

RAAD

28 JUNI 1990

89-612756/3

Behoort bij besluit van
de raad van 7 NOV 1989
nr. 2
De secretaris van Alkmaar,

bestemmingsplan

BEDRIJVENTERREIN BOEKELERMEER



gemeente ALKMAAR

November 1989

dienst S.O.B.

afdeling stedenbouw

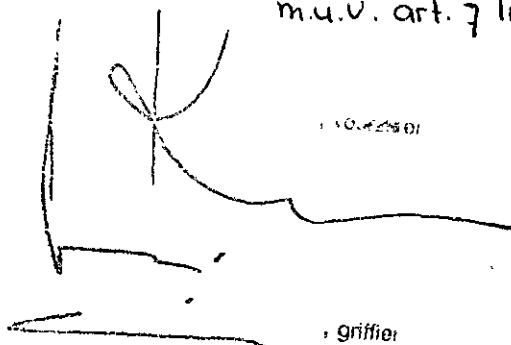
TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN "BEDRIJVENTERREIN BOEKELERMEER"

INHOUDSOPGAVE

PARAGRAAF I	<u>Inleiding</u>	<u>Blz.</u>
	1.1 De bij het plan behorende stukken	1
	1.2 De ligging en begrenzing van het plangebied	1
	1.3 De geldende stedenbouwkundige regeling	2
	1.4 De karakteristiek van het gebied	2
PARAGRAAF II	<u>Het plan</u>	
	2.1 Economische achtergronden	4
	2.2 Reden tot opstelling van het plan	4
	2.3 Stedenbouwkundige opzet	5
	2.4 De beschrijving van de bestemmingen	9
PARAGRAAF III	<u>Technische aspecten</u>	
	3.1 Verkeer en vervoer	12
	3.2 Geluidsaspecten	15
	3.3 Overige milieu-aspecten	17
	3.4 Waterhuishouding	18
	3.5 Bodemgesteldheid	20
PARAGRAAF IV	<u>Diverse onderwerpen</u>	
	4.1 Straalverbindingen	21
	4.2 Leidingenstraat	21
	4.3 Economische uitvoerbaarheid	21
	4.4 Overleg en inspraak	23

Gondelkoord bij besluit van heden nr. 90-711872
Hadden,
05 JUNI 1990
Gemeente Staten van Noord-Holland

m.u.v. art. 7 lid 1 sub d


Griffier

a/inhmeer

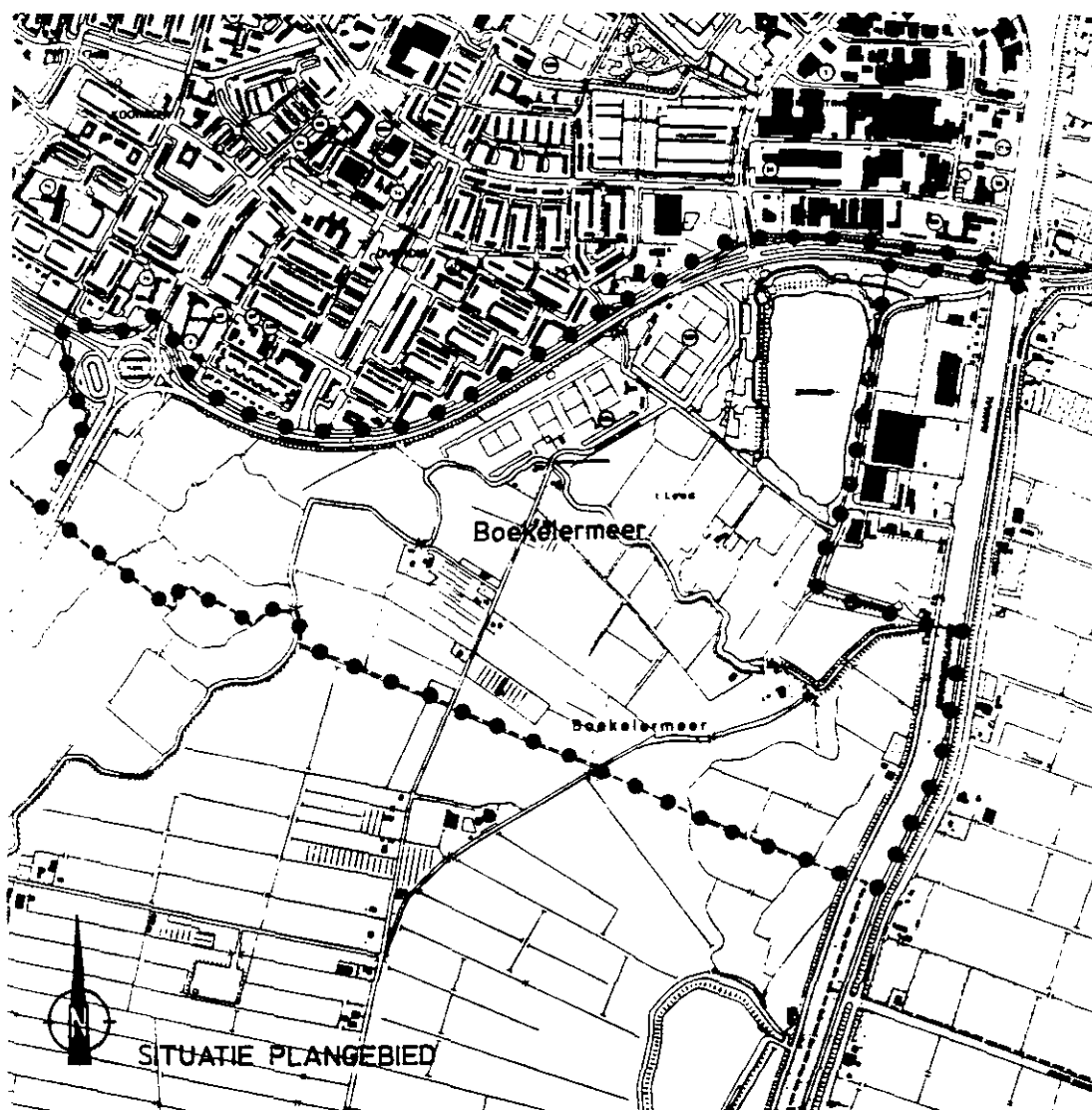
PARAGRAAF I - INLEIDING

1.1. De bij het plan behorende stukken

- a. Toelichting
- b. Voorschriften
- c. Plankaart bestaande uit:
 - tekening nr. 22.922, 4e wijziging; bestemmingen, renvooi en wegprofielen;
 - tekening nr. 22.923; kadastrale indeling;
 - tekening nr. 40.867, inhoudende de etmaal-geluidcontouren bedrijventerrein Boekelermeer (zonekaart).

1.2. De ligging en begrenzing van het plangebied

Het gebied waarvoor het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Boekelermeer"



a:/boekeler

de bestemming en het gebruik van de gronden, alsmede de bebouwing regelt, ligt aan de zuidoost-zijde van de stad. Het plangebied wordt begrensd:

- aan de zuidzijde door de gemeentegrens (gemeente Heiloo);
- aan de westzijde door de rijksweg A9;
- aan de noordzijde door de binnen het plangebied gelegen Ommering;
- aan de oostzijde door het bedrijventerrein Laanenderweg en het Noordhollands Kanaal.

1.3. De geldende stedenbouwkundige regeling

De geldende stedenbouwkundige regeling voor de Boekelermeer ligt vast in verschillende plannen, te weten:

- uitbreidingsplan in hoofdzaak gemeente Alkmaar, vastgesteld door de raad op 21 november 1952 en op 29 oktober 1953, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 18 november 1953;
- herziening uitbreidingsplan in hoofdzaak gemeente Heiloo, vastgesteld door de raad op 28 januari 1955, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 15 februari 1956;
- gedeeltelijke herziening uitbreidingsplan in hoofdzaak gemeente Alkmaar (1e wijziging), vastgesteld door de raad op 6 maart 1958 en op 8 december 1958, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 25 maart 1956;
- uitbreidingsplan in onderdelen Kooimeer gemeente Alkmaar, vastgesteld door de raad op 24 oktober 1963; goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 27 oktober 1964;
- bestemmingsplan "Industrieterrein Overdie", gemeente Alkmaar, vastgesteld door de raad op 20 maart 1975, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 6 januari 1976 Koninklijk Besluit d.d. 12 juli 1977.

1.4. De karakteristiek van het gebied

Het plangebied vormt een onderdeel van het poldergebied ten zuiden van Alkmaar en beslaat het zuidelijk deel van de polder Overdie en Achtermeer, de polder 't Lood, alsmede het noordelijk deel van de polders Boekerpolder, Boekelermeer en Oosterzijpolder. Het betreft hier een aantal oude polders, waarvan de droogmaking reeds dateert uit de 16e eeuw. Ten tijde van het beleg van Alkmaar zijn in dit gebied diverse dijken doorgestoken, waarna de polders nogal verwaarloosd zijn. Met

name de Boekelermeer is hierdoor, mede als gevolg van de ongelijke hoogte en de slechte kwaliteit van de grond, lange tijd in gebruik geweest als rietland. Eerst in het begin van de 18e eeuw is een begin gemaakt met het opnieuw in cultuur brengen van het gebied. Deze ontwikkeling kon vooral tot stand komen doordat in die periode de Boekelermeer in bezit kwam van één eigenaar. Deze situatie heeft tot het begin van deze eeuw voortgeduurd toen Gedeputeerde Staten het waterschap Boekelermeer instelden. Dit waterschap werd in 1977 opgeheven en opgenomen in het waterschap Het Lange Rond. Ook de Boekelerpolder, de Oosterzijpolder en 't Lood maken deel uit van het beheersgebied van dit waterschap. De polder Overdie en Achtermeer wordt beheerd door de Gemeente Alkmaar.

Het gebied heeft momenteel overwegend een agrarische functie. Alleen in het noordelijk deel is sprake van stedelijke activiteiten (recreatief) in de vorm van sportvoorzieningen en een door zandwinning ontstaan meertje. Ook ligt hier langs het Noordhollands Kanaal het bedrijventerrein Laanenderweg. Dit laatste maakt overigens geen deel uit van het plangebied.

De agrarische functie komt duidelijk tot uitdrukking in het karakter van het gebied. Het is een open weidelandschap met hier en daar wat akkerbouw-percelen. Verspreid in het gebied treffen we een aantal boerderijen aan met enige erfbeplanting. In hoofdzaak liggen deze langs de wegen in het gebied, namelijk de weg langs het Kanaal richting Aker-sloot en de Boekelermeerweg richting Heiloo/Akersloot. Het gebied wordt verder doorsneden door de gebruikelijke poldersloten, welke samenkomen in de centrale sloten, waaruit het water door middel van gemalen wordt uitgeslagen op het Noordhollands Kanaal.

PARAGRAAF II - HET PLAN

2.1. Economische achtergronden

Sinds enige tijd is er duidelijk sprake van oplevende economische activiteiten. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een toenemende bereidheid bij bedrijven om te investeren in uitbreiding en nieuwe vestigingen. Voor de werkgelegenheid in Alkmaar en de regio is dit een positieve ontwikkeling. Wel moet hierop adequaat ingespeeld worden door het aanbieden van voldoende bedrijfsterrein met een goede differentiatie in vestigingsmilieu's. Immers, Alkmaar en de regio hebben een jonge bevolking, zodat gerekend moet worden op een grote uitbreiding van de potentiële beroepsbevolking. In dit kader is een uitbreiding van de werkgelegenheid een absolute voorwaarde om een verdere verslechtering van de woon-werkbalans te voorkomen.

Om gezien het voorgaande een slagvaardig beleid te kunnen voeren is het noodzakelijk te beschikken over voldoende bedrijfsterreinen met een duidelijke differentiatie in vestigingsmogelijkheden. Er is in Alkmaar weliswaar nog wel ruimte beschikbaar (Beverkoog), maar dit terrein is niet geschikt voor de grotere vestigingen en de zogenoemde A-inrichtingen. Bovendien gaan door functiewijziging bedrijfsterreinen op het bedrijventerrein Huiswaard verloren. Het is dan ook zaak om door middel van de ontwikkeling van nieuwe terreinen de differentiatie naar mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten binnen Alkmaar te vergroten.

De Boekelermeer kan gezien het voorgaande een belangrijke rol spelen voor het creëren van werkgelegenheid. Niet alleen gezien de ligging ten opzichte van de stad (goede mogelijkheden voor bijvoorbeeld A-inrichtingen), maar ook door specifieke kenmerken als de laad- en loswalfaciliteiten, de grootschalige verkavelingsmogelijkheden en de ligging aan de Rijksweg A9 en de Provinciale weg S7 kan de Boekelermeer beschouwd worden als een kwalitatief goed bedrijventerrein.

2.2. Reden tot opstelling van het plan

In het verleden is de Boekelermeer reeds vaker genoemd als mogelijke locatie voor een werkgelegenheidsgebied, zonder dat dit tot concrete planontwikkeling heeft geleid. Immers de uitbreiding van Alkmaar in het kader van de groeikerntaak vond in noordelijke richting plaats. In samenhang daarmee is het bedrijventerrein Beverkoog tot ontwikkeling gebracht. Eerst in 1982 is de Boekelermeer concreet in beeld gekomen als toekomstig bedrijventerrein. In dat jaar werd het namelijk in het

Streekplan voor Noord-Kennemerland als zodanig aangewezen voor de toekomst. In het Streekplan is tevens de omlegging van rijksweg 9 (langs het verkeersplein Kooimeer) opgenomen, alsmede de verdubbeling van de Ommering.

Ook binnen de gemeente Alkmaar zijn de ogen de laatste jaren weer gericht op de ontwikkeling van de Boekelermeer. Voor een belangrijk deel werd dit veroorzaakt door de in paragraaf 2.1. geschetste ontwikkelingen op het gebied van de werkgelegenheid. Bovendien worden de mogelijkheden voor hinderlijke bedrijven binnen de gemeente steeds meer beperkt door de verscherpte milieu-wetgeving. Om desondanks een gedifferentieerd aanbod aan bedrijfsterreinen en dus werkgelegenheid te kunnen bieden is het noodzakelijk alternatieve mogelijkheden te creëren voor deze tak van bedrijvigheid.

Aanleiding om de planontwikkeling ter hand te nemen vloeit mede voort uit het Provinciaal Afvalstoffenplan. Hierin wordt Alkmaar genoemd als mogelijke vestigingsplaats voor een nieuwe afvalverwerkingsinstallatie. Na een gemeentelijke inventarisatie is geconcludeerd dat de Boekelermeer het meest in aanmerking komt als vestigingsplaats voor een dergelijke voorziening. Om dit mogelijk te maken is het zaak tijdig te beschikken over een planologisch kader waarbinnen één en ander kan worden ingepast.

Samenvattend is het opstellen van een bestemmingsplan voor de Boekelermeer noodzakelijk om een juridisch-planologisch kader te scheppen voor de ontwikkeling van een grootschalig bedrijventerrein. Dit biedt de mogelijkheid een adequaat vestigings- en werkgelegenheidsbeleid te voeren. Tevens wordt hierdoor de mogelijkheid gecreëerd in te spelen op het Provinciaal Afvalstoffenplan, indien dit zou leiden tot vestiging van een nieuwe afvalverwerkingsinstallatie (AVI) in Alkmaar. Tenslotte wordt met het opstellen van een bestemmingsplan voor de Boekelermeer ook ingespeeld op de door de provincie geschetste ontwikkeling voor dit gebied, inclusief die met betrekking tot de toekomstige infrastructuur.

2.3. Stedebouwkundige opzet

Het bestemmingsplan Boekelermeer is gelegen aan de periferie van de stad en hiervan ruimtelijk gescheiden door de Ommering. Deze weg maakt deel uit van de ring rond Alkmaar en vormt tevens een onderdeel van de Provinciale weg S7, de verbinding voor het verkeer vanaf het verkeersplein Kooimeer richting Afsluitdijk. De scheidende werking van deze weg is dusdanig dat de Boekelermeer (samen met het bestaande bedrijventer-

rein Laanenderweg) beschouwd kan worden als een op zichzelf staande ruimtelijke eenheid. Door de verwachte omlegging van Rijksweg 9 en de verdubbeling van de Ommering zal de genoemde ruimtelijke scheiding nog worden versterkt.

In eerste aanleg zal het te ontwikkelen bedrijventerrein één aansluiting krijgen op de omliggende wegen, naast de reeds bestaande aansluiting op het Zeglis richting Akersloot. Deze aansluiting wordt gerealiseerd op de Ommering tegenover de Bestevaerstraat. Voor de toekomst wordt echter tevens rekening gehouden met de mogelijkheid van een tweede, meer westelijk gelegen, aansluiting.

Qua planopzet wordt aansluiting gezocht bij de in het streekplan neergelegde visie. Dit betekent dat de ontwikkeling is gericht op het zoveel mogelijk handhaven van de open ruimte en bevordering van de natuurlijke zonering in het gebied. Gestreefd moet worden naar een geleidelijke overgang tussen het zuidelijk deel van het bedrijventerrein en het open weidegebied. Overigens moet worden opgemerkt dat niet geheel wordt aangesloten op het streekplan. Immers het streekplan gaat uit van een bedrijventerrein dat aan de westzijde wordt begrensd door de Boekelermeerweg. Echter, de huidige planontwikkeling omvat het totale gebied tot aan de gedachte omlegging van Rijksweg 9. De achterliggende overweging hierbij is de wens zoveel mogelijk kavels te kunnen realiseren die zich presenteren langs de hoofdwegen.

Langs de noordrand van het plangebied ligt een aantal recreatieve voorzieningen, welke in het plan gehandhaafd worden. Het gaat hierbij om de "Zandput", een door zandwinning ontstane plas, met daarop aansluitend een groengebied en twee sportcomplexen. Wel zal het oostelijk gelegen complex als gevolg van de verdubbeling van de Ommering aangepast moeten worden.

De hoofdstructuur van het bedrijventerrein is vastgelegd en sluit bij de Bestevaerstraat aan op de Ommering. De secundaire structuur is niet vastgelegd daar deze vooral bepaald zal worden door de vraag naar (de soort) bedrijfsterrein. Voor deze opzet is gekozen om een grote mate van flexibiliteit te garanderen.

Op enkele plaatsen wordt het terrein doorsneden door waterpartijen. Deze zijn noodzakelijk uit een oogpunt van waterberging en waterhuishouding, maar kunnen tevens een belangrijke rol spelen bij de aankleding van het terrein. Een deel van de waterlopen langs de zuidzijde van het terrein zal worden gebundeld, waardoor de mogelijkheid wordt geboden om hier in combinatie met groen een overgang te creëren naar het

open weidegebied.

De randen van het terrein krijgen elk een eigen karakter, dat in hoofdzaak bepaald wordt door aanliggende bestemmingen. Zo grenst het terrein in het oosten aan het Noordhollands Kanaal; in deze strook kunnen dan ook laad- en losfaciliteiten gecreëerd worden.

De zuidelijke rand van het terrein grenst aan het agrarisch gebied, waarmee bij de inrichting rekening zal worden gehouden door de toegestane bouwhoogtes hierop af te stemmen. Tevens is een overgangszône gecreëerd, die deels groen ingericht zal worden in samenhang met de reeds genoemde waterpartijen. Op de functie van deze waterpartijen ten aanzien van de waterhuishouding wordt in paragraaf 3.4 nader ingegaan. Verder ligt in het zuidoostelijk deel nog een terrein met een agrarische bestemming. In feite is dit een resthoek, waarvan het huidige gebruik wordt gehandhaafd vanwege een ter plaatse aanwezige leidingenstraat.

Tenslotte de westelijke en noordelijke rand van het plangebied. Deze grenzen respectievelijk aan Rijksweg 9 en de Ommering. De bedrijven grenzen grotendeels niet aan deze wegen, maar worden daarvan gescheiden door de aanwezige recreatieve voorzieningen. Slechts voor een beperkt deel grenst de bestemming "B II" aan genoemde wegen en hier dienen dan ook zoveel mogelijk de meer representatieve bedrijven gesitueerd te worden.

Het meest westelijk deel van het plangebied omvat in feite de omlegging van Rijksweg 9, welke in dit bestemmingsplan een planologische basis krijgt. Bij deze omlegging ontstaat een aantal restterreinen welke een agrarische bestemming krijgen. De moeilijke bereikbaarheid van deze terreinen heeft bij het bepalen van deze bestemming een belangrijke rol gespeeld. Gedacht wordt vooral aan gebruik als weiland, hoewel ook akkerbouw niet wordt uitgesloten.

Het uiteindelijke beeld van het bedrijventerrein zal vooral bepaald worden door de verdere uitwerking. Niet alleen zal deze worden beïnvloed door de categorieën bedrijven welke toegelaten worden, maar tevens door de mogelijkheden de aankleding van de buitenruimte de nodige kwaliteit te geven. Bij de planontwikkeling en gronduitgifte zal hieraan de nodige aandacht gegeven moeten worden.

De opzet van het gebied wordt duidelijk beïnvloed door de aard van de gedachte bedrijvigheid. Zo mogen zogenoemde A-inrichtingen niet nabij woonwijken gesitueerd worden. Deze bedrijven zijn dan ook gedacht in het oostelijk deel van het plangebied in aansluiting op het Noord-

hollands Kanaal. Qua bouwhoogte wordt hier uitgegaan van een maximum van 25 meter. Mede in verband met de mogelijke vestiging van de AVI is voor een deel van dit terrein via een vrijstelling de mogelijkheid gecreëerd tot een hoogte van 45 meter te bouwen, en voor schoorstenen tot een hoogte van 110 meter. De mogelijkheden voor deze grotere bouwhoogte beperken zich overigens tot het deel met de bestemming "Bedrijven I". Voor het resterende deel met de bestemming "Bedrijven II" is een dergelijke vrijstelling niet opgenomen. Ook de maximum bouwhoogte bedraagt hier minder, namelijk 15 meter. Voor de zuidelijke rand wordt, gezien de reeds eerder genoemde overgang naar het weidegebied, uitgegaan van een maximum bouwhoogte van 10 meter.

Wat betreft de dichtheid wordt rekening gehouden met een bebouwingspercentage van maximaal 70. Afhankelijk van de soort bedrijvigheid en de benodigde buitenruimte zal de feitelijke dichtheid wellicht wat lager uitvallen. Deze zal mede bepaald worden door het benodigde parkeerareaal. Het per bedrijf noodzakelijke aantal parkeerplaatsen zal namelijk op eigen terrein gesitueerd moeten worden. Als norm wordt hierbij uitgegaan van 0,5 parkeerplaats per arbeidsplaats vermeerderd met 0,2 parkeerplaats per 100 m² bruto bedrijfsvloeroppervlakte.

Tenslotte de flexibiliteit van het plan. In de opzet is al rekening gehouden met een zo flexibel mogelijke indeling en uitgifte van het terrein. Om deze reden is slechts de hoofdstructuur bindend vastgelegd en is de verdere verkaveling afhankelijk gesteld van de vraag naar bedrijfskavels. Daarnaast wordt echter ook rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Zo is op dit moment uitgesloten dat het terrein aan de westzijde een aansluiting krijgt op Rijksweg 9.

Echter, in het plan is rekening gehouden met de mogelijkheid dat dit in de toekomst wenselijk is, indien meer duidelijkheid ontstaat over de exacte plannen voor de omlegging. Verder is ook nader gekeken naar de bestaande sportvelden. Een complex moet reeds aangepast worden vanwege de verdubbeling van de Ommering. Het is niet ondenkbaar dat wegens afnemende behoefte aan sportvelden aan de zuidkant van de stad één van de complexen zal kunnen worden opgeheven. Met het oog hierop biedt het plan de mogelijkheid in dat geval de bestemming van de vrijkomende gronden te wijzigen in "gemengde bebouwing". Binnen deze bestemming wordt dan gedacht aan een horecavestiging. Echter ook een dienstencentrum voor de handel of een tentoonstellingsgebouw is hier voorstelbaar. Van belang bij de uiteindelijke keuze zal zijn de functie die deze bebouwing kan vervullen in het kader van het functioneren van het totale

bedrijventerrein. Er zal dus sprake moeten zijn van bebouwing welke in enigerlei mate complementair is aan het bedrijventerrein.

2.4. De beschrijving van de bestemmingen

a. Categorie Bedrijfsdoeleinden

Deze categorie omvat de bestemmingen "Bedrijven I" (artikel 6) en "Bedrijven II" (artikel 7). Deze bestemmingen regelen het bouwen van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde in de bedrijfsmatige sfeer met de daarbij behorende parkeer- en groenvoorzieningen. Op de kaart is een bouwgrens aangegeven waarbinnen bebouwing is toegestaan met de maximaal toegestane bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage. Tevens is de hoogte van te bouwen erfafscheidingen geregeld. Aangezien de bestemmingsvlakken nog moeten worden verkaveld is ook de afstand tussen op verschillende bouwkavels gelegen gebouwen of bouwwerken geregeld door de minimale afstand tot de erf grens vast te leggen.

Teneinde enige greep te houden op het karakter van het terrein is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven andere eisen te stellen ten aanzien van de aanleg en situering van de parkeervoorzieningen. Bovendien hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid voor een deel van de bestemming "Bedrijven I" vrijstelling te verlenen van de vastgelegde bouwhoogte. Voor "Bedrijven II" wordt de mogelijkheid gegeven vrijstelling te verlenen van de toegelaten categorieën bedrijven ingevolge de in artikel 16 genoemde Staat van Inrichtingen.

b. Categorie Verkeersdoeleinden

Deze categorie omvat de bestemming "Wegen" (artikel 8). Deze bestemming is gelegd daar waar de ontsluitingswegen van het gebied zijn geprojecteerd, alsmede op de aan de rand van het gebied gelegen Rijksweg 9 en Ommering (S7). Op de kaart is de breedte vastgelegd, waarbij tevens door middel van dwarsprofielen een indicatie is gegeven van de indeling. Naast de ontsluitingsstructuur wordt met deze bestemming ook de omlegging van Rijksweg 9 en de verdubbeling van de Ommering geregeld.

c. Categorie Waterhuishoudkundige doeleinden

Deze categorie omvat de bestemmingen "Water" (artikel 9) en "Gemaal" (artikel 10). Binnen de bestemming "Water" vallen een

deel van het Noordhollands Kanaal, de Zandput en de uit een oogpunt van waterhuishouding noodzakelijke waterlopen. Het gebruik van deze gronden als ligplaats voor woonschepen wordt in het plan uitgesloten.

De bestemming "Gemaal" regelt de bouw van een drietal gemalen en de daarbij behorende werken. Deze gemalen zijn noodzakelijk voor de waterhuishouding van het bedrijventerrein en de omliggende polders. Op de kaart is de toegestane bouwhoogte weergegeven. Bovendien is binnen deze bestemming ook de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde aan een maximum gebonden.

d. Categorie Recreatieve doeleinden

Deze categorie omvat de bestemmingen "Sportieve recreatie" (artikel 11) en "Groenvoorzieningen" (artikel 12). De bestemming "Sportieve recreatie" regelt de bebouwing en inrichting van de gronden gelegen langs de Ommering in het noorden van het plangebied, waarop zich twee voetbalcomplexen bevinden. De op te richten bebouwing is qua oppervlakte en hoogte aan een maximum gebonden. Voor een deel van deze gronden is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven de bestemming te wijzigen in "Gemengde Bebouwing", één en ander met inachtneming van de aangegeven bouwvoorschriften en het in artikel 14 opgenomen procedurevoorschrift. De bestemming "Groenvoorzieningen" omvat het aankledingsgroen langs wegen en waterlopen, alsmede het groen rond de "Zandput". Op deze gronden zijn, met uitzondering van nutsvoorzieningen, geen gebouwen toegestaan. Voor een deel van deze bestemming in het zuidwestelijk deel van het plangebied is voor burgemeester en wethouders de bevoegdheid opgenomen de bestemming te wijzigen in de bestemming "Wegen" zoals aangegeven in artikel 8. Deze wijziging is bedoeld om een eventuele aansluiting van het bedrijventerrein op het toekomstige aansluitpunt van de Provinciale weg S7 en Rijksweg 9 niet onmogelijk te maken. Wel dient in dat geval de in artikel 14 genoemde procedure in acht te worden genomen.

e. Categorie Agrarische Doeleinden

Deze categorie omvat de bestemming "Agrarische bedrijfsvoering" (artikel 13). Deze bestemming regelt de bebouwing en inrichting van de gronden in het zuidoosten en zuidwesten van het plangebied, welke bedoeld zijn voor grondgebonden agrarische bedrijvigheid. De

toegelaten bebouwing beperkt zich tot bouwwerken, die voor een optimale bedrijfsvoering nodig zijn.

PARAGRAAF III - TECHNISCHE ASPECTEN3.1. Verkeer en vervoer

Het te ontwikkelen bedrijventerrein Boekelermeer is gelegen langs de Ommering, welke deel uitmaakt van de hoofdinfrastructuur rondom Alkmaar. Tevens sluit het terrein aan op de bestaande wegen Laanenderweg en het zuidelijk gedeelte van het Zeglis langs het Noordhollands Kanaal. Voor de verkeersafwikkeling van het toekomstige bedrijventerrein zijn van belang de toekomstige situatie van het randwegenstelsel en de wijze waarop het terrein hierop wordt ontsloten, alsmede de relatie met het Alkmaarse hoofdwegennet. Bovendien is bekeken op welke wijze het verkeer op het bedrijventerrein zelf wordt afgewikkeld. Uiteraard zal hierbij onderscheid gemaakt moeten worden tussen het langzame verkeer en het autoverkeer. Het accent zal hierbij duidelijk op laatstgenoemde liggen (gezien het karakter van het terrein). Echter, ook voor de fietser zullen er mogelijkheden moeten zijn vanwege de in het gebied aanwezige recreatieve voorzieningen en de route Alkmaar - Akersloot. Voor de afwikkeling van het autoverkeer bieden de Laanenderweg en het Zeglis nauwelijks mogelijkheden. Er zal dus een nieuwe ontsluiting gemaakt moeten worden op de hoofdinfrastructuur van Alkmaar. Hiervoor zijn twee mogelijkheden, namelijk op de Ommering tegenover de Bestevaerstraat en nabij verkeersplein Kooimeer. Gezien de grootte van het bedrijventerrein is bekeken of er met één hoofdontsluiting volstaan kan worden. Uiteraard zal dit vooral afhangen van het feit of het te verwachten verkeersaanbod op dat ene kruispunt verwerkt kan worden zonder de "groene golf" op het oostelijk deel van de randweg ingrijpend te verstoren.

Bij het berekenen van de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer in het planjaar 1997 is een prognose opgesteld met behulp van een verkeersmodel Alkmaar 1987-1997.

Voor de verkeersproductie van het bedrijventerrein zelf is ervan uitgegaan dat het bedrijventerrein een omvang heeft van 49 ha; uitgaande van 40 arbeidsplaatsen per hectare zal het bedrijventerrein ongeveer 1960 arbeidsplaatsen bevatten. Deze gegevens (aangevuld met gelijksoortige gegevens van het bestaande bedrijventerrein Laanenderweg) zijn ingevoerd in het verkeersrekenmodel. Dit model berekent de intensiteiten, zoals deze in het prognosejaar 1997 kunnen zijn voor de Ommering en de aansluiting van het bedrijventerrein op deze weg.

Deze berekening leert dat gedurende de spits 475 motorvoertuigen het bedrijventerrein verlaten volgens de verdeling 140 mvt linksaf richting verkeersplein Kooimeer, 130 mvt rechtdoor via de Bestevaerstraat en 200 mvt rechtsaf richting Leeghwaterbrug. Een acceptabele ontsluiting op de Ommering tegenover de Bestevaerstraat bestaat uit vijf stroken; meer stroken leveren technische problemen op en de effectiviteit zal verminderen. Uit capaciteitsberekeningen blijkt dat het verkeer in de eindfase verwerkt kan worden via één ontsluiting.

Gekozen is voor een aansluiting op de Ommering tegenover de Bestevaerstraat. Deze aansluiting kan echter niet zonder meer gerealiseerd worden. Dit kruispunt is momenteel met verkeerslichten geregeld en wel zodanig dat het een onderdeel is van een "groene golf" over het oostelijk deel van de randweg van Alkmaar. Uit de eerder genoemde capaciteitsberekening blijkt ook dat er voldoende "groentijd" beschikbaar is voor het ontsluiten van de Boekelermeer, mits het huidige aantal verkeersstroken conform het gestelde in de prognose wordt uitgebreid.

Wat betreft de ontsluitingsstructuur nog het volgende. Hoewel één ontsluiting uit capaciteitsoverwegingen meer dan voldoende is, valt niet uit te sluiten dat op termijn een tweede ontsluiting uit een oogpunt van bereikbaarheid wenselijk kan zijn. Om deze reden wordt in het plan de mogelijkheid voor een tweede ontsluiting open gehouden als een afgeleide van de omlegging van rijksweg 9.

De infrastructuur op het toekomstige bedrijventerrein zelf kenmerkt zich door een rijweg van 9 meter breed. Deze loopt centraal door bedrijventerrein tussen de aansluiting op de Ommering en de mogelijke tweede aansluiting op de randweg en kan beschouwd worden als de centrale verdeelweg van het gebied. Vanaf deze weg zijn aftakkingen mogelijk het terrein in ten behoeve van de ontsluiting van de uit te geven kavels. Twee van deze aftakkingen zijn reeds vastgelegd, namelijk de eerder genoemde aansluiting op de weg langs het Noordhollands Kanaal en een verbinding met de Laanenderweg. Door deze laatste aansluiting krijgt het bedrijventerrein Laanenderweg tevens een meer directe aansluiting op de hoofdwegenstructuur rondom Alkmaar. Bovendien krijgt de Boekelermeer via deze weg een kruisingsvrije verbinding (onder de Leeghwaterbrug door) met het bedrijventerrein Overdie.

In het bestemmingsplan wordt de ontsluitingsstructuur tot het voorgaande beperkt. Uiteraard zullen er in de uiteindelijke situatie meer wegen komen. De situering hiervan wordt in belangrijke mate bepaald door de omvang en situering van de uit te geven kavels.

Om deze reden is binnen de categorie bedrijfsdoeleinden dan ook de aanleg van wegen mogelijk gemaakt.

Voor wat betreft het openbaar vervoer moet het gebied aangesloten worden op het bestaande lijnennet. Het gebied grenst aan de Laanenderweg, welke onderdeel vormt van de route van buslijn 78 (Alkmaar-Akersloot). Buiten de spits zal de Boekelermeer weinig buspassagiers trekken.

De Laanenderweg zal dan ook vooralsnog als route voor lijn 78 gehandhaafd worden. Afhankelijk van de vraag kan in de spits omgereden worden via de ontsluitingsweg van de Boekelermeer.

Tenslotte het langzaam verkeer. De ontsluiting voor fietsers en voetgangers op het wegennet van Alkmaar is eenvoudig te realiseren en is in feite reeds aanwezig. Immers de Ommering kent twee onderdoorgangen, te weten één onder de Leeghwaterbrug langs het Noordhollands Kanaal en één via een fietstunnel tegenover de Hadewijchstraat in de wijk Overdie. De interne structuur voor langzaam verkeer van de Boekelermeer zal op deze twee onderdoorgangen worden aangesloten. Voor een goede afwikkeling van het langzaam verkeer is het noodzakelijk dat het tunneltje tegenover de Hadewijchstraat zo direct mogelijk aansluit op het fietspad langs de Ommering. Het zal dan ook noodzakelijk zijn om een dam of bruggetje te maken over het water langs de Ommering, teneinde deze rechtstreekse verbinding te kunnen realiseren. De huidige Boekelermeerweg, die een belangrijke functie vervult voor het noord-zuid fietsverkeer, blijft gehandhaafd en krijgt tussen de Loodpolderweg en de ontsluitingsweg van de Boekelermeer een functie als fietspad. Op de Loodpolderweg en het zuidelijk deel van de Boekelermeerweg zal deze fietsroute samenvallen met een rijweg voor alle verkeer, aangezien deze wegen een functie vervullen voor de ontsluiting van de sportvelden en het agrarisch gebied van de gemeente Heiloo. Daarnaast zal op alle rijwegen gefietst kunnen worden, hetzij op de weg hetzij op een vrijliggend fietspad. Dit laatste met name in oostwest-richting zuidelijk langs de "Zandput". Hier is een fietsroute gedacht welke van groot belang is voor de bereikbaarheid van de schoolgebouwen op het bedrijventerrein Laanenderweg. Slechts op het weggedeelte aan de westzijde langs de "Zandput", dat aansluit op de Ommering, is geen fietsverkeer toegestaan.

Dit is uitgesloten om te vermijden dat fietsers gelijkvloers de Ommering oversteken.

3.2. Geluidsaspecten

De bedrijven, die zich op het bedrijventerrein kunnen vestigen, zullen een uitstralend effect op de omgeving hebben. Vooral de mogelijkheid die in het bestemmingsplan wordt geboden voor vestiging van zwaardere industriesoorten, waaronder een beperkte groep van zogenoemde A-inrichtingen, maakt de kans op geluid-uitstraling tot buiten de bestemmingsplangrenzen groot. Met het toelaten van A-inrichtingen op het bedrijventerrein is de gemeente krachtens de Wet Geluidhinder verplicht een geluidszône rondom het bedrijventerrein vast te stellen.

Aan de randen van het plangebied, gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de plangrenzen, bevindt zich een aantal wegen; deze hebben invloed op de binnen het plangebied gelegen terreinen. De betreffende wegen (Ommering, Westdijk en Rijksweg 9) hebben namelijk allemaal een intensiteit van meer dan 2450 motorvoertuigen per etmaal en moeten dan ook ingevolge de Wet Geluidhinder gezoneerd worden. Ook de centrale ontsluitingsweg van het plangebied zal aan de wettelijke bepalingen getoetst moeten worden. In het plangebied is rekening gehouden met de reconstructie van de Ommering en een nieuw aan te leggen wegtracé (omlegging rijksweg 9). Ook deze ontwikkelingen worden getoetst aan de normen van de Wet Geluidhinder.

a. Industrielawaai

Op het bedrijventerrein zullen dus op een gedeelte vestigingsmogelijkheden worden gecreëerd voor grotere industriële complexen, waaronder een beperkte groep van A-inrichtingen. Zoals gezegd zijn dit bedrijfscategorieën die op grond van de Wet Geluidhinder worden beschouwd als grote lawaaimakers en dus zal de gemeente rondom het bedrijventerrein een geluidszône vast moeten stellen. Enerzijds wordt hiermee voorkomen dat ter plaatse van bestaande en nog te realiseren woonbebouwing geluidoverlast tengevolge van industriële activiteiten op kan treden. Anderzijds wordt aan bedrijven die zich willen vestigen duidelijkheid verschaft omtrent de geluidemissie die zij mogen veroorzaken.

Op de grens van deze vast te stellen zône mag tengevolge van geluid afkomstig van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven geen hoger geluidniveau heersen dan 50 dB(A).

Bepalend voor de plaats waar deze 50 dB(A)-contour komt te liggen is, behalve de aan de bedrijven toe te kennen geluidruimte, vooral de in de omgeving aanwezige of geplande woonbebouwing of andere geluidgevoelige bestemmingen. Binnen de 50 dB(A)-contour is de aanwezigheid van woningbouw in principe niet toegestaan. Slechts reeds aanwezige bebouwing en incidentele nieuwbouw kan, onder bepaalde condities, binnen de zone toegelaten worden. De overschrijding van de normwaarde van 50 dB(A) mag voor de bestaande woningbouw echter niet meer bedragen dan 10 dB(A). Voor nieuwbouw geldt een maximum-overschrijding van 5 dB(A). Derhalve is ook de ligging van de 55 dB(A)- en 60 dB(A)-contouren van belang. Uiteraard hebben deze contouren een directe relatie met de reeds eerder genoemde 50 dB(A)-contour. De contouren zijn op bijgaande tekening nr. 40.867 weergegeven. De contouren zijn als zg. poldercontouren op de tekening aangegeven. Dit wil zeggen dat er geen rekening gehouden is met afscherpende effecten van reeds aanwezige bebouwing.

Voor de ligging van de contouren zijn de volgende uitgangspunten bepalend geweest:

- geen overschrijding van de normwaarde ter plaatse van de aanwezige woonbebouwing langs de Ommering;
- ter plaatse van de incidentele woonbebouwing aan de Westdijk wordt op een enkele plaats de maximale overschrijding van de 60 dB(A) aanvaardbaar geacht;
- op de gemeentegrens met Heiloo mag maximaal een geluidniveau van 55 dB(A) heersen.

Het voorgaande houdt in dat in een beperkt aantal situaties een hogere waarde dan 50 dB(A) aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor kunnen de volgende argumenten aangevoerd worden:

- * zonder ontheffing worden de vestigingsmogelijkheden voor A-inrichtingen en andere "grote" lawaaimakers sterk beperkt;
- * de geluidbelasting tengevolge van wegverkeerslawaai ter plaatse van de woonbebouwing langs de Westdijk is reeds dusdanig, dat ook bij een ontheffing (industrielawaai) tot 60 dB(A) het effect hiervan bij de woonbebouwing slechts in beperkte mate merkbaar zal zijn; bovendien worden laaggelegen bronnen op het bedrijventerrein door de aanwezigheid van een dijklichaam tussen de woningen en het bedrijventerrein nog extra afgeschermd;

- * de bebouwingsmogelijkheden voor incidentele agrarische bedrijfsgebonden woningen op het grondgebied van de gemeente Heiloo worden niet gefrusteerd.

Aan de voorwaarden waaronder door Gedeputeerde Staten ontheffing kan worden verleend (besluit grenswaarden binnen zônes rond industrieterreinen) wordt in de genoemde gevallen voldaan.

De berekeningen op basis waarvan de 50 dB(A)-, 55 dB(A)- en 60 dB(A) contouren zijn bepaald, zijn vastgelegd in rapport GALK 88.2.1 d.d. 13-03-1989 (M + P, raadgevende ingenieurs, B.V.)

b. Wegverkeerslawaaï

De langs de randen gelegen wegen alsmede de centrale ontsluitingsweg van het plangebied hebben allemaal een hogere intensiteit dan 2450 motorvoertuigen per etmaal. Strikt genomen dienen deze wegen in het kader van de Wet Geluidhinder gezoneerd te worden. Een nadere beschouwing van het plan leert dat deze zonering achterwege gelaten kan worden. Immers, het bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van (dienst)woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. Derhalve is ook toetsing van de geluideffecten van de in het plangebied aanwezige wegen niet aan de orde.

Een uitzondering wordt gevormd door de in het bestemmingsplan opgenomen tracé's voor reconstructie van de Ommering en de aanleg van een directe aansluiting van deze weg op Rijksweg A9.

Berekend is dat als gevolg van de reconstructie van de Ommering de gevelbelasting ter plaatse van de flats met circa 1 dB(A) zal toenemen. Aangezien deze flats inmiddels van gevelisolatie zijn voorzien en de Minister ingevolge artikel 90 lid 2 van de Wet Geluidhinder de hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor deze woningen heeft vastgesteld, is een toename van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie niet toelaatbaar.

Oplossingen kunnen gevonden worden in het toepassen van zogenoemd "geluidarm asfalt" als type wegverharding. Hierdoor kunnen reducties tot 4 dB(A) gerealiseerd worden.

3.3. Overige milieu-aspecten

Bij het ontwikkelen van het bestemmingsplan is extra zorg besteed aan het voorkomen van milieu-overlast voor met name de woonconcentratiegebieden aan de noordzijde van het plangebied.

In het bestemmingsplan wordt op het voor bedrijfsvestigingen bestemde gedeelte een tweetal categorieën van bedrijfsdoeleinden onderscheiden. In het categorie 1-gebied (op de plankaart met B-I aangegeven) zijn zwaardere, meer milieubelastende bedrijfscategorieën toegelaten, zij het dat grootschalige industriële complexen met een aanzienlijk milieueffect van vestiging zijn uitgesloten. Dit terrein is derhalve op ruime afstand van de woonconcentratiegebieden gesitueerd.

In de categorie 2-gebieden (op de plankaart met B-II aangegeven) kunnen zich uitsluitend bedrijven vestigen met een relatief klein milieueffect op de omgeving. Deze bedrijfscategorieën kunnen in principe zonder bezwaar op korte afstand van woonbebouwing worden gesitueerd. De terreinen, waarop vestiging van dit soort bedrijven mogelijk is, liggen het meest nabij de woonconcentratiegebieden.

Overigens zal het merendeel van de bedrijven moeten voldoen aan vergunningvoorschriften, die in het kader van de relevante milieuwetten zullen worden opgelegd.

Met de combinatie van ruimtelijke indeling en stringente vergunningvoorschriften kan worden verwacht dat de kans op het optreden van milieu-overlast minimaal zal zijn.

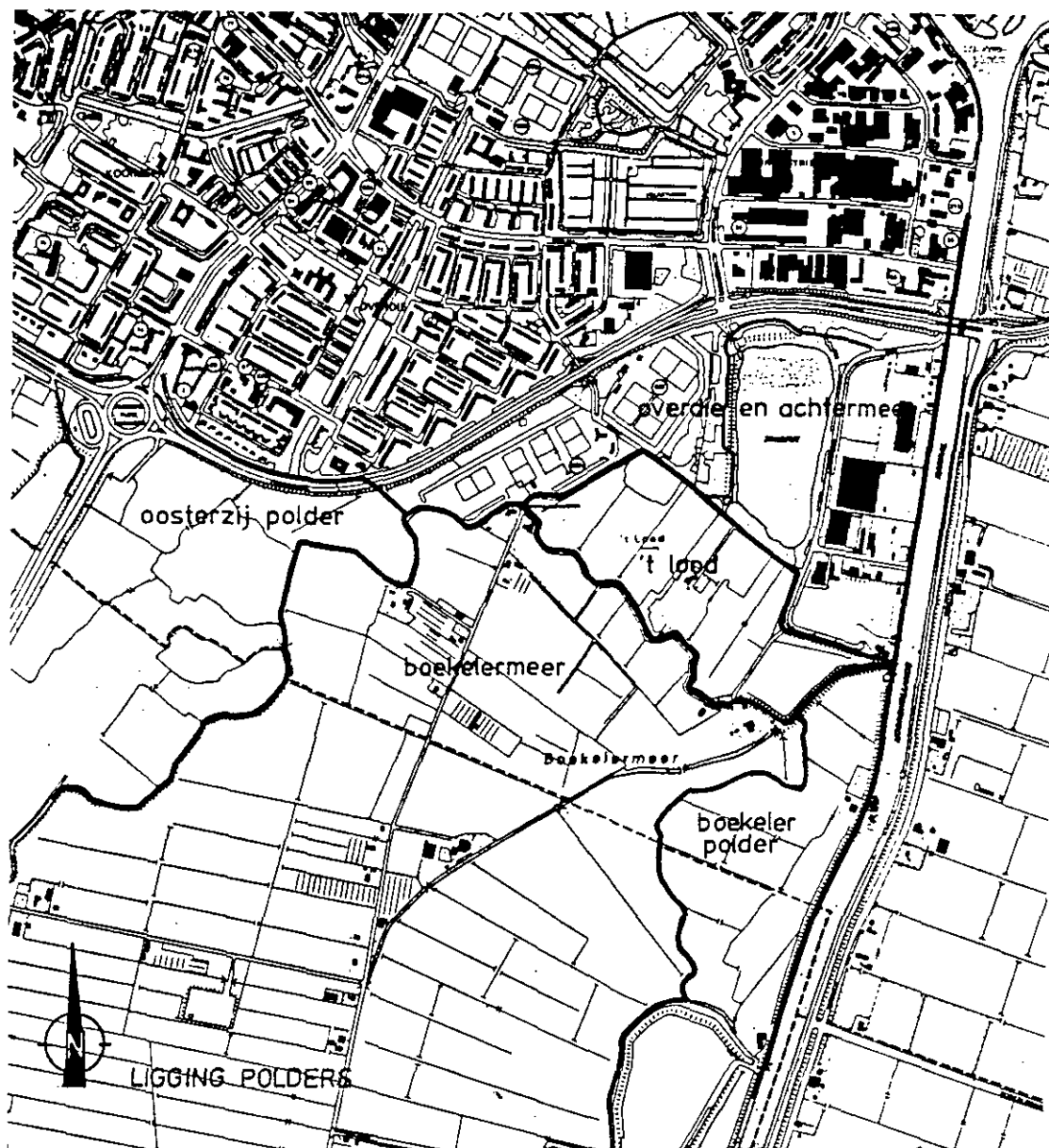
3.4. Waterhuishouding

Het plangebied maakt deel uit van vijf afzonderlijke polders, namelijk de polder Overdie en Achtermeer, de Oosterzijpolder, de Boekelermeer, de Boekelerpolder en de polder 't Lood. Deze polders hebben ieder een eigen, onderling verschillend, polderpeil. De bemaling van deze polders geschiedt door middel van een tweetal gemalen, welke in beheer zijn bij het waterschap "Het Lange Rond". In het gebied bestaat een kwelsituatie; de verversing van het oppervlaktewater gebeurt door het inlaten van water vanuit het Noordhollands Kanaal.

De huidige drooglegging van het gebied is onvoldoende om hierop bedrijven te vestigen.

Bovendien vertoont de waterhuishouding van een bedrijventerrein duidelijk andere kenmerken dan die van een agrarisch gebied.

In dit verband kunnen genoemd worden de toelaatbare oploop in het oppervlaktewater en de locatie van het oppervlaktewater. In elk geval moet in de nieuwe situatie voorkomen worden dat mogelijk verontreinigd oppervlaktewater van het bedrijventerrein het aansluitende agrarisch gebied binnendringt. Er is dan ook voor gekozen van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein een technisch zelfstandige polder te maken met een eigen bemaling.



Bovendien worden tegelijkertijd de diverse bestaande polderpeilen in het toekomstige bedrijventerrein gesaneerd met een ontwerppeil van N.A.P. -1.70 meter. In samenhang hiermee is het maaiveld geprojecteerd op N.A.P. -0.45 meter.

Teneinde de bemaling goed te laten verlopen zal worden voorzien in de bouw van éénemaal met twee bemalingsinstallaties. Eén bemalingsinstallatie zal functioneren ten behoeve van het bedrijventerrein en de Oosterzijpolder.

De waterafvoer van deze polder (polderpeil N.A.P. - 1,50) zal via een overstortconstructie worden gecombineerd met de waterafvoer van het bedrijventerrein via de zuidelijke afwateringssloot.

De andere bemalingsinstallatie functioneert voor het agrarisch gebied van de Boekelermeerpolder (polderpeil N.A.P. -2.50 meter).

Dit gemaal zal worden gebouwd in het zuidoostelijk deel van het plangebied en krijgt één uitstroomopening op het Noordhollands Kanaal. Ten behoeve van de waterverversing zal in het noordoosten van het plangebied een doorspoelconstructie worden gebouwd waarmee water uit het kanaal kan worden ingelaten.

3.5. Bodemgesteldheid

De huidige maaiveldhoogte varieert van N.A.P. -0.70 meter tot N.A.P. -1.80 meter. Bij de waterhuishouding is al aangegeven dat in de nieuwe situatie de maaiveldhoogte N.A.P. -0.45 meter zal bedragen ten-einde voldoende drooglegging te realiseren. Naast dit aspect speelt echter ook de bodemopbouw een belangrijke rol bij de ontwikkeling van bebouwing.

Het gebied is afgedekt met een kleilaag van circa één meter. Hieronder bevindt zich een zandpakket, met uitzondering van het gebied langs het Noordhollands Kanaal. In dit deel komen tot circa vijf meter diepte veenlagen voor. Een en ander komt naar voren uit een grondonderzoek waarvan een uitgebreide rapportage beschikbaar is. Uiteraard zal het hele gebied met zand opgehoogd worden. Gezien echter de opbouw van de ondergrond kan over het algemeen gesproken worden over goede fundatiemogelijkheden.

PARAGRAAF IV - DIVERSE ONDERWERPEN

4.1. Straalverbindingen

Over het bestemmingsplangebied lopen een tweetal straalpaden. Het ene betreft een straalpad van de PTT vanaf Wormerveer naar de PTT-toren op het industrieterrein Overdie. Dit straalpad loopt over de noordoostelijke punt van het bestemmingsplangebied ter plaatse van de Leeghwaterbrug.

Het tweede betreft een straalpad van de CAI dat loopt vanaf de Hemweg-centrale naar de ontvangtoren op het terrein van het Gasbedrijf aan de Helderseweg. Dit laatste straalpad strekt zich uit dwars over het plangebied van zuidoost naar noordwest en gaat daarbij over een deel van de bedrijvenbestemming heen.

De bij de straalpaden behorende hoogtes zijn op de kaart weergegeven.

4.2. Leidingenstraat

In het zuidoostelijk deel van het plangebied bevindt zich een leiding-tracé met een breedte van 24 meter. Hierin liggen onder meer een gastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie, een gastransportleiding en een glycolleiding van Amoco Netherland Petroleum Company en twee watertransportleidingen van de N.V. W.R.K. De aanwezigheid hiervan legt grote beperkingen op aan de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden. Om deze reden is dit deel buiten de bedrijfsontwikkeling gehouden en heeft het gebied een agrarische bestemming gekregen. Voor het agrarisch gebruik levert de aanwezigheid van het leiding-tracé weinig problemen op. Wel gelden de volgende beperkingen binnen een afstand van 5 meter van de gastransportleidingen:

- geen gesloten wegdek;
- geen diepwortelende beplanting;
- geen wijzigingen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
- geen graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- geen goederenopslag en geen indrijving van voorwerpen in de grond.

Uiteraard is tevens de plaatsing van kassen op het leidingtracé niet toegestaan.

4.3. Economische uitvoerbaarheid

Het plan voor de ontwikkeling van de Boekelermeer is op zijn economische haalbaarheid getoetst.

Om de kosten en opbrengsten te kunnen bepalen is een inventarisatie gemaakt van de werkzaamheden die verricht moeten worden om bouwrijpe grond te kunnen leveren. Het gebied waarbinnen deze inventarisatie heeft plaatsgevonden omvat niet het totale bestemmingsplangebied, maar wordt begrensd door:

- de Heilooërdijk en de Laanenderweg aan de noordzijde;
- het Noordhollands Kanaal aan de oostzijde;
- de gemeentegrens aan de zuidzijde (exclusief het gebied liggend op de leidingenstraat en tussen deze strook en de gemeentegrens);
- de Loodpolderweg en het omgelegde tracé van rijksweg 9 aan de westkant.

De nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen de Heilooërdijk en de Ommering is niet in de inventarisatie betrokken; voor de aanlegkosten van deze weg (f 2.718.000,-- excl. b.t.w.) moet financiering worden gevonden in het kader van een RSEB-subsidie. Wat betreft de nieuw te stichten gemalen wordt er in de kostenopstelling vanuit gegaan dat de kosten hiervan gedragen worden door het waterschap "Het Lange Rond". De binnen het gebied te verrichten werkzaamheden omvatten onder meer verwerving, civiel-technische werken, groenaanleg, planontwikkeling en het omleggen van kabels en leidingen.

De kosten hiervan moeten worden gedekt via de gronduitgifte; naar schatting kan 49.6 ha grond worden uitgegeven tegen een gedifferentieerde verkoopprijs variërend van f 80,-- tot f 126,-- per m² (excl. b.t.w.). Gemiddeld zal dit voor het gebied neerkomen op een grondopbrengst van f 95,-- per m² (excl. b.t.w.) Gezien de ontwikkelingen op de markt voor bedrijventerreinen worden de genoemde uitgifteprijsen haalbaar geacht. De op grond van het voorgaande opgestelde grond-exploitatiebegroting levert het volgende beeld op (eindwaarden per 31-12-1995):

<u>Kosten</u> (x f 1.000,--)		<u>Opbrengsten</u> (x f 1.000,--)	
saldo en nog te maken		nog te realiseren ont-	
kosten	f 38.950,--	vangsten	f 46.938,--
rente-verliezen	f 18.769,--	rentewinsten	f 10.781,--
totaal	f 57.719,--	totaal	f 57.719,--

Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden gesteld dat het plan economisch uitvoerbaar is.

Tenslotte nog het volgende: de economische haalbaarheid hangt nauw samen met het in de exploitatie-opzet gedachte realiseringstempo. Een wijziging en/of vertraging in de uitvoering kan verregaande consequenties hebben voor de haalbaarheid van het plan. Het is dan ook zaak dat de voor de realisering benodigde gronden tijdig worden verworven, waarbij zonodig tot onteigening zal worden overgegaan.

4.4. Overleg en inspraak

Zoals gebruikelijk is omtrent het onderhavige bestemmingsplan vooroverleg gevoerd ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. In dezelfde periode zijn de belanghebbenden geïnformeerd en is gelegenheid geboden te reageren op het plan. De resultaten van deze inspraak zijn weergegeven in een aparte (bij het plan gevoegde) rapportage. In het navolgende worden dan ook alleen de resultaten van het vooroverleg behandeld.

De volgende instanties hebben bericht gegeven geen opmerkingen te hebben over het ontwerp-bestemmingsplan:

1. N.V. Nederlandse Gasunie, bij brief van 27 mei 1988;
2. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht, Noord-Holland en Flevoland, bij brief van 31 mei 1988;
3. Provinciaal Electriciteitsbedrijf van Noord-Holland, bij brief van 2 juni 1988;
4. Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier, bij brief van 27 mei 1988.

In het navolgende zijn de reacties opgenomen van de overleginstanties welke opmerkingen hebben gemaakt. Daarbij ontbreekt de PPD-Noord-Holland; deze instantie zal eerst reageren nadat G.S. een standpunt omtrent de streekplanafwijking hebben bepaald. *

* voetnoot: de reactie van de Dienst Ruimte en Groen van de provincie Noord-Holland (vml. PPD) is samengevat en behandeld in het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan. Verwezen wordt dan ook naar dit voorstel.

Gemeenschap van de Uitwaterende Gronden in
Friesland en Westfriesland

Verzocht wordt het in paragraaf 3.3 opgenomen overzicht met milieuwetten aan te vullen met de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren.

Ten aanzien van de riolering zijn mogelijk speciale maatregelen noodzakelijk waar gevaar bestaat voor vervuiling van het straatoppervlak (bijv. door laden en lossen). Voor de gedachte laad- en losfaciliteiten is ontheffing nodig van de geldende keurbepalingen: dit vereist vroegtijdig overleg. Tevens is overleg nodig over de geplande gemalen, waarvan de totale bemalingscapaciteit maximaal 10 m³/100 ha/minuut mag bedragen.

Tenslotte bestaat onduidelijkheid omtrent de gemeentelijke plannen of ideeën aangaande de aanwezige woonschepen.

2. Provinciaal Waterleidingbedrijf van Noord-Holland

Ten behoeve van het ondergronds verkeer moet ruimte gereserveerd worden die vrij is van bomen en stekelige planten en zonder gesloten verharding. Hierover dient vooraf overleg gevoerd te worden.

In het belang van de volksgezondheid moet de grond vrij zijn van gevaarlijke stoffen teneinde infiltratie hiervan in de leidingen te voorkomen.

Ten aanzien van de in paragraaf 4.2 genoemde watertransportleidingen wordt opgemerkt dat deze niet van het PWN zijn, maar van de NV WRK.

3. Ministerie van Landbouw en Visserij, Directeur Landbouw,
Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie
Noord-Holland

In artikel 2.26 wordt in de definitie van "grondgebonden agrarisch bedrijf" de hoogte van te bouwen kassen geregeld. De voorkeur gaat er naar uit dergelijke bebouwingsvoorschriften niet in de begripsbepalingen maar in de voorschriften van de agrarische bestemming, te regelen.

Ad. 1

De milieuwetten worden niet meer expliciet genoemd, daar het in het kader van het bestemmingsplan niet relevant is een compleet overzicht te geven.

Omtrent de uitwerking van de waterhuishouding en de riolering zal tijdig overleg worden gevoerd met de hierbij betrokken c.q. hiervoor verantwoordelijke instanties. Ditzelfde geldt als tot de realisering van een laad- en losgelegenheid wordt overgegaan.

Aangezien het Noordhollands kanaal direct aan het bedrijven-terrein grenst worden hierin ligplaatsen voor woonschepen ongewenst geacht.

Gezocht zal worden naar alternatieve ligplaatsen voor de aanwezige woonschepen.

Ad. 2

Bij de verdere uitwerking van het plan zal in voldoende mate tijd beschikbaar zijn voor nevenbedoeld overleg.

Aangenomen mag worden (gezien de huidige functie) dat de grond schoon is. Via een globaal bodemonderzoek zal dit nog gecontroleerd worden.

De toelichting is op dit punt aangepast.

Ad. 3

De regeling voor de hoogte van kassen is geschrapt in de begripsbepalingen en opgenomen in de bebouwingsregeling voor de gronden met een agrarische bestemming.

Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de mogelijkheid biedt een deel van de bestemming "sportieve recreatie" te wijzigen in de bestemming "gemengde bebouwing". Geadviseerd wordt de behoefte hieraan in de toelichting nader te motiveren; ook blijkt uit de toelichting en voorschriften niet wat verstaan moet worden onder "gemengde bebouwing".

Tenslotte wordt aanbevolen recreatief medegebruik binnen de bestemming "groenvoorzieningen" expliciet mogelijk te maken.

4. Hoofdingenieur-Directeur, tevens Inspecteur van de Volkshuisvesting in Noord-Holland

Op tekening nr. 40.867 is de 55 dB(A)-contour aangegeven; aangeraden wordt om ook de 50 dB(A)-contour aan te geven, welke de gemeentegrens zal overschrijden. Aangenomen wordt dat hierdoor de Kroon de geluidzone moet vaststellen.

De in artikel 2.4.C bedoelde gebouwen worden conform de definitie beschouwd als bestaand bouwwerk en vallen dus onder de overgangsbepalingen.

Het lijkt niet aannemelijk dat dit de bedoeling is.

5. Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij N.V.

Een industrieterrein trekt zeker buiten de spits weinig buspassagiers aan. Voorgesteld wordt de route van lijn 78 via de Laanenderweg te handhaven. Afhankelijk van de vraag kan in de spitsuren worden omgereden via de hoofd-ontsluitingsweg van de Boekelermeer.

6. Gasbedrijf Kop Noord-Holland

In het bestemmingsplan is, met uitzondering van de begripsbepalingen, geen passage aangetroffen omtrent het oprichten van inrichtingen voor nutsbedrijven.

Een dergelijke passage is wel nodig in verband met het plaatsen van regelstation(s).

Zoals in de toelichting en in de voorschriften is aangegeven wordt de mogelijkheid gecreëerd tot het wijzigen van de bestemming in verband met de afnemende behoefte aan buitensportaccommodaties, wat overigens ook een landelijke tendens is.

De op te richten "gemengde bebouwing" is nader omschreven.

Het betreffende voorschrift is in de voorgestelde zin aangepast.

Ad. 4

In het overleg met PWS is gebleken dat bij realisering van een Afvalverwerkingsinstallatie rekening moet worden gehouden met een hogere geluidsbelasting dan verondersteld. Het bestaande ontheffingsverzoek is dan ook ingetrokken; er zal een nieuwe ontheffingsprocedure worden gevoerd waarin de opmerking omtrent contourlijnen en grensoverschrijdend karakter is meegenomen.

De gemaakte opmerking wordt onderschreven en derhalve is artikel 2.4.C. geschrapt.

Ad. 5

Er bestaat geen bezwaar tegen het voorlopig handhaven van de Laanenderweg als route voor buslijn 78, zeker gezien de hier aanwezige scholen. Een definitieve beslissing omtrent het al of niet omleiden van buslijn 78 kan genomen worden indien de Boekelermeer bebouwd is en meer duidelijkheid bestaat omtrent het passagiersaanbod. De toelichting is op dit punt aangepast.

Ad. 6

Regelstations vallen onder de begripsbepaling "nutsvoorzieningen"; in de daarvoor in aanmerkingkomende bestemmingen worden dergelijke voorzieningen expliciet mogelijk gemaakt.

7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland

De benaming van het plan op het titelblad is niet in overeenstemming met de plankaart en artikel 19 van de voorschriften.

De aanduiding waterkerende dijk is ter plaatse van het uitstroomwerk bij het zuidelijk gemaal doorgezet. Dit is niet juist aangezien ter plaatse van het uitstroomwerk de dijk doorgegraven wordt. Dit betekent dat ter weerszijden van het uitstroomwerk de waterkerende functie hersteld en ook als zodanig op de plankaart aangegeven moet worden.

Ter plaatse van het uitstroomwerk is de bestemming "wegen" onderbroken en vervangen door de bestemming "water" met de aanduiding "brug". Dit betekent formeel het wegbestemmen van de weg.

Voor de aanleg van het uitstroomwerk is overleg noodzakelijk i.v.m. hiervoor benodigde vergunning.

De naamgeving van het Noordhollands Kanaal op de plankaart is niet juist vermeld.

Het bedrijventerrein wordt via een weg ontsloten op de rijksweg Alkmaar-Akersloot; hiervoor is ontheffing nodig op grond van de Verkeerswet tegen lintbebouwing.

Hierover is overleg noodzakelijk waarbij tevens aandacht moet worden geschonken aan het fietsverkeer op deze weg.

De bouwhoogte voor verkeerstechnische voorzieningen wordt in artikel 8.3 beperkt tot maximaal 9 meter; de verlichtingssystemen voor rijkswegen vergen echter een hoogte van maximaal 14 meter. Dit artikel moet verruimd worden.

In artikel 16 ontbreekt een algemene verbodsbepaling voor het storten van afval, puin en opslag van goederen c.a. anders dan ter realisering van of verband houdende met de bestemming. In verband met de mogelijk langs het Noordhollands Kanaal te creëren laad- en losgelegenheid is een verbod op de opslag van materiaal en materieel noodzakelijk om te voorkomen dat de loswallen als opslag plaats gaan fungeren. Artikel 16 moet hiertoe dan ook worden uitgebreid.

Ad. 7

Het titelblad is aangepast.

De waterkerende functie wordt inderdaad onderbroken en moet tot aan het uitstroomwerk hersteld worden.

De plankaart is in bedoelde zin aangepast.

De constatering dat de weg is wegbestemd is niet juist.

De betreffende gronden hebben namelijk de bestemming "wegen" met de aanduiding "brug".

Bij de uitwerking van het plan zal dit overleg worden gevoerd.

De plankaart is aangepast.

Dit overleg zal bij de verdere uitwerking gevoerd worden; uiteraard zal bij de plannen voor deze weg de positie van de fietser bijzondere aandacht krijgen.

Artikel 8.3 is conform het verzoek aangepast; eveneens is artikel 12.3 in genoemde zin aangepast.

De visie van Rijkswaterstaat wordt onderschreven en derhalve is artikel 16 in de gevraagde zin uitgebreid.

8. Ondersteuningsinstituut Noord-Holland

De voorgestelde inspraakprocedure wordt onderschreven, waarbij er op wordt gewezen dat de resultaten hiervan bekend moeten zijn alvorens het plan ter visie wordt gelegd. Opgemerkt wordt dat de maatschappelijke uitvoerbaarheid niet beoordeeld kan worden zonder de resultaten van de inspraakprocedure te kennen.

9. Rijksconsulentschap Economische Zaken in de provincie Noord-Holland

Artikel 7 regelt de bestemming voor de gronden "BII" en laat naast bedrijven ook bepaalde vormen van detailhandel toe. Echter, ingevolge lid 1.a. zijn niet-hinderwetplichtige bedrijven toegelaten waar bijna alle vormen van detailhandel toelaatbaar zijn. Dit lijkt niet in overeenstemming met de doelstelling van het plan. Hoewel bepaalde vormen van perifere detailhandelsvestigingen in het kader van het rijksbeleid in principe toelaatbaar zijn verdient het aanbeveling, gezien de mogelijkheden op bedrijventerreinen elders in Alkmaar, de Boekelermeer voor detailhandelsvestiging uit te sluiten.

In artikel 7 lid 1.e worden ook camping- en watersportartikelen genoemd. Deze categorie hoort niet thuis op een bedrijventerrein, tenzij expliciet gekoppeld als accessoireverkoop bij boten en caravans.

De regeling van de toelaatbaarheid van bedrijven is niet erg duidelijk, hetgeen wordt veroorzaakt door het op de Staat van Inrichtingen voorkomen van allerlei activiteiten die niet thuishoren op een bedrijventerrein.

Het plan besteedt geen aandacht aan de energievoorziening, hetgeen uit een oogpunt van energie-efficiency wel aan te bevelen is. Aandacht kan worden geschonken aan windenergie, warmtekrachtkoppeling en afval- en restwarmte. Regelingen voor toepassing hiervan zouden in het plan moeten worden opgenomen.

Ad. 8

Van het genoemde voorbehoud wordt kennis genomen, waarbij opgemerkt kan worden dat bij de ter visie legging ook commentaar zal zijn geleverd op de ingediende reacties van de insprekers.

Ad. 9

In zijn algemeenheid wordt detailhandel op het onderhavige terrein niet wenselijk geacht, met uitzondering van detailhandel in volumineuze artikelen. Onderkend wordt dat de regeling op dit punt te veel ruimte laat; derhalve is lid 1.a van artikel 7 geschrapt.

De verkoop van camping- en watersportartikelen past inderdaad niet binnen de gedachte opzet van het bedrijventerrein. Artikel 7 lid 1e is dan ook aangepast.

In het voorgaande is reeds aangegeven dat meer duidelijkheid wordt geschapen door artikel 7 lid 1a te schrappen. Verder zal ook de Staat van Inrichtingen nog bijgesteld worden.

In principe wordt het streven naar energie-efficiency onderschreven. Op dit moment valt echter niet aan te geven in welke vorm dit in praktijk zal kunnen worden gebracht. De bestemmingen zijn daarom dusdanig omschreven dat toepassing van alternatieve energie-voorziening in de toekomst mogelijk is.

10. Kamer van Koophandel voor Hollands Noorderkwartier

In het licht van de 4e nota R.O. en de hierin geschetste ontwikkelingen worden de verbindingen tussen de regio Alkmaar en de regio Amsterdam/Schiphol gunstiger.

Dit vergroot de kans op het aantrekken van hoogwaardige bedrijvigheid. In verband hiermee verdient het aanbeveling een evenwichtiger afweging te maken tussen enerzijds hoogwaardige bedrijvigheid en anderzijds, milieuhinderlijke bedrijvigheid.

In het westelijk deel van het terrein liggen enkele restterreinen welke een agrarische bestemming hebben. Gezien de ligging aan de A9 vragen deze een creatieve invulling.

Ad. 10

De genoemde afweging heeft in het kader van de opstelling van het bestemmingsplan plaatsgevonden.

Dit heeft ertoe geleid dat de mogelijkheden voor A-inrichtingen beperkt zijn tot de gronden direct langs het kanaal gelegen. Het resterende terrein biedt ruime mogelijkheden voor hoogwaardige bedrijvigheid.

Gezien de beperkte ontsluitingsmogelijkheden en de onduidelijkheid omtrent de reconstructie van de A9 is gekozen voor een agrarische bestemming. Niet uitgesloten is dat (na de reconstructie) deze terreinen alsnog een andere bestemming krijgen.

Ad. 11

De dubbelfunctie van het zuidelijk deel van de Boekelermeerweg wordt onderkend.

Dienovereenkomstig is het plan op dit punt aangepast, door alleen het deel tussen de Ioodpolderweg en de ontsluitingsweg van de Boekelermeer als fietspad in te richten. Vanaf de ontsluitingsweg behoudt de Boekelermeerweg zijn huidige functie en in samenhang daarmee ook het huidige profiel (circa 5 meter).

Ad. 12

Reeds bij het bestemmingsplan Laanenderweg is dit straalpad aan de orde geweest en is besloten dit niet op de plankaart vast te leggen. Gezien het ontbreken van bezwaren van de PTT hiertegen is ook in de Boekelermeer voor deze opzet gekozen. Voorzover bebouwing in de Boekelermeer consequenties heeft voor dit straalpad dient dit door de PTT zelf opgelost te worden.

11. Gemeente Heiloo

In de toelichting wordt aangegeven dat de Boekelermeerweg een functie krijgt als fietspad met een profiel van 3,5 meter rijweg en ter weerszijden een voetpad van 1 meter. Echter deze weg vervult een functie als ontsluitingssweg voor het zuidelijk deel van de Boekelermeer naast de functie als fietsroute naar in Alkmaar gelegen scholen. Derhalve dient de autofunctie van deze weg gehandhaafd te worden, terwijl het profiel van de rijweg minimaal 5 meter moet zijn.

12. PTT-Telecommunicatie, Directoraat Kabel- en Radioverbindingen

Om aan de toenemende vraag naar transportcapaciteit voor telecommunicatieverkeer te kunnen voldoen heeft de PTT in het verleden een straalverbinding in gebruik genomen tussen Alkmaar en Haarlem. Dit straalpad dient met de bijkomende hoogtes op de plankaart aangegeven te worden.

13. Waterschap Het Lange Rond

Er bestaan op onderdelen van het plan nog vragen ten aanzien van de afstemming tussen het gemeentelijk beleid en het waterschapsbeleid inzake de waterhuishouding. Hierover is nader overleg noodzakelijk, waarbij wordt opgemerkt dat het bestuurlijk overleg in het kader van het vooroverleg te laat is om de genoemde beleidsafstemming te realiseren.

14. Landbouwschap Noord-Holland

De aanleiding voor de planvorming vloeit met name voort uit het Provinciaal Afvalstoffenplan. Het is niet gewenst om vooruitlopend op provinciale planvorming reeds een bestemmingsplan procedure te starten.

Het bedrijventerrein krijgt een grotere oppervlakte dan in het streekplan is aangegeven; dit wordt niet aanvaardbaar geacht.

Aangetoond is dat de vuilverbrandingsinstallatie overlast geeft voor de nabijgelegen agrarische bedrijven. Een tweede vuilverbrandingsinstallatie in het agrarisch gebied wordt dan ook niet gewenst geacht.

Ad. 13

Het overleg over de waterhuishouding is gestart en als gevolg hiervan is het plan op enkele punten gewijzigd. Zo wordt de afwatering van de Oosterzijpolder aan de zuidzijde van het plangebied gecombineerd met die van het bedrijventerrein. In het verlengde hiervan vervalt het noordelijk gemaal; ter plaatse zal een inlaatconstructie worden gerealiseerd. De plankaart en de toelichting zijn conform het voorgaande aangepast.

Ad. 14

De planvorming voor de Boekelermeer sluit aan op het streekplan en vloeit voort uit de gemeentelijke wens op korte termijn te kunnen beschikken over een terrein met een gedifferentieerd aanbod aan bedrijfskavels. Een en ander wordt in de toelichting nader omschreven. Aangezien in de regio een groot tekort bestaat aan terreinen waarop zich A-inrichtingen (waaronder een VVI kan worden begrepen) kunnen vestigen is ook deze categorie opgenomen.

De afwijking van het streekplan wordt ingegeven door de behoefte aan bedrijfskavels welke zich presenteren langs de hoofdinfrastructuur. Dit blijkt ruimtelijk goed inpasbaar, reden waarom de gemeente het verzoek aan de provincie heeft gedaan om op dit punt het streekplan aan te passen.

Er is geen sprake van een tweede AVI, maar van vervanging van de bestaande installatie. Een eventuele nieuwe AVI zal uiteraard moeten voldoen aan de daarvoor geldende milieu-eisen.

15. Intercommunaal Lichaam Vuilverbrandingsinstallatie
Alkmaar e.o.

In artikel 6.5. wordt de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde bepaald op ten hoogste 3 meter. Deze bepaling werkt beperkend op de bouw van opslagsilo's en dergelijk, vooral als deze op een later tijdstip worden gebouwd.

In artikel 6.7. wordt de mogelijkheid geboden vrijstelling te verlenen van de bouwhoogte van 20 meter tot een maximum van 35 m voor gebouwen en 100 meter voor schoorstenen, één en ander tot ten hoogste 20% van het bouwvlak. Op grond van de tot nu toe bekende plannen voor nieuwbouw (met een maximale bouwhoogte tot 40 à 45 meter voor het hoofdgebouw en 100 meter voor de schoorsteen) is het bestemmingsplan te beperkend. Om een AVI mogelijk te maken moet of de bouwhoogte worden verhoogd of de vrijstellingsruimte verruimd.

16. Provinciale Waterstaat van Noord-Holland

De gehanteerde verkeerscijfers zijn niet juist. Enerzijds is de verkeersproductie van het bedrijventerrein te hoog ingeschat, terwijl anderzijds de intensiteiten op de Ommering te laag zijn. Dit heeft te maken met de keuze van het peiljaar; dit moet dusdanig gekozen worden dat het gehele bedrijventerrein gerealiseerd kan zijn, evenals de verdubbeling van de Ommering.

Ad. 15

De hoogte van 3 meter geldt voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Opslagsilo's e.d. vallen onder de definitie van gebouwen en hiervoor gelden de hoogtes zoals weergegeven op de plankaart en eventuele vrijstellingsbepalingen.

Onderkend wordt dat de huidige bebouwingsregeling beperkend werkt voor de vestiging van een AVI in die zin dat een onevenredig grote kavel moet worden afgenomen.

Voor de bestemming "BI" zijn dan ook de bebouwingsregels aangepast.

De bebouwingshoogte wordt bepaald op 25 meter, met daaraan gekoppeld de mogelijkheid vrijstelling te verlenen tot een hoogte van 45 meter voor gebouwen en 110 meter voor schoorstenen, één en ander tot ten hoogste 20% van het bouwvlak.

Ad. 16

De verkeersberekening is aangepast aan de prognose van P.W.S. voor de Ommering. Tevens is de productie voor het bedrijventerrein berekend. Daarbij is het aantal arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein opnieuw berekend en bepaald op 40 arbeidsplaatsen per hectare. Dit is veel lager dan de oorspronkelijk gehanteerde 80 arbeidsplaatsen. Gezien echter het karakter van het bedrijventerrein en het feit dat de Beverkoog een bezetting kent van 50 arbeidsplaatsen per hectare, is deze bijstelling alleszins redelijk. Op grond van het voorgaande zijn de intensiteiten berekend en is de dimensionering van het kruispunt ter plaatse van de aansluiting van de Boekelermeer op de Ommering bepaald.

Gezien de intensiteiten zal de verkeersafwikkeling op het kruispunt Ommering/Bestevaerstraat/aansluiting Boekelermeer dusdanig problematisch zijn, dat niet volstaan kan worden met één ontsluiting voor het bedrijventerrein.

Ten behoeve van het fietsverkeer van en naar het bedrijventerrein moet een rechtstreekse verbinding worden gemaakt tussen het fietspad langs de Ommering en de voor fietsers beschikbare onderdoorgangen onder deze weg; omrijden via bestaande woonwijken is niet acceptabel.

De voorzieningen aan de Ommering als gevolg van de aansluiting van de Boekelermeer dienen ten laste van het bestemmingsplan te worden gebracht.

De geprojecteerde aansluiting van het bedrijventerrein op de omgelegde rijksweg 9 dient als "weg" te worden aangegeven en niet als "groen".

In de artikelen 8, lid 3 en 12, lid 3 ware de hoogte van verkeerstechnische voorzieningen te stellen op 10 meter in plaats van 9 meter.

Het concept-ontheffingsverzoek industrielawaai is niet bij de stukken aangetroffen; derhalve kan hierop nog niet inhoudelijk worden ingegaan. Uit de toelichting wordt niet duidelijk welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij de vaststelling van de zone. Evenmin wordt aandacht besteed aan de op het bedrijventerrein Laanenderweg gelegen school welke een hogere geluidsbelasting zal kennen dan 55 dB(A).

In het licht van de nieuwe berekeningen (onder meer met nieuwe cijfers omtrent het aantal arbeidsplaatsen) is één ontsluiting meer dan voldoende.

De bezorgdheid ten aanzien van de fietsontsluiting wordt onderschreven. Derhalve voorziet het plan thans in een directe aansluiting van het fietspad langs de Ommering op het fietstunneltje tegenover de Hadewijchstraat.

In de aanvraag voor de RSEB/EFRO-subsidie voor de ontsluitingsweg is met de genoemde voorzieningen rekening gehouden.

In het licht van het voorgaande is deze ontsluiting niet strikt noodzakelijk; de aanleg zal bepaald worden door de mogelijkheden en derhalve wordt de bestemming "groen" (met wijzigingsbevoegdheid) gehandhaafd.

Naar aanleiding van de reactie van Rijkswaterstaat is de hoogte van genoemde voorzieningen thans bepaald op 14 meter.

Aangezien inmiddels een nieuw ontheffingsbesluit is ingediend en het plan hierop is aangepast, wordt hiernaar verwezen. Ten aanzien van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie van de Ommering kan verwezen worden naar het bij het plan gevoegde acoustisch rapport.

Tenslotte wordt gesteld dat dat de wegreconstructies geen acoustische consequenties hebben voor het plan; echter een acoustisch rapport is noodzakelijk gezien de gevolgen voor de (buiten het plan) gelegen flats langs de Ommering.

Onduidelijk is in hoeverre de waterhuishoudkundige inrichting van het plan in overleg met het waterschap tot stand is gekomen, terwijl evenmin is aangegeven welke oppervlakte is gereserveerd voor waterberging. Een strook langs het kanaal dient primair de bestemming waterkerende dijk te krijgen en derhalve niet onder de "aanduidingen" te worden vermeld.

Er is overleg gevoerd met het Waterschap Het Lange Rond waarbij tevens het bergend vermogen aan de orde is geweest. Het plan voldoet aan de te stellen waterhuishoudkundige eisen.

Gezien het aanleg-vergunningstelsel dat aan de aanduiding "waterkerende dijk" is gekoppeld wordt de noodzaak niet ingezien hier een bestemming van te maken.