede ontsluiting en het gevoel "achteraan op het terrein te zitten". Daarmee boet het noordelijke deel van het bedrijventerrein in aan aantrekkingskracht op bedrijven en investeerders die

waarde hechten aan kwaliteit en uitstraling. Het bedrijventerrein is een goed gelegen vestigingslocatie voor tal van bedrijven. Daar getuigt ook het grote aantal bedrijven en arbeidsplaatsen van. Het is zaak om ervoor te zorgen dat het terrein ook in de toekomst zijn waarde behoudt.

Op 1 oktober 2009 heeft de gemeenteraad van Alkmaar het Revitaliseringsplan Beverkoog vastgesteld. Dit plan geeft de knelpunten en kansen van het bedrijventerrein Beverkoog weer en de ambities van de samenwerkende ondernemers, gemeente, Kamer van Koophandel en Ontwikkelingsbedrijf NHN. De noordelijke ontsluiting is één van de ambities uit het Revitaliseringsplan. De aanleg van een noordelijke ontsluiting zorgt voor een grote impuls voor het bedrijventerrein Beverkoog. Het bedrijventerrein krijgt hiermee een tweede ingang/voorkant. Er ontstaan nieuwe investeringskansen voor marktpartijen en de dynamiek in het noordelijk deel kan worden hersteld.

Momenteel vinden de voorbereidende werkzaamheden plaats voor de reconstructie van de ongelijkvloerse aansluiting N242-Westtangent. Dit project wordt uitgevoerd door de gemeente Heerhugowaard en de provincie Noord-Holland. In deze reconstructie wordt tevens een ovatonde gerealiseerd. Bij het ontwerp van de beoogde noordelijke ontsluiting is rekening gehouden met het definitieve ontwerp van de ongelijkvloerse aansluiting.



Figuur 1.1: Impressie van deze ongelijkvloerse aansluiting Westtangent - N242 (website provincie Noord-Holland). Links van de ovatonde ligt het woongebied Butterhuizen en het recreatiegebied Strand van Luna te Heerhugowaard en rechts van de ovatonde ligt het bedrijventerrein Beverkoog.

De openheid van het landschap

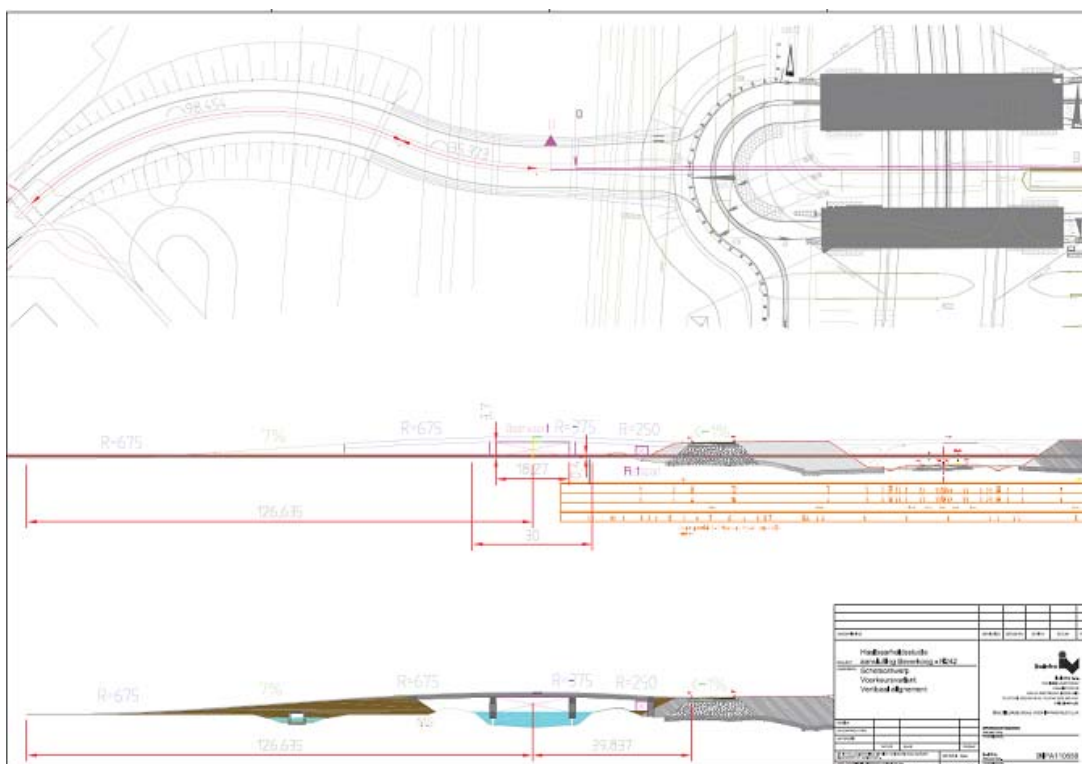
Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), maar de beoogde noordelijke ontsluiting doorkruist wel de langs

het kanaal Alkmaar (Omval)-Kolhorn gelegen ecologische verbindingszone (EVZ). Dit is de EVZ Omval-Kolhorn. De provincie Noord-Holland heeft de EVZ binnen de provincie opgedeeld in 5 categorieën die verschillende doelen hebben en een verschillende prioriteit toegekend zijn. De EVZ Omval-Kolhorn behoort tot de categorie “Verbindingszone die internationaal kwetsbare populaties wil veiligstellen”, die de hoogste prioriteit heeft.

Het open landschap wordt voor een beperkte oppervlakte bebouwd. Een nieuwe brug kan in potentie een knelpunt vormen in de EVZ Omval-Kolhorn. In het ontwerp van de noordelijke ontsluiting zijn aanpassingen opgenomen die voorkomen dat de verbindingfunctie van de EVZ wordt aangetast. Het is van belang dat de oever en groenstructuren worden doorgetrokken, zodat deze geleidend werken. In het ontwerp (zie figuur 1.2) blijven de dijken langs het kanaal en daarmee ook de oevers van het kanaal vrij en blijft de onderkant van de brug 3,7 meter boven het wateroppervlak.

Ten behoeve van de noordelijke ontsluiting is een Quicksan en een oriënterend Flora- en Faunaonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat voor de doelsoorten van de verbindingszone voldoende ruimte en structuur overblijft om de mate van verbinding niet negatief te beïnvloeden en verstoring van de verbindingszone, door het gebruik van de brug, te voorkomen. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de aanleg en kwaliteit van de provinciale EHS (Omval-Kolhorn). De effectbeoordeling voor de EVZ is voorgelegd aan de provincie Noord-Holland. Naar het oordeel van de provincie is het ontwerp van de brug inderdaad zodanig dat de doelsoorten van de EVZ niet worden gehinderd en de functionaliteit van de verbindingszone niet wordt aangetast.

De noordelijke ontsluiting wordt in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar gerealiseerd. Wanneer de gevraagde ontheffing wordt verleend dan wordt het getoetste ontwerp van de noordelijke ontsluiting toegepast bij de realisering van de noordelijke ontsluiting op de ongelijkvloerse aansluiting N242-Westtangent.



Figuur 1.2 Schetsontwerp voor de aansluiting Westtangent – Beverkoog. Het kanaal wordt van de buitenzijde van de dijken aan weerszijden overbrugd. De hoogte van het water van het kanaal tot de onderzijde van de brug is 3,7 m. Vanaf de dijk gaat de weg via een talud tot maaltveldniveau.

Waterkering

De beoogde noordelijke ontsluiting kruist binnen het plangebied een tweetal regionale keringen, beide grenzend aan het Kanaal Omval-Kolhorn. Bebouwing of de aanleg van een kunstwerk vormt altijd een extra risicofactor voor de veiligheid van een waterkering. Op basis van het beleid dient te worden voorkomen dat nieuwe onomkeerbare ontwikkelingen (permanente bebouwing) bij eventuele toekomstige dijkversterkingen zorgen voor problemen bij het ontwerp en de uitvoering.

Ten behoeve van de noordelijke ontsluiting wordt een aanzienlijk zandpakket aangebracht op en tegen de waterkering aan. Voor de zijde Heerhugowaard is in het kader van het project N242-Westtangent reeds bepaald dat dit geen negatieve invloed heeft op de stabiliteit van de waterkering. Voor de zijde van het bedrijventerrein Beverkoog wordt eenzelfde onderzoek uitgevoerd voorafgaand aan de vergunningsaanvraag. Met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn en worden diverse afspraken gemaakt over de wijze waarop de noordelijke ontsluiting wordt gerealiseerd en wanneer welke vergunningen dienen te worden aangevraagd. Er is overeenstemming bereikt dat de noordelijke ontsluiting op een verantwoorde wijze, waarbij rekening is gehouden met de veiligheid van de regionale waterkeringen, kan worden gerealiseerd. Er wordt gehandeld conform de (te maken/gemaakte) afspraken tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap.

Conclusie

Om de noordelijke ontsluiting op de ongelijkvloerse aansluiting N242-Westtangent mogelijk te maken, is een aanvraag om ontheffing van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie bij de provincie Noord-Holland aangevraagd. De noordelijke ontsluiting past binnen de gewenste ontwikkeling voor het bedrijventerrein Beverkoog. De beoogde locatie van de noordelijke ontsluiting ligt in het landelijk gebied. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten. De vormgeving en inrichting van het gebied sluit aan bij het ontwerp van de reconstructie N242-Westtangent. Daarnaast zijn in het ontwerp aanpassingen opgenomen die voorkomen dat de verbindingfunctie van de Ecologische Verbindingszone wordt aangetast. Met het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is overeenstemming bereikt dat de noordelijke ontsluiting op een verantwoorde wijze, waarbij rekening is gehouden met de veiligheid van de regionale waterkeringen, kan worden gerealiseerd. Er wordt gehandeld conform de (te maken/gemaakte) afspraken tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015

Op 18 november 2009 is het Provinciaal Waterplan Noord-Holland vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan worden op hoofdlijnen de eisen beschreven die de functies van het oppervlaktewater (boezem, beroepsvaart, recreatievaart, zwemlocaties, viswater en ecologische verbindingen) en de grondgebruikfuncties (natuur, stedelijk gebied, landbouw en gebieden met bijzondere waarden) stellen aan het waterbeheer. Deze functies zijn richtinggevend voor de taakstelling van de waterschappen. Bij besluiten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, natuur, landbouw, recreatie, ontgrondingen en landinrichtingen moet rekening gehouden worden met het beleid in het Provinciaal Waterplan. Het is tevens het kader voor het grondwaterbeheer en de vergunningverlening. Belangrijkste uitgangspunt van het waterplan is dat inwoners en bedrijven te allen tijde beschermd zijn tegen overstromingen en wateroverlast.

Locatiebeleid Noord-Holland

Op 26 april 2005 is het provinciale locatiebeleid vastgesteld. Dit beleid vormt het beleidskader waarbinnen gemeenten een verdere uitwerking kunnen geven aan het gemeentelijke locatiebeleid. Het bedrijventerrein kan op basis van het provinciale locatiebeleid getypeerd worden als 'binnenstedelijke subcentra'. Een dergelijk gebied kan gekarakteriseerd worden als een gebied van regionaal belang met als kenmerk overwegend een werkgebied. Deze gebieden zijn gelegen buiten de stadscentra maar binnen het stedelijke gebied en zijn goed bereikbaar met de auto en per openbaar vervoer. Binnen deze gebieden zijn de vestiging van kantoren inclusief kleinschalige kantoren van maximaal 750 m², openbare gebouwen, lichte industrie, detailhandel, onderwijs, recreatieve voorzieningen, horeca, vermaak, cultuur en hoogwaardige kleinschalige bedrijvigheid denkbaar.

In het gemeentelijke locatiebeleid zijn de daadwerkelijke beleidskeuzes gemaakt binnen de bovenstaande randvoorwaarden. Verderop in deze toelichting is het gemeentelijk locatiebeleid verder uitgewerkt.

Leidraad en informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is vastgesteld op 21 juni 2010. Uitgangspunt voor de provincie Noord-Holland bij ruimtelijke ontwikkelingen is 'ontwikkelen met behoud van identiteit en kwaliteit'. Dit betekent het bewust omgaan met de karakteristieke eigenschappen van de verschillende landschappen en de dorpen. Die kwaliteiten moeten als uitgangspunt van ruimtelijke plannen worden genomen. De provinciale visie op ruimtelijke kwaliteit en de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen en dorpen van Noord-Holland zijn vastgelegd in de leidraad. Onderdeel van de leidraad is de informatiekaart.

Binnen het plangebied worden geen archeologische en cultuurhistorische waarden verwacht.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013, oktober 2009

Het doel van het ruimtelijk milieubeleid van de provincie, zoals aangegeven in het *Provinciaal Milieubeleidsplan*, is dat de activiteiten van de provincie er toe leiden dat eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit is bereikt. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren. Daarbij zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dier en plant;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

In het milieubeleidsplan is een achttal thema's benoemd, waarop activiteiten worden uitgevoerd om de gestelde doelen te halen. Per thema is in het milieubeleidsplan aangegeven welke de huidige inspanningen zijn en welke voornemens de provincie heeft.

De uitvoering van het milieubeleidsplan vindt plaats via een tweejaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma, via vergunningen en handhaving, via subsidies en via gebiedsgerichte aanpak. Door middel van monitoring worden de prestaties en doelen gemeten om daarmee te kunnen vaststellen in hoeverre de beoogde maatschappelijke effecten zich voordoen.

Relaties met het ruimtelijke ordeningsbeleid

Ruimtelijke functies kunnen grote gevolgen hebben voor het milieu (geluid, externe veiligheid). Milieu moet een bepalende factor zijn bij de indeling van de ruimte en de vraag of je functies wel of niet kunt mengen. Om die reden is duurzaam ruimtegebruik in de provinciale ruimtelijke structuurvisie als overkoepelend provinciaal belang opgenomen.

In het milieubeleidsplan is aangegeven dat externe veiligheid, geluid, geur, bodem en luchtkwaliteit al in een vroegtijdig stadium deel moeten uitmaken van de ruimtelijke ontwikkeling. Voor externe veiligheid wordt een apart ruimtelijk beleidskader ontwikkeld. Geluid en geur krijgen via geluid- en geursignaleringskaarten een plek in de ruimtelijke planontwikkeling. Het meewegen van effecten van bovengronds en ondergronds ruimtegebruik op de bodem is een expliciet belang van de structuurvisie. Bij luchtkwaliteit gaat het om het voldoen aan de grenswaarden. Naast de structuurvisie coördineert de provincie een aantal ruimtelijke projecten. Deze zijn niet gelegen in en hebben geen betrekking op Heerhugowaard.

4.4 Gemeentelijk en regionaal beleid

Structuurvisie Locatiebeleid Gemeente Alkmaar

De kern van het locatiebeleid van de gemeente Alkmaar is samen te vatten als “het bieden van een geschikte vestigingsplaats voor iedere activiteit met economische gevolgen, te weten bedrijvigheid (in ruime zin) en grootschalige voorzieningen”. Daarbij gaat het niet meer louter om mobiliteitsaspecten die dergelijke activiteiten oproepen, maar wordt het locatiebeleid verbreed tot:

- Economische ontwikkelingsmogelijkheden (en daarmee de versterking van de regionale economie) in de vorm van het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor de activiteiten waarop het locatiebeleid van toepassing is;
- Bereikbaarheidsaspecten in de vorm van een doelmatig gebruik van alle (op regionaal niveau en voor de regio) voor personen en goederen over weg, spoor en water beschikbare vervoersmogelijkheden;
- Het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit in zijn algemeenheid in de vorm van efficiënt ruimtegebruik, van kwaliteit en variatie in vestigingsmilieus (op de vraag afgestemd) met voldoende aandacht voor functiemenging, van kwaliteit van de leefomgeving en het voorzien in op de locatie afgestemde parkeerfaciliteiten;
- Bedrijven en voorzieningen, die uit een oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn, ruimte te bieden op daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
- Het bieden van ruimte aan bedrijven en voorzieningen, die omvangrijke goederenstromen oproepen en/of een sterke verkeersaantrekkende werking hebben, op locaties met een goede aansluiting op (verschillende) verkeers- en vervoersverbindingen.

Ten behoeve van het gebied 'Beverkoog' wordt het volgende (op hoofdlijnen) aangegeven:

Gelet op de gebiedskenmerken van het bedrijventerrein Beverkoog is deze locatie bestemd voor lichte industrie, transport- en distributierrein en Agribusiness (B-typologie). Het bedrijventerrein Beverkoog is overwegend een werkgebied met aansluiting op het nationaal/ regionaal openbaar vervoer. De locatie is ook bereikbaar met de auto. Op de locatie komen industriële activiteiten voor en ambachtelijke, transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Ingezet wordt op een verdere versterking van het bedrijventerrein en daarom zijn binnen deze werkmilieus diverse functies mogelijk, zoals industrie (milieucategorie 1 t/m 4), distributie en groothandel, internationaal transport en overslag, logistiek gerelateerde productieactiviteiten, verpakking landbouwproducten, loonbedrijven / verhuur van landbouwmachines, eventuele andere activiteiten ten dienste van de landbouw en desbetreffende regio (met inbegrip van branchegerichte groothandel).

De Beverkoog is een terrein waarop bedrijven goed functioneren. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan kleine en aan grote bedrijven met een breed spectrum aan bedrijfsactiviteiten. Het bieden van een geschikte ruimte voor startende ondernemers en voor reeds gevestigde bedrijven is erg belangrijk. Op deze wijze kan het bedrijventerrein doorgroeimogelijkheden bieden aan bedrijven, zodat ze langer op het bedrijventerrein Beverkoog kunnen functioneren. Gelet hierop wordt in dit het bestemmingsplan ook kleinschalige kantoren tot 750 m² toegestaan, waarbij per (bedrijfsverzamel)gebouw maximaal 3.000 m² aan kantoorunits is toegestaan. Verder wordt de bouwhoogte ten opzicht van het bestemmingsplan "Westbeverkoog" planologisch verhoogd tot 11 meter met een binnenplanse afwijkingmogelijkheid tot 18 meter. Gelet op het brede spectrum van bedrijfsactiviteiten is perifere detailhandel op het hele terrein planologisch toegestaan.

Revitaliseringsplan

Op 1 oktober 2009 heeft de gemeenteraad van Alkmaar het revitaliseringsplan Beverkoog vastgesteld. Dit plan geeft de knelpunten en kansen van de Beverkoog weer en de ambities van de samenwerkende ondernemers, gemeente, Kamer van Koophandel en Ontwikkelingsbedrijf NHN. De ambities zijn vertaald in 15 projecten en worden door verschillende projectgroepen verder concreet uitgewerkt.

Beleidsplan Verkeer en Vervoer, 2000/ Kadernota Duurzame bereikbaarheid

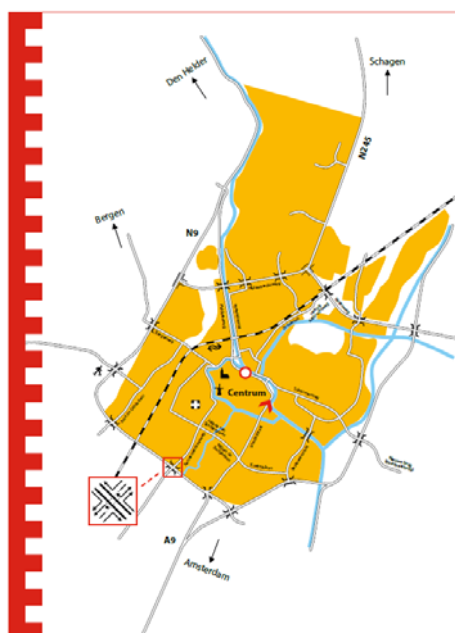
In 2005 heeft een beleidsmatige evaluatie van het beleidsplan Verkeer en Vervoer plaatsgevonden. De conclusie van deze evaluatie is dat er een nieuw beleidsplan verkeer en vervoer moet komen. Dit beleidsplan moet bestaan uit een kadernota en actieplannen. De gemeente Alkmaar heeft in september 2009 de 'Kadernota Duurzame Bereikbaarheid' vastgesteld. De Kadernota geeft een visie op hoe in de toekomst moet worden omgegaan met keuzen voor de bereikbaarheid van de stad.

Onder duurzame bereikbaarheid wordt verstaan: 'het bereiken, behouden en garanderen van een bereikbaar Alkmaar voor nu en in de toekomst, die economische groei stimuleert zonder hierbij de natuur en de menselijke behoeften dusdanig aan te tasten dat dit voor de huidige en de toekomstige generaties onacceptabel is.'

De actieplannen geven binnen die visie de uitgewerkte maatregelen weer. Deze gestelde uitgangspunten zijn in het kader van het economische functioneren van de stad, de leefbaarheid verbeteren en de natuurwaarden in stand houden.

In de kadernota zijn twee verschillende plannen beschreven die een oplossing bieden voor de knelpunten in de stad. Deze twee plannen zijn Stadsconcept A en Stadsconcept B.

Ringenmodel



Stadsconcept A

Dit is het zogenaamde ringenmodel, dat mensen verleidt om gebruik te maken van de ring. Dit concept gaat uit van twee ringen: de binnenring en de buitenring rond Alkmaar. Deze ringen zijn met elkaar verbonden via radialen (dwarsverbindingen).

Sectorenmodel



Stadsconcept B

Dit is het sectorenmodel, dat mensen dwingt om gebruik te maken van de ring. In dit concept wordt de stad in drie sectoren verdeeld. Binnen de sectoren kun je gewoon verplaatsen, maar wie met de auto van de ene naar de andere sector wil, moet dat doen via de buitenring. Autoverkeer tussen de sectoren wordt dan onmogelijk gemaakt door enkele afsluitingen op bijvoorbeeld de Bierkade, de Kennemersingel en de Texelse brug.

In beide concepten speelt de buitenring een belangrijke rol. Die zou dan wel aanzienlijk moeten verbeteren, bij voorkeur door de hele ring ongelijkvloers te maken (dit betekent dat kruisende wegen altijd onderdoor of bovenlangs gaan). Bij beide concepten is rekening gehouden met een eventuele onverwachte toename van verkeer. Het ringenmodel kan echter meer verkeer verwerken dan het sectorenmodel. En het sectorenmodel zorgt weer voor een aanzienlijke vermindering van de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging in en rond het centrum. Zo hebben beide concepten voor- en nadelen.

Conclusie

Voor het oplossen van de belangrijkste verkeersknelpunten gaat de gemeente Alkmaar de maatregelen uitvoeren die in beide concepten voorkomen. Op 29 september 2011 heeft de gemeenteraad van Alkmaar besloten om te kiezen voor het zogenaamde Ringenmodel (Stadsconcept A) en hier uitvoering aan te geven.

Beleidsnota cultuurhistorie 2009-2019

Bij het behoud van het cultureel erfgoed gaat het om het geheel van boven- en ondergrondse monumenten, straatbeelden, samenhangende bebouwing, stratenpatronen, pleinen, waterwegen, historische groenpartijen etc. Alkmaar is per slot van rekening een monumentale stad. Dat wil niet zeggen dat de ontwikkeling van die stad stilstaat. Dat is ook in het verleden nooit zo geweest. Het beleid heeft daarom, naast behoud, vooral ook tot doel om de cultuurhistorie als kwaliteitskenmerk in te brengen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Waar wordt voortgeborduurd op de historische ontwikkeling van de stad, wordt kwaliteit behouden, terwijl ook aan de eisen van een moderne centrumstad kan worden voldaan.

Om dit beleid gestalte te kunnen geven is een gedegen kennis van de cultuurhistorische waarden van essentieel belang. De afgelopen jaren is deze kennis flink toegenomen. Monumenten en beeldbepalende panden zijn geïnventariseerd en aangewezen, onderzoek op het gebied van archeologie, architectuurhistorie en bouwhistorie hebben belangrijke gegevens opgeleverd over de geschiedenis van de stad en haar bewoners. Door onderzoek blijft de kennis groeien en leidt dit steeds tot nieuwe inzichten.

Het beleid richt zich op een integrale benadering van te onderzoeken of te ontwikkelen objecten en gebieden. De initiatiefnemer krijgt hierdoor snel een heldere eenduidige visie.

Cultuurhistorie in Ruimtelijke Ordening

De Nota Belvédère heeft cultuurhistorie een plek gegeven in de ruimtelijke ordening. In de visie Modernisering Monumentenzorg wordt ingestoken op de juridische en wettelijke verankering van cultuurhistorie in bestemmingsplannen. In 2010 is in

het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Sinds 1 januari 2012 is een cultuurhistorisch onderzoek verplicht. Het gaat daarbij om het in kaart brengen van archeologische, historisch stedenbouwkundige en historisch-geografische waarden en het beschrijven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten, in het op te stellen bestemmingsplan wordt omgegaan. In het plangebied komen geen cultuurhistorische waarden voor.

Archeologie

Voor archeologie is met de invoering van de Wet Archeologische Monumenten Zorg (Wamz) per 1 september 2007 een einde gekomen aan de onzekerheid rondom de invoering van het Europese verdrag van Malta. De wet schrijft voor dat de gemeente met het vaststellen van bestemmingsplannen rekening moet houden met de in de bodem aanwezige dan wel te verwachten (archeologische) monumenten.

Bouwhistorie

Bouwhistorie is hét beleidsterrein dat zich naadloos voegt op het grensvlak tussen archeologie en monumentenzorg. Het versterkt en verduidelijkt de onderlinge samenhang. Het opstellen van relevant beleid is al jaren een beoogd doel, dat niet tot uitvoering is gekomen.

Monumentenzorg

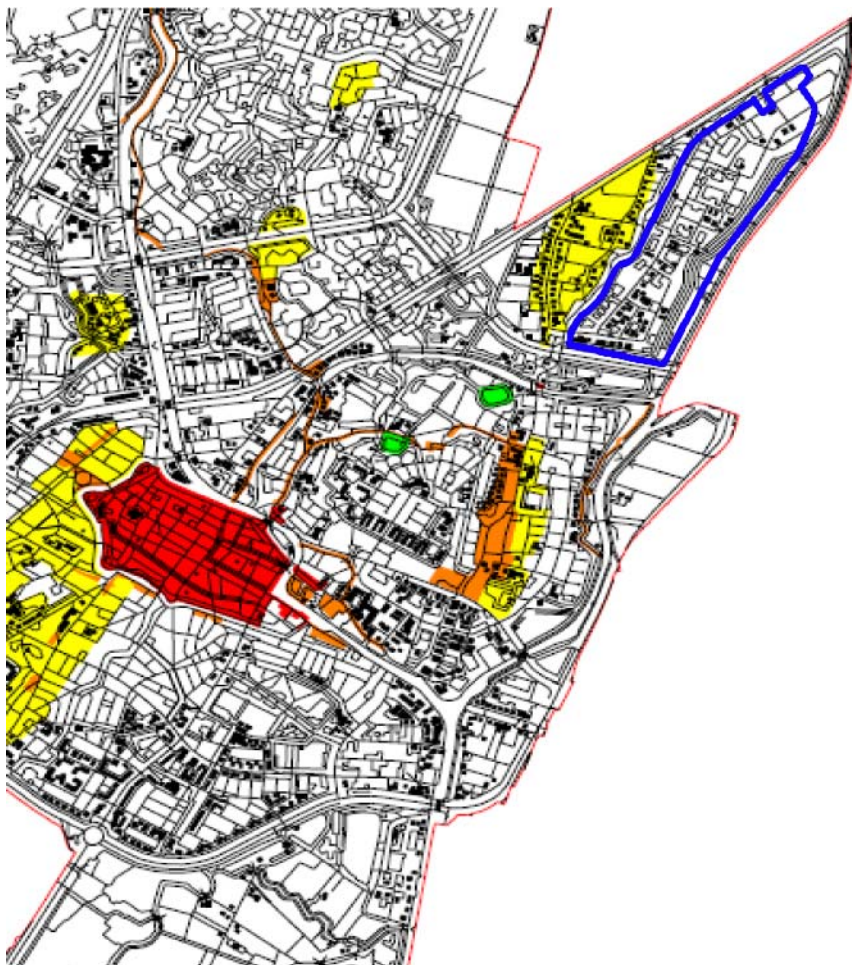
Verandering in de rijksregelgeving geeft de noodzaak tot aanpassing van gemeentelijke monumenten- en subsidieverordening. Daarnaast zijn aanpassingen nodig om op een efficiënte manier de beleidsdoelen te verwezenlijken. De beleidsdoelen uit 1987 op het gebied van monumentenzorg zijn grotendeels bereikt. Voortzetting van succesvol beleid en actualisering zijn noodzakelijk. Hierbij wordt er geanticipeerd op het rijksbeleid in ontwikkeling voor de modernisering van het monumentenbeleid (MOMO).

Het beleid van de rijksoverheid (Wet op archeologische monumentenzorg) is gericht op behoud van het archeologisch erfgoed. Door het verdrag van Malta (Europees verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed) is het beleid steeds meer gericht op het tijdig betrekken van archeologische belangen bij het ruimtelijk ordeningsbeleid.

Archeologische waarden

Aan de hand van de Archeologische verwachtingskaart van de gemeente Alkmaar is te bepalen of in het plangebied rekening moet worden gehouden met hoge waardeverwachtingen. Zoals op de afbeelding op de volgende pagina is te zien zijn er

geen kleuren toegekend aan de gronden van Beverkoog. Dit betekent dat er geen archeologische waardeverwachting zijn in het plangebied.



Uitsnede archeologische verwachtingskaart gemeente Alkmaar (Beverkoog blauw omkaderd)

Conclusie

In het plangebied komen geen gronden voor met een (hoge) verwachtingswaarde en er zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

Een Waterplan voor Alkmaar 2002-2012

De stad Alkmaar heeft van oudsher een band met water. Alkmaar staat voor de taak om de wateropgave in het stedelijk gebied op te lossen. De gemeente Alkmaar en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben daarom onder de titel "Alkmaar, stad aan het water" een integrale visie opgesteld.

De visie vormt de leidraad voor het omgaan met water in de ruimtelijke ontwikkelingen en bij een goed stedelijk beheer. Veel van de karakteristieke elementen van Alkmaar hebben van oudsher een relatie met water, zoals de grachten in de binnen-

stad, de diverse molens in de stad, de waterrijke parken en de ligging aan het Noordhollands Kanaal. Bij het oplossen van de wateropgave wordt aansluiting gezocht bij deze elementen.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water zijn afspraken gemaakt tussen het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen om wateroverlast te voorkomen. Het stedelijk watersysteem van Alkmaar is aan deze afspraken getoetst in de studie Bescherming Wateroverlast Noorderkwartier van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Hieruit blijkt dat extra waterberging moet worden gerealiseerd in enkele polders in en rondom Alkmaar. Binnen de bestaande stad gelden maatregelen die in het Waterplan zijn overeengekomen. In deze visie zijn maatregelen beschreven die uitgevoerd moeten worden om een optimaal en duurzaam ingericht watersysteem te krijgen met aandacht voor waterkwaliteit, waterkwantiteit, ecologie en recreatie. Het watersysteem draagt niet alleen bij aan de veiligheid in de stad, maar ook aan de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de natuurwaarde voor de komende generaties.

De visie en de uitwerking per deelgebied zullen voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen het kader vormen voor de watertoets. Alkmaar, stad aan het water is geenszins een 'af' plan, maar vormt een leidraad voor toekomstige ontwikkelingen en brengt afzonderlijke projecten in onderlinge samenhang. De visie is richtinggevend voor stedelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat bij stedelijke ontwikkelingen wordt uitgegaan van het oplossen van opgaven en benutten van kansen, zoals aangegeven in deze visie. In het kader van de Watertoets is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap over het onderhavige bestemmingsplan.

Voor ieder bestemmingsplan is de Watertoets verplicht. Het hoogheemraadschap is waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheerder in het plangebied en is verantwoordelijk voor de zuivering van afvalwater.

De beoogde noordelijke ontsluiting kruist binnen het plangebied een tweetal regionale keringen, beide grenzend aan het Kanaal Omval-Kolhorn. Bebouwing of de aanleg van een kunstwerk vormt altijd een extra risicofactor voor de veiligheid van een waterkering. Op basis van het beleid dient te worden voorkomen dat nieuwe onomkeerbare ontwikkelingen (permanente bebouwing) bij eventuele toekomstige dijkversterkingen zorgen voor problemen bij het ontwerp en de uitvoering.

Ten behoeve van de noordelijke ontsluiting wordt een aanzienlijk zandpakket aangebracht op en tegen de waterkering aan. Voor de zijde Heerhugowaard is in het kader van het project N242-Westtangent reeds bepaald dat dit geen negatieve invloed heeft op de stabiliteit van de waterkering. Voor de zijde van het bedrijventerrein Beverkoog wordt een zelfde onderzoek uitgevoerd voorafgaand aan de vergunningsaanvraag. Met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn en

worden diverse afspraken gemaakt over de wijze waarop de noordelijke ontsluiting wordt gerealiseerd en wanneer welke vergunningen dienen te worden aangevraagd. Er is overeenstemming bereikt dat de noordelijke ontsluiting op een verantwoorde wijze, waarbij rekening is gehouden met de veiligheid van de regionale waterkeringen, kan worden gerealiseerd. Er wordt gehandeld conform de (te maken/gemaakte) afspraken tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap.

Watervergunning

In het kader van de nieuwe Waterwet dient voor werkzaamheden in, op en om oppervlaktewaterlichamen een watervergunning aangevraagd worden. Zonder watervergunning is het niet toegestaan om de richting, vorm of afmeting van wateren te veranderen of geheel of gedeeltelijk te dempen. Bovendien zijn werkzaamheden in en op dijken of boezemkaden zonder vergunning niet toegestaan. De voorkeursvariant heeft gevolgen voor de Langedijkervaart en de langsliggende kades.

Voor het lozen van water naar en onttrekken uit oppervlaktewaterlichamen (van waterhoeveelheden die, zelfstandig of in samenhang met andere lozingen of onttrekkingen, van nadelige invloed kunnen zijn op de peilregeling, de grondwaterstand of de waterbeweging, dan wel de kwantiteitsbeheerder kunnen noodzaken tot bijzondere beheersmaatregelen) dient vanaf bepaalde hoeveelheden een watervergunning aangevraagd te worden. Voor beperkte hoeveelheden volstaat een melding.

Voor de toekomstige situatie is wandelen op de dijk (recreatief medegebruik) een ambitie van de Provincie Noord-Holland. Ter hoogte van de aansluiting van het kunstwerk met de N242 zal het fiets- en voetpad op de waterkering komen te liggen. Hiervoor worden afspraken gemaakt, zodat bij de aanleg wordt voldaan aan alle wet- en regelgeving.

Bij de beoordeling van de aanvraag voor een vergunning wordt beoordeeld of de werkzaamheden en de toekomstige situatie voldoet aan de voorwaarden uit de Waterwet en de Keur van het Hoogheemraadschap.

Watercompensatie

Om de gevolgen van de verhardingstoename te compenseren berekent het Hoogheemraadschap hoeveel extra waterberging in het betreffende peilgebied moet worden gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van een peilstijging van 0,20 meter, die statistisch eens in de 25 jaar kan voorkomen. Daarnaast is ook het riooltype van belang. In een gescheiden stelsel kan minder water worden geborgen dan in een gemengd stelsel, waardoor meer waterberging is vereist. In het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig.

Voor de ontwikkeling van de noordelijke ontsluiting en het aanpassen van de slinger in de Berenkoog dient circa 919 m² te worden gecompenseerd, waarvan 407 m² is

voorzien in de plannen door het weghalen van een bestaande dam. Voor dit deel dient een resterende compensatie te worden gevonden van circa 512 m².

Het andere deel van het project is de nieuwe vrije bouwkvael die op de Beverkoog wordt gerealiseerd. De vrije bouwkvael is circa 3712 m groot (64*58). Er wordt vanuit gegaan dat de kvael geheel wordt verhard. Voor dit peilgebied bedraagt de benodigde watercompensatie 15% van het extra oppervlak aan verharding. Hiermee dient voor de bouwkvael circa 556,80 m² water te worden gecompenseerd.

Voor het totale project Beverkoog Noordpunt gaat het nog om een totale watercompensatie van circa 1068,80 m². Vanuit het wateroverleg is de afspraak gemaakt om de benodigde watercompensatie te realiseren door een watergang op de Beverkoog te voorzien van natuurvriendelijke oevers (beschoeiing wegdrucken en de watergang verbreden). Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, is de gemeente Alkmaar met het Hoogheemraadschap overeengekomen op welke wijze het water wordt gecompenseerd. Het Hoogheemraadschap heeft ingestemd met de voorgestelde wijze waarop de watercompensatie plaatsvindt.

Gemeentelijk Rioleringsplan Alkmaar 2009-2013

Het gemeentelijk Rioleringsplan Alkmaar 2009-2013 beschrijft de doelen en eisen van de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en geeft een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om deze doelen te realiseren. Naast de strategie voor de lange termijn, bevat het plan een concreet maatregelenprogramma voor de periode 2009-2013, inclusief een kostenraming en planning. Met dit plan geeft de gemeente Alkmaar invulling aan haar formele wettelijke taken op het gebied van water, zoals deze zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en de Wet op de waterhuishouding. Het gaat echter niet alleen om het voldoen aan de formele wetgeving. De gemeente Alkmaar is zich ervan bewust dat een goede waterhuishouding in stedelijk gebied een essentiële voorwaarde is om veilig en prettig te kunnen wonen, werken en recreëren.

Het Waterplan geeft de richting aan voor een duurzame omgang met water. Enkele facetten van het Waterplan zijn de afgelopen jaren verder uitgewerkt. Zoals de omgang met grondwater, het afkoppelen van hemelwater van de riolering, de mogelijkheden voor water binnen geplande ruimtelijke ontwikkelingen en de benodigde maatregelen voor het realiseren van de ecologische doelen.

Groenbeleidsplan 2004-2014

Het groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014 bevat de hoofdlijnen van beleid voor de groenstructuur en het groenbeheer in deze periode. Groen - parken, groene verbindingen, bomen en plantsoenen - is essentieel voor de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in Alkmaar. In het Groenbeleidsplan Alkmaar wordt gestreefd naar het beschermen en ontwikkelen van een heldere, stabiele, groene structuur.

Alkmaar streeft naar het in stand houden, ontwikkelen en creëren van een groene hoofdstructuur. De hoofdgroenstructuur heeft betekenis voor iedereen in de stad, voor sfeer, herkenning en voor het recreatieve gebruik, zoals wandelen, fietsen en verblijven.

Groene hoofdstructuur

Net buiten het plangebied liggen twee kerngebieden uit de Alkmaarse groene hoofdstructuur: de groenstrook De Nollen en de groenstrook langs de Schermerringvaart. Dit zijn beide geen parken in de zin dat er recreatieve gebruiksmogelijkheden worden geboden. Wel zijn er in groenstrook De Nollen wandelmogelijkheden voor omwonenden en vooral voor de gebruikers van het bedrijventerrein Beverkoog. De groenstrook De Nollen is ook bedoeld als een rand groen om de bedrijfsgebouwen aan het zicht te onttrekken. Langs de groenstrook van de Schermerringvaart ligt een ecologische verbindingszone. De ambitie van het Groenbeleid richt zich in ecologische hoofdstructuur op goed functionerende ecologische verbindingszones, die door een passende inrichting en beheer voldoen aan de gestelde natuurdoelstellingen.

Boomstructuurplan

Op 2 juli 2009 heeft de raad van de gemeente Alkmaar de nota Bomenstructuurplan vastgesteld. De Nollenstrook vormt de fysieke, groene buffer tussen de lintbebouwing en het bedrijventerrein. Het betreft een smalle groenstrook met een recreatieve verbinding. Deze verbinding wordt geflankeerd door water, opgaand groen, solitaire bomen en kleine graslandjes. De belangrijkste boomsoorten zijn els, es eik en wilg. De bomenstructuren worden goed vertegenwoordigd op het bedrijventerrein. De hoofdweg wordt hoofdzakelijk geflankeerd door iepen.

De Nollenstrook, de groene buffer tussen wonen en werken, voldoet momenteel prima als natuur- en parkstrook. De hoofdwegen door het bedrijventerrein Beverkoog (Beren-, Hazen- en Hamsterkoog) zijn beplant met iep, esdoorn en meelbes. De (resistente) iepen doen het prima en kunnen nog een tijd vooruit. Ze hebben echter een zeer starre groeivorm dat qua beeld meer thuishoort in een stedelijk centrum dan op een landelijk bedrijventerrein. In de Bomenstructuurplan wordt voorgesteld om, na verloop van tijd, de hoofdwegen te voorzien van platanen. Deze zijn ook toegepast bij de entree vanaf de Robbenkoog en hebben een lossere groeivorm en een sterke luchtzuiverende werking. Voor de overige wegen op het bedrijventerrein kan worden ingezet op els (A. Spaethij) die goed past op de (voormalige) veenbodem en de dynamische omgeving. De bestaande elzen op het bedrijventerrein kunnen worden gehandhaafd.

Milieubeleidsplan 2001-2005

In het Milieubeleidsplan zijn voor wonen, werken, publieke instellingen, openbare ruimte en verkeer, naar aanleiding van het energie en CO₂-beleid, apart doelstellingen geformuleerd. Voor verschillende onderwerpen zijn maatregelen opgenomen:

voor wonen, werken, publieke instellingen en dergelijke. De maatregelen die worden voorgesteld vallen buiten het bereik van het instrument bestemmingsplan, het gaat bijvoorbeeld om energieprestatie-eisen.

Klimaatagenda 2009-2012

De gemeente Alkmaar heeft de klimaatproblematiek aangewezen als speerpunt van het milieubeleid. Het betekent dat energie de basis vormt voor de duurzame ontwikkeling van de gemeente Alkmaar. Het hoofddoel is een totale besparing op niet duurzame energie van 30% in 2020 t.o.v. 1990, wat neerkomt op een besparing van 3% per jaar.

Om deze doelstelling voortvarend en praktisch op te pakken is de volgende agenda opgesteld.

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

Warmte- en koudenota gemeente Alkmaar

De gemeente Alkmaar voert een actief klimaatbeleid dat onder andere is gericht op het beperken van de uitstoot van het broeikasgas CO₂. Concrete doelstellingen zijn vastgelegd in het Milieubeleidsplan van de gemeente en in klimaatafspraken met Provincie en Rijk. In de klimaatagenda worden deze doelstellingen bevestigd en waar mogelijk aangescherpt.

Voor nieuwbouwprojecten en herstructureringsprojecten geldt op basis van het huidige gemeentelijke beleid een EPL-doelstelling van 7,0 (EPL=Energieprestatie op Locatie). Deze EPL kan in de praktijk worden gehaald met een 20 a 30% besparing op het energiegebruik voor verwarmen en koelen ten opzichte van de minimale eisen in het bouwbesluit.

Voor de gemeente Alkmaar is er aanleiding om de aanleg van warmteleidingen in openbare grond mogelijk te maken en om de toepassing van restwarmte voor verwarming en koeling zoveel mogelijk te stimuleren. Hiermee wordt invulling gegeven aan het klimaatbeleid van de gemeente. Dit betekent dat voor nieuwbouwlocaties en herstructureringslocaties wordt gekozen voor duurzame warmtelevering. Voor bestaande bouw geldt dat aansluiting op duurzame warmte en, voor zover daar behoefte aan is, duurzame koude wordt gestimuleerd.

Duurzaamheidagenda 2009-2012

In de duurzaamheidagenda zijn voor wonen, werken, publieke instellingen, openbare ruimte en verkeer, naar aanleiding van het energie en CO₂-beleid, apart doelstellingen geformuleerd.

Voor 'werken' wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande werken en nieuwe bedrijven. Voor bestaande bedrijven wordt bij vergunningverlening de energiebesparing als specifiek onderdeel meegenomen. Voor nieuwe bedrijven moet niet alleen aandacht geschonken worden aan energiebesparing, maar ook aan lagere energieprestaties in het algemeen. Bij duurzame energie kan gedacht worden aan actieve wind en zonne-energielocaties op bedrijventerreinen.

Conclusie

Het bestemmingsplan 'Aansluiting N242 – Beverkoog' is een ontwikkelingsplan. Op de locatie waar de ontwikkelingen zijn voorzien zullen, voor zover mogelijk, mogelijkheden worden gecreëerd om duurzame voorzieningen te realiseren en daarmee invulling te geven aan de energieambities van de gemeente Alkmaar en Heerhugowaard.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Landschappelijke inpassing

Voor het bedrijventerrein Beverkoog, inclusief de noordelijke ontsluiting en de vrije bouwkvavel is een beeldkwaliteitplan en welstandscriteria opgesteld. Het document Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria bedrijventerrein Beverkoog heeft vanaf 21 juni tot en met 1 augustus 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze zes weken konden (schriftelijke) reacties worden ingediend. Het document Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria bedrijventerrein Beverkoog kon via de gemeentelijke website (www.alkmaar.nl) worden ingezien.

Voorts lag het document gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan Beverkoog Noordpunt ter inzage bij de balie Bouwen en Wonen van het Stadskantoor. In de publicatie is aangekondigd dat op 26 juni 2012 een inloopbijeenkomst is georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst kon men vragen stellen over het Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria bedrijventerrein Beverkoog. Er waren diverse ambtenaren van de gemeente aanwezig om een toelichting te geven en om vragen te kunnen beantwoorden.

In het kader van de inspraak zijn 2 reacties binnengekomen. De reacties zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording. Het Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria bedrijventerrein Beverkoog wordt aangeboden aan de raad voor vaststelling. Tegen het vastgestelde Beeldkwaliteitplan en Welstandscriteria bedrijventerrein Beverkoog staat geen bewaar en beroep open.

5.2 Geluid

De basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van onder andere wegverkeerlawaaï door middel van zonering. Voor 30 km/h wegen geldt een vrijstelling die wordt gemotiveerd op basis van de beperkte veroorzaakte geluidsbelasting. Eventueel kan bij het opstellen van het ruimtelijke plan een akoestische toetsing uitgevoerd worden.

De inwerkingtreding van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder op 1 januari 2007 betekent een decentralisatie van onder andere de bevoegdheden tot het verlenen van hogere geluidwaarden ten behoeve van geluidgevoelige objecten aan gemeentebesturen.

Notitie Hogere Waarden – Wet Geluidhinder 2008

De gemeente Alkmaar heeft daarom de Notitie hogere Waarden – Wet geluidhinder 2008 opgesteld. In deze notitie is omschreven hoe de gemeente omgaat met de geluidproductie vanwege verschillende geluidsbronnen in relatie tot geluidgevoelige objecten zoals woningen en scholen. Ontheffing kan worden verleend tot bepaalde grenswaarden. In de gemeentelijke notitie wordt beschreven in welke situaties ontheffing kan worden verleend en welke noodzakelijke en wenselijke maatregelen moeten worden getroffen.

In het kader van de reconstructie N242-Westtangent inclusief de noordelijke ontsluiting en het Regionaal Topklinisch Interventie Centrum (RTIC) is een akoestische rapportage opgesteld (d.d. 26 april 2012, referentienummer: 302381). Uit de rapportage blijkt dat op geen enkel ontvangerpunt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

Nadat het onderzoek is uitgevoerd en het voorontwerp bestemmingsplan ter visie heeft gelegen, is het ontwerp van het wegtracé van de noordelijke ontsluiting iets aangepast. Gelet hierop is besloten om een aanvullend akoestisch onderzoek uit te voeren (Herinrichting N242/Berenkoog bedrijventerrein Beverkoog, november 2012, referentie 320809). Hieruit blijkt dat op geen enkel ontvangerpunt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Dit betekent dat voor de geluidgevoelige bestemmingen op het bedrijventerrein Beverkoog geen maatregelen hoeven te worden getroffen en dat er geen afweging hoeft te worden gemaakt om hogere geluidwaarden te verlenen.

5.3 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants.⁵ In het plangebied worden geen (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd.

Op het bedrijventerrein Beverkoog zijn geen inrichtingen (bedrijven) toegestaan die vallen onder het Bevi. Verder zijn bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO) niet toegestaan. Het onderhavige bestemmingsplan maakt dit type inrichtingen planologisch gezien ook niet mogelijk.

Externe veiligheid vormt voor de vrije bouwkavel geen belemmering. De kavel ligt buiten het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, water, spoor) en hoge druk buisleidingen. Gelet hierop wordt er voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

5.4 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging.

⁵ Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Bij nieuwbouw dient, conform de Bouwverordening, als onderdeel van de aanvraag om omgevingsvergunning door middel van een bodemonderzoek, conform de NEN 5740, te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de bestemming.

In november /december 2011 is een verkennend bodemonderzoek en waterbodemonderzoek uitgevoerd conform de geldende richtlijnen. De locaties zijn in gebruik als onbebouwde, braakliggende terreinen. Daarnaast zijn watergangen aanwezig. Op basis van het uitgevoerde (water)bodemonderzoek blijkt dat er geen belemmeringen zijn.

5.5 Luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben.

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer (Wm) gewijzigd. In hoofdstuk 5 is een paragraaf luchtkwaliteitseisen toegevoegd (paragraaf 5.2). Deze vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen opgenomen.

De grenswaarden zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijn stof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen.

Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid⁶:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

⁶ let wel op een zorgvuldige belangenafweging, en het Besluit gevoelige bestemmingen

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma is de onderbouwing van het 'derogatieverzoek' van het Rijk aan de Europese Unie (EU). Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2015 wel overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan.

AmvB en mr niet in betekenende mate

De uitvoeringsregels, behorende bij de wet, zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AmvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder de AmvB en mr niet in betekenende mate (NIBM). Deze AmvB en mr legt vast, wanneer een plan niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel fijn stof als NO₂.

NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan.

Onderzoek

In het kader van de noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog en de vrije kavel op het bedrijventerrein is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd naar de effecten van de beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit en of dit past binnen de wettelijke normen. Voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof is een berekening gemaakt. Voor de overige stoffen, waarvoor grenswaarden zijn bepaald, vormen in Nederland geen probleem en zijn daarom niet onderzocht. De luchtkwaliteit is onderzocht voor de huidige situatie, de autonome en de beoogde ontwikkeling, waarbij voor de toetsjaren 2012, 2015, 2020 en 2022 berekeningen zijn gemaakt. Voor deze toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO₂ en PM₁₀ niet worden overschreden. Gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek kan het plan wat betreft de effecten op de luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

5.6 Flora en Fauna

Wetgeving

De wet- en regelgeving voor natuur is in Nederland onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbeschermende wetgeving voorziet in bescherming van aangewezen natuurgebieden en wordt geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet). Soortenbescherming is vastgelegd in de Flora- en faunawet (Ff-wet). Deze wet ziet toe op bescherming van soorten planten en dieren zowel binnen als buiten beschermde natuurgebieden. In de Nb-wet en de Ff-wet zijn de belangrijkste bepalingen uit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijnen geïmplementeerd. Daarnaast zijn er ook provinciaal beschermde gebieden en soorten. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een quickscan uitgevoerd. Uit de quickscan is gebleken dat er nog onvoldoende informatie beschikbaar was over de aan- of afwezigheid van beschermde flora en vissen, de rugstreeppad en vleermuizen is voor deze soorten en soortgroepen aanvullend onderzoek uitgevoerd.

De conclusie is dat het plangebied zich niet bevindt binnen de invloedssfeer van Natura 2000-gebied en/of Beschermde Natuurmonumenten. Een vervolgpcedure is niet noodzakelijk. Het plangebied bevindt zich ook niet binnen de begrenzing van Ecologische Hoofdstructuur(EHS), maar de beoogde noordelijke ontsluiting doorkruist wel de provinciale ecologische verbindingszone Omval-Kolhorn. De brug over het kanaal laat de oevers en de kruinen van de dijken aan weerszijden vrij, waardoor het functioneren van de verbindingszone behouden blijft en verstoring wordt voorkomen.

Bij het braakliggende vrije bouwkveld aan de Berenkoog komt de rietorchis voor. Mits de oeverzone van de watergang binnen ca 5 meter niet wordt aangetast (ook niet tijdens de werkzaamheden) en er geen consequenties zijn voor het peil in de watergang zijn negatieve effecten op de aanwezige rietorchissen uitgesloten. Tijdens het werkproces wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de rietorchis.

Verder blijkt uit het onderzoek dat zoogdieren binnen het plangebied voorkomen, die beschermd zijn onder Flora- en faunawet Tabel 3. Het gaat om de vleermuissoorten gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, meervleermuis en laatvlieger. Alle soorten gebruiken het plangebied uitsluitend als foerageergebied of als vliegroute. Verstoring door de aanlegwerkzaamheden dient te worden voorkomen door te werken buiten de gevoelige periode, dat wil zeggen bij voorkeur in de periode 15 oktober – 15 april. Bij werkzaamheden buiten die periode kan alleen overdag gewerkt worden om verstoring door kunstlicht te voorkomen. In het gebied komen geen vissen, amfibieën, reptielen en ongewervelde voor.

In en rond het plangebied zijn waarnemingen gedaan van een groot aantal vogelsoorten. Voor slechts een klein deel van deze soorten kan het plangebied op basis van beschikbaar biotoop ook daadwerkelijk een functie hebben als rust-, foerageer- of broedbiotoop. De watergangen en de rietkragen langs het kanaal bieden geschikt biotoop voor soorten als meerkoet, fuut, kleine karekiet en blauwborst. De bosschages zijn geschikt voor een groot aantal soorten, zoals tjiftjaf en andere zangers, ekster, vink, merel etc. Er zijn bij het veldbezoek geen nesten aangetroffen die jaarrond beschermd zijn. Eventuele versturende werkzaamheden dienen uitsluitend buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Een alternatief is starten met versturende werkzaamheden voor aanvang van het broedseizoen en vervolgens constant doorwerken in het broedseizoen. Op deze manier komen vogels niet tot broeden binnen de verstoringsafstand van de werkzaamheden.

Ontheffing

Gelet op het bovenstaande hoeven er geen ontheffingen te worden aangevraagd. Bij de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling wordt rekening gehouden met de aanbevelingen, zoals genoemd in het oriënterend flora- en faunaonderzoek.

6.2 Het wegtracé met bijbehorende aansluiting

Het wegtracé zorgt voor een korte, directe aansluiting van de Beverkoog op de N242-Westtanggent. Gekozen is om de aansluiting ter hoogte van de N242-Westtanggent op de as van de Westtangent te leggen. Het tracé loopt daarna zoveel mogelijk haaks over de vaart.



Algemene kenmerken wegtracé

Het tracé heeft de volgende infrastructurele kenmerken:

- De weg wordt ingericht als gebiedsontsluitende weg waarbij de maximumsnelheid 50 km/uur is.
- De rijbaanscheiding wordt vormgegeven door middel van een middenberm van 2 meter. Dit voldoet ruim aan de norm gesteld in het ASSV 2004 (minimaal 1,20 meter) en biedt tevens de mogelijkheid tot een (fiets)oversteekplaats ter hoogte van de Berenkoog. Daarnaast kan hierbij de verlichting in de middenberm worden geplaatst.
- De wegindeling is volgens een gewenst profiel. De rijstroken hebben een breedte van 3,25 meter (ASVV 2004 minimaal 2,75 en maximaal 3,25 meter);

Aansluiting Wegtracé – N242

De aansluiting op de ovatonde is zo symmetrisch mogelijk vormgegeven ten opzichte van de aansluiting van de Westtangent op de ovatonde. De as van de aansluiting ligt dan ook exact op de as van de tegenoverliggende aansluiting. De breedte van de middengeleider is hier, net als aan de overzijde, 4 meter. Daarnaast heeft de afrit dezelfde maatvoering als aan de overzijde. De breedte van de afrit is hierbij 4,5 meter en een aansluitboog met een straal van 15 meter. Dit is de standaardmaatvoering voor een enkelstrooksrotonde buiten de bebouwde kom conform het Handboek wegontwerp.

Het enige verschil met de aansluiting van de Westtangent op de ovatonde is de toerit. Waar deze aan de Westtangentzijde een aansluitboog heeft van $r = 12$ meter, is de aansluitboog van de Beverkoog verruimd tot $r = 15$ meter.

Daarnaast heeft deze aansluiting een enkelstrookstoerit met een breedte van 4 meter. Met het uitvoeren van een rijcurvesimulatie zijn de toe- en afrit getoetst. Hierbij is rekening gehouden met een trekker + opegger van 18,75 meter als ontwerpvoertuig en een gereden snelheid van 10 á 15 kilometer per uur. Hieruit is gebleken dat de maatvoering geen problemen geeft in de afwikkeling van het verkeer.

Fietspad

Momenteel is er een fietspad gelegen op de oostelijke kade van de Langedijkervaart. Het fietspad ligt op dit moment op de dijk/waterkering, maar komt in de nieuwe situatie ernaast te liggen. Dit komt door de beperkte hoogte tussen de dijk en het kunstwerk. De hoogte van fietsonderdoorgang is 2,5 meter (ASSV 2004) en de breedte is 3 meter. Dit is 0,50 meter smaller dan aanbevolen bij een fietsonderdoorgang, maar wel voldoende bij een vrijliggend fietspad in twee richtingen en tevens 0,7 meter breder dan het huidige fietspad.

Kunstwerk Langedijkervaart

Het kunstwerk verbindt de ontsluitende weg met de ovatonde. Het profiel van de weg komt overeen met het dwarsprofiel van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u conform het ASVV 2004.

Vanuit het midden gekeken, betekent dit ook hier een middenberm van 2 meter. De rijstrook is vervolgens 4 meter breed, dit is inclusief 0,75 meter bochtverbreding. Hoewel het kunstwerk niet volledig in een bocht is gelegen, is er toch voor deze verbreding gekozen. Hierdoor wordt een comfortabele overgang gecreëerd tussen de bocht naar het kunstwerk en de brede toerit (4 meter) en afrit (4,5 meter). Vervolgens bedraagt de objectafstand (inclusief de kantmarkering) 1 meter tot de geleiderailconstructie. Deze geleiderail is vervolgens 0,60 meter breed en het inspectiepad tussen de geleiderail en de leuning 0,50 meter.

Doorvaarthoogte

Voor het te hanteren waterpeil is contact geweest met de Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De doorvaarthoogte van de beweegbare brug is in gesloten toestand ongeveer 3,7 meter. Deze doorvaarthoogte is gekoppeld aan de Maatgevende Hoge Waterstand van NAP -0,40 meter. De brug wordt beweegbaar gemaakt, zodat de toegewezen minimale doorvaarthoogte van het kanaal niet beperkt wordt. Bij het ontwerp van het kunstwerk is hier rekening mee gehouden.

Waterkeringen

Belangrijk aspect bij de realisatie van het kunstwerk is het waarborgen van de stabiliteit en waterkerende functie van de waterkering. Er is dan ook gekozen om het kunstwerk buiten de waterkering te bouwen. Aan de oostzijde komt het fietspad

echter wel in de invloedssfeer van de waterkering te liggen, aan de westzijde ligt het grondlichaam tegen de waterkering aan.

Aansluiting Wegtracé - Berenkoog

Om de nieuwe verbinding op de Berenkoog mogelijk te maken zijn de nodige aanpassingen noodzakelijk. Op dit moment loopt de Berenkoog over in de Hamsterkoog. Dit zijn beiden gebied ontsluitende wegen 50 km/u, maar vorm gegeven als een erftoegangsweg. Dit houdt in dat er geen rijbaanscheiding is en dat fietsers zich op de rijbaan bevinden (fietsstrook).

Om de ontsluiting op de hoger gelegen ovatonde/N242-Westtangent mogelijk te kunnen maken, dient een gedeelte van het wegtracé Berenkoog te worden verhoogd. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het niet wenselijk dat een kruispunt ter hoogte van de ontsluiting aanwezig is. Een kruising zou gedeeltelijk in de binnenbocht en op de helling komen te liggen. Dit kan in verband met onder andere de beperkte zichtafstanden tot onveilige situaties leiden.

Gelet hierop wordt de Hamsterkoog, ter hoogte van de aansluiting op de Berenkoog, afgesloten. Dit betekent dat het verkeer afkomstig van de Hamsterkoog niet meer door kan rijden op de Berenkoog. Er wordt een verkeerslus gecreëerd, waardoor het verkeer op een gemakkelijke wijze kan keren en via de Otterkoog/Hazenkoog de Berenkoog kan bereiken.

Op de nieuwe aansluiting zijn fietsers niet toegestaan, dit omdat het wegprofiel conform een gebiedsontsluitingsweg is. Verderop naar het noorden, ter hoogte van de spoorbrug, is een oversteek voor fietsers richting Heerhugowaard. Om een goede overgang te creëren tussen de nieuwe aansluiting en de Beverkoog en de verschillende wegprofielen, worden de fietsers voor de overgang van de weg afgeleid. Om vervolgens een fietsoversteek mogelijk te maken, wordt de inrit van Beverkoog 89 t/m 99 circa 11 meter in westelijke richting verlegd. Het fietspad wordt vervolgens via een doorsteek verbonden met de Hamsterkoog.

Onderdeel van de overgang is de middenberm van de nieuwe ontsluiting welke voor de kruising met de verplaatste inrit eindigt. Deze gaat vervolgens over in een nieuw aan te brengen rijbaanscheiding door een onderbroken asstreep.

Realisatie Kavel

De te realiseren kavel ligt op de locatie waar aanvankelijk de toegang naar de oprit van de noordelijke ontsluiting was voorzien.



De 'slinger' op de Berenkoog ter hoogte van de bouwka­vel is voorheen aangebracht om in de toekomst aan te sluiten op de nieuwe ontsluiting. Destijds werd uitgegaan van een ontsluiting langs het spoor. Nu ervoor is gekozen om de Berenkoog recht­door te trekken, is deze slinger niet langer benodigd en doet deze afbreuk aan een duidelijke ruimtelijke- en we­genstructuur. Het rechte­trekken van Berenkoog brengt geen verkeerskundige problemen met zich mee. Het huidige profiel kan worden doorgetrokken. Daarnaast biedt het de mogelijkheid tot het realiseren van de nieuwe kavel.

Busverbinding/ Bushalte Hamsterkoog

Lijn 8(a) rijdt in de ochtendspits (6.32 tot en met 8.34) tweemaal per uur van Cen­traal station Alkmaar naar de Beverkoog. In de middag/avondspits (van 14.26 tot en met 18.26) rijdt lijn 8(b) eenmaal per uur van de Beverkoog naar Alkmaar Station. Bij het realiseren van de aansluiting zal de huidige route van lijn 8, en de halte aan de Hamsterkoog, vervallen. Hierbij wordt de bocht tussen de Beverkoog en de Hamsterkoog immers afgesloten. De nieuwe route zou kunnen lopen via de Hazenkoog, waar ook de plaatsing van een nieuwe bushalte mogelijk is.

Deze aanpassing zal niet tot afwaardering van de OV-verbinding leiden. Het noorde­lijke deel van de Beverkoog blijft een dekking houden van maximaal 400 meter (de algemene norm binnen de bebouwde kom) vanaf elke voordeur tot een bushalte.

7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontwikkeling in het plangebied juridisch is vertaald.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De juridische betekenis van deze drie onderdelen van een bestemmingsplan wordt kort uiteengezet:

- **verbeelding:** de verbeelding vormt tezamen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De rol van de verbeelding is tweeledig. Ten eerste dient het ter ondersteuning of als verlengstuk van de regels, ten tweede visualiseert het de bestemmingen;
- **regels:** de regels vormen een deel van het juridisch kader van het bestemmingsplan. Het kent bepalingen over de toegelaten bebouwing, regelingen omtrent het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken en gebruik van de grond;
- **toelichting:** in juridisch opzicht heeft een toelichting geen bindende werking. Desondanks heeft de toelichting een bijzonder waardevolle betekenis bij de interpretatie van de planregels en de onderbouwing van het plan.

7.2 Systematiek

De opbouw van het bestemmingsplan is conform de landelijke vastgestelde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De planregels van het “Bestemmingsplan Aansluiting N242 – Beverkoog” bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

De verbeelding voor “Bestemmingsplan Aansluiting N242 – Beverkoog” beslaat één kaartblad. De verbeelding is opgebouwd en gecodeerd volgens IMRO 2008 en de Praktijkrichtlijn Bestemmingsplannen (PRBP) 2008. Als ondergrond voor de verbeelding dient de Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN) en kadastrale ondergronden van de gemeente Alkmaar. De verbeelding is getekend in Microstation. Als uitgangspunt zijn de basisregels van Heerhugowaard gehanteerd.

7.2.1 Inleidende regels

Begripsbepalingen

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring of voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de toegekende betekenis van de aangegeven begrippen. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd, wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

Wijze van meten

De wijze van meten bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlaktes, percentages, hoogtes, diepten, breedtes die in acht dienen te worden genomen en hoe moet worden gemeten.

7.2.2 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag (burgemeester en wethouders) een omgevingsvergunning heeft verleend. Een omgevingsvergunning wordt verleend indien zij voldoet aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

Bestemmingen

Allereerst komen alle (enkel)bestemmingen aan de orde. Het betreft een indeling van bestemmingen in hoofdgroepen waarin de meest voorkomende functies kunnen worden ondergebracht. De indeling in hoofdgroepen maakt het raadplegen van een bestemmingsplan en het zoeken naar bepaalde functies eenvoudiger.

Dubbelbestemmingen

Na de bestemmingen volgen de dubbelbestemmingen. Er is sprake van een dubbelbestemming, indien een bestemming twee of meer onafhankelijk van elkaar op dezelfde plaats voorkomende doeleinden (functies) regelt, waarbij er sprake is van een rangorde tussen die doeleinden (functies). Dubbelbestemmingen worden vaak opgenomen sectorale (milieu- of natuur) regelgeving om bijzondere mogelijkheden of beperkingen vraagt. In de bij de dubbelbestemming behorende regels wordt de verhouding tussen deze bestemmingsomschrijvingen (functies) geregeld.

De opbouw van de (dubbel)bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit⁷:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijking van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijking van de gebruiksregels.

Hieronder volgt per bestemmingsonderdeel een korte toelichting:

- Bestemmingsomschrijving: de bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies.
- Bouwregels: in de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen (eventueel gesplitst in hoofd- en bijgebouwen) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- Nadere eisen: Nadere eisen zijn gesteld ten behoeve van bepaalde kwalitatief omschreven criteria, zoals woonsituatie, straat- en bebouwingsbeeld en verkeersveiligheid. De nadere eisen-regeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een bouwvergunning sturend op te treden.
- Afwijken van de bouwregels: Door het opnemen van een regeling voor afwijken van de bouwregels bestaat de mogelijkheid af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Afwijkingen van de bouwregels - waarvan de verwachting is, dat ze in (bijna) alle gevallen worden verleend - worden niet opgenomen. Dan dienen de bouwregels hierop te voorzien. Voor elke afwijking wordt aangegeven waarvan wordt afgeweken, de maximale afwijking die kan worden toegestaan en eventueel de situaties of voorwaarden waaronder het besluit tot afwijking wordt verleend. Het gaat hier om afwijkingsmogelijkheden voor specifieke bestemmingen. Indien afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, worden ze geplaatst in hoofdstuk 3 (de algemene regels).
- Specifieke gebruiksregels: in dit onderdeel wordt aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Hier worden niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die, waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de bestemmingsomschrijving.

⁷ Duidelijk mag zijn, dat een bestemmingsplanbepaling niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

- Afwijken van de gebruiksregels: een afwijking van een gebruiksregel mag niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen dat uitsluitend een besluit tot afwijking van de gebruiksregels kan worden genomen ten behoeve van functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Met andere woorden: de bevoegdheid om af te wijken van de gebruiksregels is opgenomen voor kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Echte bestemmingswijzigingen en grotere, ingrijpende ruimtelijke ingrepen worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid.

7.2.3 Algemene regels

Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben. Het betreft: de anti-dubbeltelregel, algemene bouw-, afwijkings-, wijzigings- en procedureregels.

Anti-dubbeltelregel

Deze regel is overeenkomstig artikel 3.2.4 Besluit ruimtelijke ordening opgenomen om te voorkomen dat - wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan - het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

In deze regels zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en andere maten ingeval van strijdigheid met de nieuwe bestemmingsregels.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om middels een omgevingsvergunning af te wijken van de regels ten behoeve van niet-ingrijpende bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijking in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene procedureregels

In deze bepaling staat aangegeven welke procedure dient te worden gevolgd bij het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Hierbij wordt verwezen naar de procedure die is opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening.

7.2.4 Overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels zijn algemeen van aard en geldt voor alle bestemmingen. De volgende slotbepalingen zijn opgenomen in dit laatste hoofdstuk.

Overgangsrecht

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht overeenkomstig artikel 3.2.1 en artikel 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze regel bevat de titel van het plan.

7.3 Beschrijving bestemmingen gemeente Alkmaar

7.3.1 Bedrijf (artikel 3)

Op de gronden met de bestemming 'Bedrijf' zijn bedrijven van categorie 1 tot en met 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten⁸ toegestaan, alsmede dienstverlenende bedrijvigheid, zoals een webwinkel en medische voorzieningen. Ook bedrijfsgebonden kantoren en ondergeschikte detailhandel, alsmede perifere detailhandel zijn toegestaan, met uitzondering van de wooncluster. Daarnaast zijn kantoren tot 750 m² toegestaan, waarbij per gebouw maximaal 3.000 m² aan kantoorunits van elk maximaal 750 m² mogen worden gerealiseerd.

Verder worden er verschillende bouwregels ten behoeve van de bedrijfsgebouwen weergegeven. Ook afwijkingen, nadere eisen en specifieke gebruiksregels zijn van toepassing alsmede de afwijking van de gebruiksregels. Hierdoor heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid een afwijking te verlenen voor de vestiging van bedrijven die niet zijn genoemd onder milieucategorie 1 tot en met 4 in de Staat van bedrijfsactiviteiten⁹. Hier zijn echter wel voorwaarden aan verbonden.

7.3.2 Groen (artikel 4)

Binnen de bestemming 'Groen' zijn de gronden bestemd voor groenvoorzieningen en dergelijke. Looppaden, straatmeubilair en dergelijke zijn binnen deze bestemming te realiseren. Op deze gronden mogen gebouwen worden opgericht ten behoeve van voorzieningen voor onderhoud en van algemeen nut. Tevens zijn, in verband met het goed functioneren van de beweegbare brug, technische installaties en bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan met een hoogte van maximaal 15

⁸ De Staat van bedrijfsactiviteiten is als bijlage bij de planregels opgenomen.

⁹ De Staat van bedrijfsactiviteiten is als bijlage bij de planregels opgenomen.

meter. Ook zijn er verhardingen tot een oppervlak van 100 m² toegestaan. Deze verharding wordt niet op het hemelwaterriool aangesloten.

7.3.3 Verkeer (artikel 5)

De wegen krijgen de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming maakt een flexibele invulling van de openbare ruimten mogelijk door onder andere groen, water, verhardingen en kunstwerken mogelijk te maken. Daarnaast is het mogelijk dat de Berenkoog wordt verlengd en dat de brug over de Omval-Kolhorn kan worden gerealiseerd. Tevens zijn, in verband met het goed functioneren van de beweegbare brug, technische installaties en bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan met een hoogte van maximaal 15 meter.

7.3.4 Verkeer – Railverkeer (artikel 6)

Het spoor krijgt de bestemming 'Verkeer- Railverkeer'. Deze bestemming maakt een flexibele invulling van de openbare ruimten mogelijk door onder andere groen, water, verhardingen en kunstwerken mogelijk te maken.

7.3.5 Water (artikel 7)

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bedoeld voor water en aanverwante zaken. Behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste staan van de bestemming, mag er niet gebouwd worden.

Dubbelbestemmingen

7.3.6 Waterstaat – Waterkering (artikel 8)

De waterkering binnen het plangebied heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' gekregen. Deze gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en het onderhoud van de waterkering.

7.4 Beschrijving bestemmingen gemeente Heerhugowaard

7.4.1 Verkeer (artikel 3)

De wegen krijgen de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming maakt een flexibele invulling van de openbare ruimten mogelijk door onder andere groen, water, verhardingen en kunstwerken mogelijk te maken. Daarnaast is het mogelijk dat de Berenkoog wordt verlengd en dat de brug over de Omval-Kolhorn kan worden gerealiseerd. Tevens zijn, in verband met het goed functioneren van de beweegbare

brug, technische installaties en bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan met een hoogte van maximaal 15 meter.

Dubbelbestemmingen

7.4.2 Waterstaat - Waterkering (artikel 4)

De waterkering binnen het plangebied heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' gekregen. Deze gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en het onderhoud van de waterkering.

8. UITVOERBAARHEID

8.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inpraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van de inspraak ter inzage gelegd. Gedurende de termijn van tervisielegging konden ingezetenen in de gemeente en een belanghebbende natuurlijke of rechtspersoon hun reactie schriftelijk of mondeling kenbaar maken.

Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het bestemmingsplan wordt op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan de belanghebbende overheidsinstanties toegestuurd.

Vaststelling

Met de kennisgeving van de ter inzage legging van het ontwerp van het bestemmingsplan 'Aansluiting N242 – Beverkoog' op grond van artikel 3.8 Wro is de formele procedure voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan van start gegaan.

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Aansluiting N242 – Beverkoog' heeft met ingang van 14 december 2012 zes weken voor het inbrengen van zienswijzen ter inzage gelegen. In deze periode zijn drie zienswijzen kenbaar gemaakt

In de 'Nota Zienswijzen Bestemmingsplan Aansluiting N242 – Beverkoog' (die als separate bijlage bij dit bestemmingsplan hoort), zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van commentaar. Voorliggend bestemmingsplan is, waar nodig, aangepast naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen.

8.2 Economische uitvoerbaarheid

In het (ontwerp)bestemmingsplan worden nieuwe bouwmogelijkheden gecreëerd. De gronden waarop de nieuwe bouwmogelijkheden worden mogelijk gemaakt zijn in eigendom van de gemeente Alkmaar. Het kostenverhaal voor het gemeente eigendom wordt geregeld door het afsluiten van (koop)contracten. Gelet hierop is het niet nodig om een exploitatieplan vast te stellen. Het verhaal van de kosten is op een andere wijze verzekerd.

Verder maakt dit bestemmingsplan de aansluiting van het noorden van het bedrijventerrein Beverkoog op de N242 juridisch, planologisch mogelijk. De kosten voor het mogelijk maken van de noordelijke ontsluiting worden gedekt via een bijdrage van de gemeente (reserve nieuw beleid), inkomsten via de uitgifte van nieuwe kavels, een bijdrage van het bedrijfsleven (te innen via baatbelasting) en een subsidie van de provincie Noord-Holland.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Nota Inspraak en vooroverleg

Bijlage 2: Nota Zienswijzen

Bijlage 3: Haalbaarheidsstudie 13 april 2012

Bijlage 4: Milieukundig bodemonderzoek

Bijlage 5: Quickscan natuur aansluiting Westtangent-Beverkoog

**Bijlage 6: Natuurtoets aansluiting Westtangent-Beverkoog
(oriënterend onderzoek)**

**Bijlage 7: Onderzoek Archeologie Aansluiting N242 Westtangent
op de Beverkoog**

Bijlage 8: Luchtkwaliteitonderzoek

Bijlage 9: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai – Deel 1 en Deel 2

Regels

