

Zienswijzennota bestemmingsplan Aansluiting N242 – Beverkoog

Met ingang van vrijdag 14 december 2012 heeft het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn er drie reacties ontvangen:

1. Wim H. Voermans
Voorzitter ZeeKadetKorps Heerhugowaard
Stationsplein 50
1703 WC Heerhugowaard

De Stichting maak bezwaar tegen de voorgenomen vaarhoogte. Door deze beperking kan het huisschip van de vereniging nooit meer van zijn plaats worden gehaald. Dit klemmt temeer daar het schip gekozen is vanwege de huidige doorvaartmogelijkheden. Een aanpassing van het schip om te voldoen aan de voorgenomen doorvaarhoogte is niet mogelijk omdat het niet alleen de stuurhut betreft maar ook de geplaatste hefkraan en de oplopende boeg zodat de bestaande hoogte een absolute noodzakelijkheid is. Dit betekent dat het schip verplaatst moet worden hetgeen zeer lastig is gezien de noodzakelijke aanverwante voorzieningen (toegangsweg, nutsvoorzieningen, parkeergelegenheid, bevoorrading). De Stichting bestaat al zeer lang en ondersteunt en neemt deel aan veel plaatselijke evenementen. Het bevreemd de Stichting dan ook dat zij als permanente gebruiker van het kanaal nu de dupe dreigen te worden van deze ontwikkeling.

Zonder varend schip heeft de stichting geen bestaansrecht. De stichting is niet tegen de vooruitgang of wijzigende omstandigheden. Maar vraagt zich af of dergelijke zware gevolgen opwegen tegen de verlaging van de vaarhoogte. De gemeente Heerhugowaard heeft immers een belang heeft bij het voortbestaan van de stichting als aanbieder van activiteiten voor de jeugd. De stichting is bereid om de gevolgen wanneer nodig mondeling toe te lichten.

Beoordeling zienswijze:

Bij de voorbereiding is uitgegaan van een verlaging van de aangewezen categorie van het vaarwater aangezien de feitelijke doorvaarhoogte voor een groot deel van het kanaal reeds lager is dan de doorvaarhoogte die er op basis van de aangewezen categorie zou moeten zijn. De beoogde brug is dan ook op deze hoogte afgestemd. De verlaging was noodzakelijk om op een goede wijze te kunnen aansluiten op de naastgelegen ongelijkvloerse kruising Westtangent / Westerweg (N242). Gebleken is dat de vaarwegcategorie niet zal worden bijgesteld door de vaarwegbeheerder. Dit betekent dat de huidige geldende doorvaarhoogte door ons als uitgangspunt zal worden gehanteerd. Dit is in overeenstemming met de Richtlijn Vaarwegen van 2011 (RW2011). Omdat de brug niet verhoogd kan worden in verband met de aansluiting op de ongelijkvloerse kruising zal de brug als bedienbare brug worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast. Deze aanpassing heeft tot gevolg dat de doorvaarhoogte niet meer beperkt wordt. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze. De zienswijze blijft dan ook verder buiten beschouwing.

2. Gemeente Langedijk
Postbus 15
1723 ZG Noord-Scharwoude

De voorgenomen ontwikkeling betekent dat schepen met een grotere hoogte dan 3,70 meter de havens in Langedijk niet meer kunnen bereiken. De belangen van de recreatievaart en daarmee de belangen van Langedijk en de in onze gemeente gevestigde bedrijven die daarvan afhankelijk zijn, worden hierdoor onevenredig geschaad.

In de haven van Langedijk komen nu schepen (onder andere fietsvaarvakantieboten) die een grotere opbouwhoogte hebben dan 3,70 meter. Ook deze schepen zouden straks niet verder kunnen dan de nieuwe 'Beverkoogbrug' met alle nadelige effecten voor recreatie en toerisme in Langedijk van dien. Wij spannen ons juist in om met Europese subsidie het watertoerisme in onze gemeente een impuls te geven.

De ontwikkeling is in strijd met de toegewezen vaarhoogte door de provincie. Voor zover er een besluit tot verlaging van de vaarhoogte is genomen, is onduidelijk welke juridische grondslag dit besluit heeft. Evenmin is duidelijk op grond van welke overwegingen dit besluit is genomen. Ook is niet bekend welke mogelijkheden er door de provincie zijn geboden om een zienswijze in te dienen of bezwaar te maken tegen een dergelijk besluit. Voorts merkt het college op dat dit besluit indruist tegen het provinciaal beleid op dit gebied. In de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN), waarvan de provincie Noord-Holland partner en mede-ondertekenaar is, heeft tot doel de toervaart-mogelijkheden in onze provincie te vergroten. Deze beleidsvisie heeft ook ten doel samenhang te brengen in het Nederlandse toervaar-net. Vooral diepgang en hoogte zijn de parameters die bepalend zijn voor de toegankelijkheid. Het verlagen van de bestaande doorvaarmogelijkheid tot aan de Roskamsluis is in strijd met deze doelstelling en doet afbreuk aan alle inspanningen om tenminste schepen tot een opbouwhoogte van 4,90 meter zo ver als mogelijk in dit gebied te kunnen laten varen.

Uitgangspunt bij het Kanaal Omval – Kolhorn dient te zijn "houden wat je hebt". Ook de Richtlijn Vaarwegen van 2011 (RW2011), waar de provincie aan gebonden is bij het ontwerpen van breedte, hoogte en diepgang bij vaarwegen en kunstwerken, gaat uit van het principe "houden wat je hebt". Dit betekent dat de doorvaarhoogte die op dit moment nog geldt voor de bereikbaarheid van Langedijk tot aan de Roskamsluis behouden moet blijven.

Naast de belangen die er zijn met betrekking tot de recreatietoervaart zijn er ook andere belangen. Deze liggen op het vlak van bedrijfsvaartuigen die via het kanaal Langedijk moeten kunnen bereiken. Bijvoorbeeld een bedrijf op het gebied van nautische dienstverlening, zoals water en/of oevergerelateerde werkzaamheden en onderhoud en constructie. Ook hier hebben we te maken met vaartuigen met een grotere doorvaarhoogte dan 3,70 meter. Gelet op bovenstaande argumenten verzoekt het college om de doorvaarhoogte in het Kanaal Omval-Kolhorn minimaal te handhaven op 4,90 meter of een beweegbare brug te realiseren.

Beoordeling zienswijze:

Zie de beantwoording bij zienswijze 1.

3. Stichting Langedijk Waterrijk
Postbus 47
1723 ZG Noord-Scharwoude

De Stichting maakt bezwaar tegen de verlaging van de doorvaarhoogte van 4,90 m naar 3,70 m op het kanaalgedeelte van Alkmaar naar de Roskamsluis. Voor de in Noord-Holland sterk in opkomst zijnde motorchartervaart met vaar/fietsvakanties wordt het straks niet meer mogelijk om de Broekerhaven aan te doen. De stichting organiseert een nautisch evenement. Een gedeelte van de deelnemende vloot zal vanwege de hoogtebeperking straks niet meer aan het evenement kunnen deelnemen. Daarnaast wijzen zij op de aanwezigheid van een schip met een grotere doorvaarhoogte, van één van de donateurs van de vereniging.

Voorts ontbrak bij de terinzagelegging een onderbouwing van de keuze van de doorvaartverlaging en de omvang van de gevolgen daarvan. Als enige argument wordt aangevoerd dat de Roskamsluis naar het noorden al een beperkte doorvaarthoogte heeft. Maar wat de consequenties zijn voor de scheepvaart met eindbestemming Langedijk is niet onderzocht. In het rapport "Haalbaarheidsstudie Beverkoog – N242" wordt verwezen naar meer correspondentie ten aanzien van de doorvaarthoogte (bijlage 4), maar deze bijlage ontbrak bij het terinzage liggende rapport. In de Haalbaarheidsstudie is onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de scheepvaart met eindbestemming Langedijk. De Stichting heeft dan ook bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling.

Beoordeling zienswijze:

Zie de beantwoording bij zienswijze 1.

4. Koninklijke Schuttevaer
p/a Snoekstraat 3
1121 PS LANDSMEER

De huidige doorvaarthoogte (3,70 meter) voldoet niet aan de minimale doorvaarthoogte voor de Langedijkervaart. Dit kanaalgedeelte is nu aangewezen voor een hogere klasse. De indiener kan zich dan ook niet verenigen met de huidige keuze.

Ook als er momenteel minder beroepsvaart plaatsvindt op het kanaal Omval Kolhorn, is dat geen argument tot devaluering, de situatie kan in de toekomst immers heel anders zijn. Als de crisis voorbij is, zullen de schepen weer komen. Door deze lage vaste brug over het kanaal te plaatsen, worden verdere ontwikkelingen van duurzaam transport over water onmogelijk en dat is een gemiste kans. Temeer daar de loswal grenzend aan industrieterrein de Zandhorst door de nieuwe brug onbereikbaar voor beroepsvaart. Door de aanleg van de Beverkoogbrug wordt daarnaast de haven van Broek op Langedijk onbereikbaar voor passagiersvaart en beroeps Personenvervoer. Hierdoor loopt de recreatiesector economische schade op.

De plannen druisen in tegen het (inter)nationale beleid om duurzaam vervoer over water te stimuleren. Het is van belang om de potentie van vervoer over water nader te onderzoeken en de mogelijkheden hiervoor te behouden en te optimaliseren. Door de bouw van de brug en de daarmee gepaarde afwaardering van het kanaal, zullen in de toekomst niet alle vervoersmodaliteiten optimaal ingezet kunnen worden. Hiermee weerspreekt u uw eigen ambities om een bedrijventerrein aan te leggen dat ook in de toekomst zijn waarde behoudt.

Voorts wijst de indiener op de Richtlijn Vaarwegen waarin voor doorvaarthoogte het principe 'houden wat je hebt' geldt wanneer in een route hogere bruggen liggen. Verzocht wordt om de Beverkoogbrug op gelijke hoogte te bouwen als de overige bruggen op het kanaal (tot de Roskamsluis), te weten minimaal 4,93m. Mocht dit door omstandigheden niet mogelijk zijn dan zou de brug voorzien moeten worden van een beweegbaar gedeelte.

Beoordeling zienswijze:

Zie de beantwoording bij zienswijze 1.

5. Groen Waterwerken
Twuyverweg 23
1834 AA Sint Pancras

De indiener maakt bezwaar tegen deze te beperkte doorvaart hoogte. Drie vaartuigen van het bedrijf kunnen de thuishaven van het bedrijf en de loswal ten noorden van de nieuwe te bouwen brug niet meer bereiken. Dit heeft grote financiële consequenties voor het bedrijf.

Bovendien wijkt de doorvaarthoogte af van de toegewezen CEMT klasse III. De indiener is niet tegen de ontwikkeling van een industrieterrein maar wil graag ook de mogelijkheden en voordelen van de scheepvaart in de regio onder de aandacht houden. Het verdient daarnaast aanbeveling om de belendende industrieterreinen een betere aansluiting te geven op de vaarwegen. Dit zal de druk op de wegen ontlasten. Tenslotte vormt een belemmering van de doorvaart ook een belemmering van de opbouw van de economische belangen van de gemeente Heerhugowaard.

Beoordeling zienswijze:

De toegewezen vaarwegklasse is CEMT klasse II. Er kan inderdaad een vergunning worden afgegeven voor andere (grotere) schepen die in de klasse III vallen, maar het uitgangspunt blijft de algemeen toegewezen vaarthoogte. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 1.

6. Hoogeboom Watersport V.O.F.
De Wuyver 9-11
1723 LJ Noord-Scharwoude

De indiener is van mening dat er sprake is van een onterechte keuze voor een brughoogte van 3,70 meter. De huidige (hogere) doorvaarthoogte is noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering van het watersportbedrijf. De bedrijfsvoering is ingesteld op schepen met een hogere doorvaarthoogte van 3,70 meter. Er is vorig jaar een hijsinstallatie geplaatst voor schepen tot 30 ton. Deze schepen zouden door de voorgenomen afwaardering van het stuk kanaal tussen Alkmaar en de Roskamsluis niet meer bij het bedrijf kunnen komen, hetgeen ernstige economische schade op zou leveren voor de onderneming.

Gezien de visie op doorvaarbaarheid en de blauwe loper van de Provincie Noord-Holland, waar veel in is geïnvesteerd, is deze zware achteruitgang van de waterweg niet verantwoord. De indiener gunt de ondernemers op Beverkoog een betere ontsluiting maar vindt niet dat anderen hierdoor zo zwaar gedupeerd moeten worden. Een hogere of beweegbare brug zou een beter alternatief zijn voor dit onwerkbaar plan.

Beoordeling zienswijze:

Zie de beantwoording bij zienswijze 1.

7. H. van Dongen
Kemphaan 3
1722JB Zuid-Scharwoude

De indiener heeft een schip aangeschaft met een doorvaarthoogte van 4,15 meter dat hij in enkele jaren wil opknappen en wil gebruiken voor vaartochten in de omgeving. Het schip heeft een vaste ligplaats in de Broekerwerf. Ten tijde van de aanschaf was er nog geen sprake van een vaste brug met een doorvaarthoogte van 3,70 meter. Door de gekozen brughoogte ontstaan er voor de indiener grote problemen.

Er zijn verschillende mogelijke oplossingen in de ogen van de indiener. Dit kan door een beweegbare brug, een brug op een hoogte van 4,15 meter, een aanpassing aan het schip, een andere vergelijkbare ligplaats die wel bereikbaar is, aanschaf van een ander schip. Voor het geval de gekozen oplossing meerkosten tot gevolg heeft voor de indiener wil deze dat dergelijke kosten vergoed worden.

Beoordeling zienswijze:

Zie de beantwoording bij zienswijze 1.

8. Familie R. Kokkelink
Monniksrob 20
1704 VV HEERHUGOWAARD

- 8.1. De indiener wijst op de uitspraak van de bedrijfsvereniging Beverkoog over het verwachte aantal vrachtwagens per jaar (120.000). Er is geen rekening gehouden met deze verkeersaantallen. De indiener is van mening dat gezien deze toename het van belang is dat de geplande geluidswal wordt doorgetrokken.
- 8.2. Ambulances zullen bij het oversteken gebruik maken van de sirene, zoals is aangegeven door de bestuursvoorzitter van het MCA. Deze sirene zal hoorbaar zijn voor bewoners van de bewoners van de wijk Butterhuizen. Dit is in tegenspraak met de eerder aangegeven beantwoording vanuit de gemeente.
- 8.3. Het fijnstof zal nu nog meer gaan toenemen. De wijk Butterhuizen bestaat voor een groot deel uit woningen die verwarmd worden door hete lucht. Met de hoeveelheid verkeer die nu wordt verwacht zal dit zeker niet ten goede komen aan de bewoners. De luchtvervuiling zal nu ook via dit systeem in de woningen komen.
- 8.4. Op de vergadering van 11 december 2012. heeft wethouder De Boer toegezegd dat de geluidswal zou worden doorgetrokken om overlast te voorkomen.

Beoordeling zienswijze:

- 8.1. *Bij het bepalen van de afmetingen van de benodigde geluidswal is vanaf het begin rekening gehouden met de aansluiting over de Beverkoogbrug en de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen. Het verwachte verkeer dat gebruik zal maken van de aansluiting is aangegeven in het akoestisch onderzoek (opgenomen als bijlage 9.1. bij het bestemmingsplan).*
- 8.2. *De ambulances worden verwacht in verband met de realisering van het RTIC (regionaal Topklinisch Interventiecentrum). Hoewel er bij de geluidsonderzoeken rekening gehouden is met deze ontwikkeling maakt het RTIC geen deel uit van deze bestemmingsplan-procedure. Volledigheidshalve merken wij op dat het eventueel gebruik van sirenes inderdaad in tegenspraak is met de eerdere berichten die ons bereikt hebben. De bestuursvoorzitter van het MCA heeft echter ook aangegeven dat de ambulances niet alle keren van de sirene gebruik zullen maken. De zorgen van de bewoners hierom zijn bij het MCA bekend. Wij zullen deze situatie nog nader beschouwen. De sirene wordt alleen ingezet als dat noodzakelijk is: om ervoor te kunnen zorgen dat de patiënt in de ambulance zo snel mogelijk de juiste zorg krijgt. Dat omwonenden geluid van sirenes zullen ervaren, is dan ook niet te voorkomen. Samen met de ambulancedienst doen wij er achter alles aan geluidsoverlast tot een minimum te beperken. Vast staat echter dat de geplande brug voor de noordelijke ontsluiting van de Beverkoog aan de wettelijke eisen voldoet en dat er door de geplande maatregelen aan de wettelijke normen wordt voldaan.*

8.3. *De systematiek voor beoordeling van fijnstof is vastgelegd in het Besluit gevoelige bestemmingen. Binnen een zone van 300 m van rijkswegen en 50 m langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) moet onderzocht worden of de grenswaarden voor PM10 of NO2 (dreigen te) worden overschreden.*

Als ruim aan de normen wordt voldaan, dan mag binnen de genoemde zones wel gebouwd worden. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt een verhoging van de jaargemiddelde concentratie van het fijn stof-gehalte (PM10) van 0,2 µg/m³ en voldoet daarmee ruimschoots aan de norm. Weliswaar is er sprake van een licht stijging van de concentratie PM10 ten gevolge van het plan, maar het plan voldoet ruimschoots aan de wettelijke norm van 40 µg/m³. Het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde blijft hetzelfde, zowel bij de autonome ontwikkeling als ten gevolge van het bestemmingsplan.

Daarnaast liggen de woningen van de indiener verder van de weg af dan de grenzen waarvoor de concentraties en het aantal overschrijdingdagen worden berekend. Er wordt dus al aan de wettelijke normen voldaan, terwijl er van uitgegaan kan worden dat de concentraties ter plaatse van de woningen nog lager zullen uitvallen. Zolang er voldaan wordt aan de wettelijke normen is er geen sprake van een zodanig negatieve beïnvloeding van de gezondheid dat het bestemmingsplan niet vastgesteld kan worden.

8.4. *Deze bijeenkomst had betrekking op de realisering van het RTIC (Regionaal Topklinisch Interventiecentrum). Vooropgesteld dient te worden dat deze ontwikkeling geen verband houdt met de brug over het kanaal en geen onderdeel uitmaakt van deze bestemmingsplanprocedure. Ten overvloede merken wij nog op dat is toegezegd dat de geluidswal zou worden doorgetrokken als hier op basis van de onderzoeken aanleiding voor zou zijn. Uit de onderzoeken blijkt echter dat de te nemen maatregelen (stil asfalt en geluidschermen) de geluidsbelasting voldoende terugbrengen. Er wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden.*

9. H. van de Kraats
Monniksrob 13
1704 VT HEERHUGOWAARD

9.1. De indiener verwacht 120.000 vrachtwagens per jaar. Er is geen rekening gehouden met deze verkeersaantallen. Deze vrachtwagens geven een hogere geluidsbelasting op de locatie waar de geluidswal is onderbroken. Deze dient doorgetrokken te worden.

9.2. In de praktijk wordt nu (zonder de ovatonde) door ambulances in de nacht toch op de kruising de sirene aangedaan, vermoedelijk onder het mom van baat het niet, het schaadt ook niet. In de reactie op de eerdere inspraak wordt aangegeven dat niet verwacht wordt dat ambulances gebruik zullen maken van de sirene. Gezien de toename van het aantal vrachtwagens is de indiener van mening dat dit onjuist is en dat er toch gebruik gemaakt zal worden van de sirene. Ambulances zullen bij het oversteken gebruik maken van de sirene, zoals ook is aangegeven door de bestuursvoorzitter van het MCA. Dit is in tegenspraak met de eerder aangegeven beantwoording vanuit de gemeente. Deze sirene zal hoorbaar zijn voor bewoners van de bewoners van de wijk Butterhuizen.

9.3. Het verrichte onderzoek naar geluid en fijnstof is onjuist omdat er geen rekening is gehouden met de eerder genoemde verkeersbewegingen. De geluidswal is dan ook ontoereikend. De geluidswal moet de omgeving beschermen tegen geluid en fijnstof en zou zo uitgevoerd moeten worden dat deze het fijnstof opneemt.

9.4. Eerder (in het kader van de uitgebreide omgevingsvergunning voor de Ovatonde Westerweg (N242)/Westtangent) werd geen garantie gegeven over de geluidsdruk van 48 dB(a) op de gevel. Als dit zonder de aantakking al moeilijk is, waarom zal deze waarde dan wel gehaald worden met een extra af- en oprit richting Beverkoog?

Beoordeling zienswijze:

9.1. *Zie hiervoor de reactie onder zienswijze 8.1.*

9.2. *Zie hiervoor de reactie onder zienswijze 8.2.*

9.3. *hiervoor de reactie onder zienswijze 8.1. en 8.3.*

9.4. *Bij het bepalen van de geluidswaarden wordt uitgegaan van de wettelijk voorgeschreven berekeningsmethoden. De door de indieners gewenste garantie sluit niet aan op dit wettelijk kader, er is dus geen sprake van een moeilijke situatie, maar van een wens die niet binnen het wettelijke kader past. In het kader van de uitgebreide omgevingsvergunning voor de Ovatonde Westerweg (N242)/Westtangent) is bij het onderzoek naar de geluidsbelasting al rekening gehouden met deze noordelijke ontsluiting voor de Beverkoog en het RTIC. Er wordt nu uitgegaan van hetzelfde onderzoek. De verwachte toekomstige geluidsbelasting is dan ook niet veranderd. Net als bij de eerdere procedure kan ook nu worden aangetoond aan de wettelijke normen.*