

## UITSLUITEND PER E-MAIL

Gemeente Alkmaar

T.a.v. De heren [REDACTED] en [REDACTED]

Mallegatsplein 10

1815 AG ALKMAAR

E: [REDACTED] en [REDACTED]

Schiphol-Rijk, 7 juni 2023

**Betreft:** Project Zuiderhaven – Gevolgen besluitvorming brugverbinding

Geachte heren,

Conform het verzoek van [REDACTED] ontvangen jullie hierbij een nadere toelichting op de implicaties van de besluitvorming omtrent de brugverbinding tussen Overdie en Oudorp. Meer specifiek beschouwen we de gevolgen van de besluitvorming daaromtrent voor de planontwikkeling in Overdie en de eventuele consequenties van de diverse brugvarianten voor dit project.

### 1. Inleiding

Met de grootschalige nieuwbouwplannen van de gemeente Alkmaar in Overdie en Oudorp is onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een noord-zuidverbinding tussen de twee wijken. Het College liet onderzoeksbureau [REDACTED] in maart 2022 de twee meest verstrekkende opties uitwerken: een volwaardige brugverbinding en een fiets- en wandelbrug. Als tussenvorm oppert het adviesbureau een brug voor (brom-)fietsers, wandelaars en lijnbussen.

In het coalitieakkoord van 2022-2026 is vervolgens uitgegaan van een fiets- en wandelbrugverbinding. Dit heeft ook als uitgangspunt gediend voor het stedenbouwkundig plan van Overdie. Binnen het stedenbouwkundig plan is in Overdie een landingspositie aangewezen in het verlengde van de Bestevaerstraat. In opdracht van Reales zijn door MAAN verschillende opties getekend voor de wijze waarop de brug gerealiseerd kan worden rekening houdende met de hoogte, de kabels en leidingen en de dijk bij Oudorp.

In het coalitieakkoord van de in 2023 gevormde nieuwe coalitie staat dat het voornemen bestaat om in Q2 2024 tot een onherroepelijk besluit te komen omtrent de brugverbinding. Daarbij wordt vermeld dat een autobrugverbinding en een fietsstraatweg met de auto te gast worden onderzocht.

Uit dit nieuwe coalitieakkoord volgt dat de besluitvorming omtrent het brugtype kennelijk nog ter discussie staat en dat een besluit daaromtrent nog een jaar op zich laat wachten. Dit heeft verstrekkende gevolgen voor de ontwikkeling van Zeglis Fase 1. Dit zou immers betekenen dat het bestemmingsplan Zeglis Fase 1 niet ter inzage kan tot een besluit daaromtrent is genomen, tenzij de gemeente de inwerking van de brug op een later moment afhankelijk maakt van het bestemmingsplan Zeglis Fase 1.

Bovendien geldt dat bij een keuze voor een autobrugverbinding de eerste gebouwen (gebouwen A en mogelijk ook B) in Zeglis Fase 1 niet tot stand kunnen komen in verband met de enorme fijnstoftoename en geluidsdruk ten gevolge van 20.000 autoverkeersbewegingen per dag. De overige gebouwen zouden dan vanuit technisch oogpunt wel gerealiseerd kunnen worden, maar vanuit leefbaarheid gezien een inferieure woonkwaliteit hebben; de autobrugverbinding zou een te grote doorbreking/barrière zijn tussen het gebied en de stad. Het is onze verwachting dat dit eveneens zal gelden voor Zeglis Fase 6.

Ergo, een autobrugverbinding zou de gehele ontwikkeling in Overdie en (een deel van) Oudorp onmogelijk maken. Wij lichten dit hierna toe.

## 2. Brugvarianten

Er zijn drie mogelijke brugvarianten:

1. Een fiets- voetgangersbrug
2. Een fiets- voetgangersbrug met incidenteel autoverkeer waarbij de auto te gast is
3. Een volledige autobrug

Optie 1 en 2 (een fiets- en wandelbrug eventueel met auto te gast voor hulpdiensten of langzaam autoverkeer bij incidenten) zijn nog te combineren met de voorgenomen woningbouwontwikkeling in Overdie Fase 1. Deze varianten zijn verenigbaar met het reeds uitgewerkte bestemmingplan voor Zeglis Fase 1 en de huidige plannen met betrekking tot Zeglis Fase 6. Daarbij is een fiets- en wandelbrugverbinding natuurlijk minder zwaar qua constructie en daarmee eenvoudiger inpasbaar.

Voor de diverse bruggen hebben wij reeds een eerste studie gedaan en een voorstel uitgewerkt dat verenigbaar is met de planontwikkeling in Overdie. De gebouwen in de gebiedsontwikkeling van Zeglis fase 1 hoeven hier niet op aangepast te worden. Zie **Bijlage 1** en **Bijlage 2**.

Een brugverbinding waarbij permanent sprake is van autoverkeer, zelfs in geval van een éénbaansweg met stoplichten, is niet te verenigen met de ontwikkeling om de volgende redenen:

- In geval van een autoverbinding is de brug qua constructie en langs profielen omvangrijker. Daardoor sluit de brug op de Bestevaerstraat aan met een doorvaarhoogte van 5 meter en land de brug op een 4 meter hoog talud langs blok A van Zeglis Fase 1. Daardoor is meer ruimte nodig om een goede inpassing te realiseren.
- Naast dat het talud zowel qua hoogte als positie niet verenigbaar is met het ontwerp voor Blok A van Zeglis Fase 1, brengt de toename van autoverkeer over de brug een sterke toename van fijnstof en geluid met zich mee, hetgeen niet verenigbaar is met nieuwbouw woningbouw ofwel mogelijk ook Gebouw B van Zeglis Fase 1 onmogelijk maakt.
- Een autobrugverbinding zorgt ervoor dat het te ontwikkelen gebied Overdie van de stad afgesloten wordt waardoor de kwaliteit van de gehele gebiedsontwikkeling sterk geraakt wordt en woningbouw lastig tot niet inpasbaar wordt voor Overdie.

Aldus geldt dat een autobrugverbinding de gehele herontwikkeling van Overdie tot woningbouw onmogelijk zou maken. Daarmee komen ook de financiële parameters en noodzaak om [REDACTED] en [REDACTED] te verplaatsen te vervallen.

## 3. Implicaties van een autobrug voor de woningbouwontwikkeling

De ontwikkeling van Overdie bestaat uit de volgende fasen:

|              |              |
|--------------|--------------|
| Fase 1 t/m 4 | 250 woningen |
| Fase 2       | 350 woningen |
| Fase 3 t/m 5 | 350 woningen |
| Fase 6       | 250 woningen |
| Fase 7       | 350 woningen |



Als voor de autobrugverbinding gekozen wordt, kan blok A uit Zeglis Fase 1 niet gerealiseerd worden. Hierdoor vervallen 60 hoogwaardige vrije sector woningen in het woningbouwprogramma. Gelet op de vaste grondprijs ontstaat er een negatieve exploitatie waardoor de ontwikkeling van Zeglis Fase 1 niet meer haalbaar is.

Daarnaast is blok A een belangrijke drager voor de kwaliteit van de ontwikkeling. Het vervallen van dit blok in combinatie met het afsnijden van het gebied door een autobrugverbinding zorgt ervoor dat wij de realisatie van de gebiedsontwikkeling niet meer haalbaar achten.

Indien het College onverhoopt toch besluit een autobrugverbinding te realiseren, betekent dit aldus dat ter plaatse van Zeglis Fase 1 geen woningbouw zal worden ontwikkeld. De gevolgen hiervan zijn divers en verstrekkend. Doordat woningbouw in de eerste fase niet haalbaar is, zullen wij een bedrijfsmatige ontwikkeling van de locatie binnen de huidige milieucategorie onderzoeken. De grond is immers aangekocht voor ontwikkeldoeleinden. Hierdoor zal ter plaatse [redacted] ook geen woningbouw gerealiseerd kunnen worden.

Hierdoor wordt de grond van [redacted] minder waard. [redacted] zullen hun bedrijven niet meer verplaatsen naar een andere locatie, aangezien het financieel niet interessant is om te verhuizen.

Als [redacted] op de huidige locatie blijven, zullen ze binnen hun huidige milieucategorie blijven opereren. De hindercirkels van beide bedrijven raken de ontwikkeling van Oudorp, waardoor er effectief een streep gaat door de gehele woningbouwambitie van Overdie en naar verwachting ook een aanzienlijk deel van Oudorp.

Een gevolg hiervan kan zijn dat er juridische procedures opgestart worden richting de gemeente door de ontwikkelaars in het deelgebied Oudorp en dat er discussies ontstaan met de bedrijven [redacted] en [redacted]. Bovendien geldt dat [redacted] op basis van de contractuele verplichting met de gemeente Alkmaar voor de relocatie van het bedrijf naar Boekelermeer de grond in Overdie verkocht heeft aan een ontwikkelaar ten behoeve van de beoogde woningbouwplannen. Indien deze niet tot realisatie kunnen komen, is hier ruimte om een juridische procedure te voeren.

Reales heeft, mede op basis van de uitgangspunten van het vorige College en de met de gemeente gemaakte afspraken, de gebiedsvisie en planontwikkeling voor Overdie opgezet en



locaties in eigendom verworven. Indien woningbouw niet mogelijk wordt, zal dit juridische en financiële implicaties hebben.

## **4. Planning**

In het nieuwe coalitieakkoord heeft het College opgenomen dat het voornemen bestaat om in Q2 2024 tot een onherroepelijk besluit te komen omtrent de brugverbinding.

Vanuit het oogpunt van de ontwikkeling van Overdie is dit te laat. Het bestemmingsplan voor Zeglis Fase 1 is geheel uitgewerkt en zou al begin dit jaar ter inzage gelegd moeten worden. Echter door de val van het vorige College in maart 2023 is dit uitgesteld; terinzagelegging staat nu gepland eind 2023 en is reeds in de bestuurlijke planning opgenomen.

Zo lang er geen besluit omtrent de brugverbinding is zal het bestemmingsplan niet ter inzage kunnen. Daarnaast kan er in de tussentijd niet aan de ontwikkeling gewerkt worden. Dit betekent dat de gehele ontwikkeling stil zou liggen tot Q2 2024.

## **5. Gevraagd besluit**

Gelet op het voorgaande is het voor de gebiedsontwikkeling van Overdie van groots belang dat er op de kortst mogelijke termijn een besluit wordt genomen over de brugverbinding.

Wij zijn nog steeds onverminderd enthousiast om een succesvolle gebiedsontwikkeling te realiseren. Indien hier vanuit het College een andere zienswijze op is en de besluitvorming omtrent de brugverbinding open gehouden wordt, zullen wij onze positie in Overdie moeten heroverwegen. Dit kan mogelijk betekenen dat wij een ontwikkeling binnen het huidige bestemmingsplan vorm gaan geven. Dat zou tot gevolg hebben dat de gehele gebiedsontwikkeling in Overdie niet langer tot stand komt, omdat woningbouw op de nabijgelegen percelen in dat geval niet langer mogelijk is en het daardoor (onder meer) vanuit financieel perspectief niet interessant meer is voor [REDACTED] en [REDACTED] om te verhuizen naar Boekelermeer.

Vriendelijke groet,

[REDACTED] [REDACTED]

## **Bijlagen**

1. Verkenning Autobrug Bestevaerstraat d.d. 30 september 2021
2. Inpassing brug verlengde Bestevaerstraat d.d. mei 2023



## BIJLAGE 1



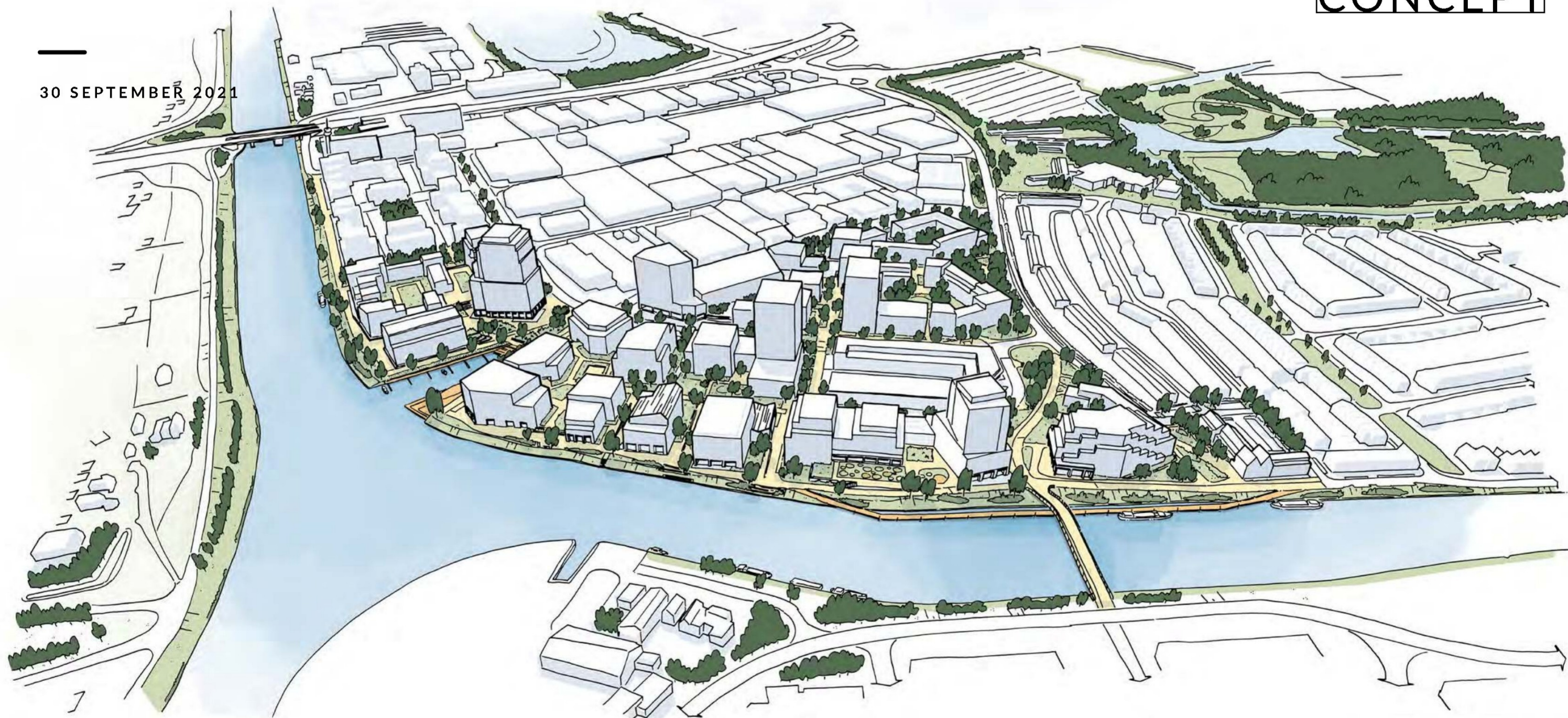
# OVERDIE ALKMAAR

## VERKENNING

### AUTOBRUG BESTEVAERSTRAAT

CONCEPT

30 SEPTEMBER 2021

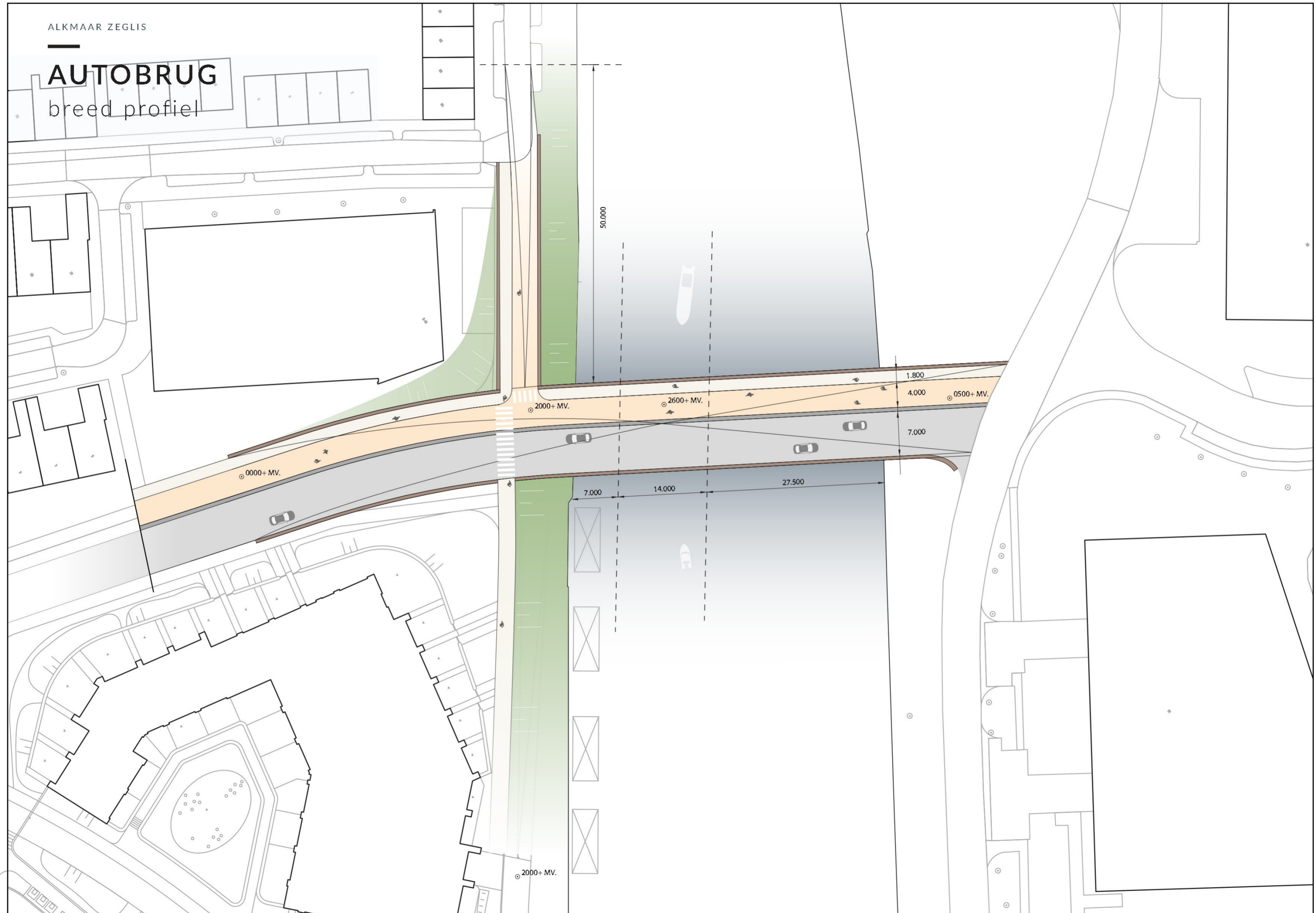


REALES



# AUTOBRUG

breed profiel

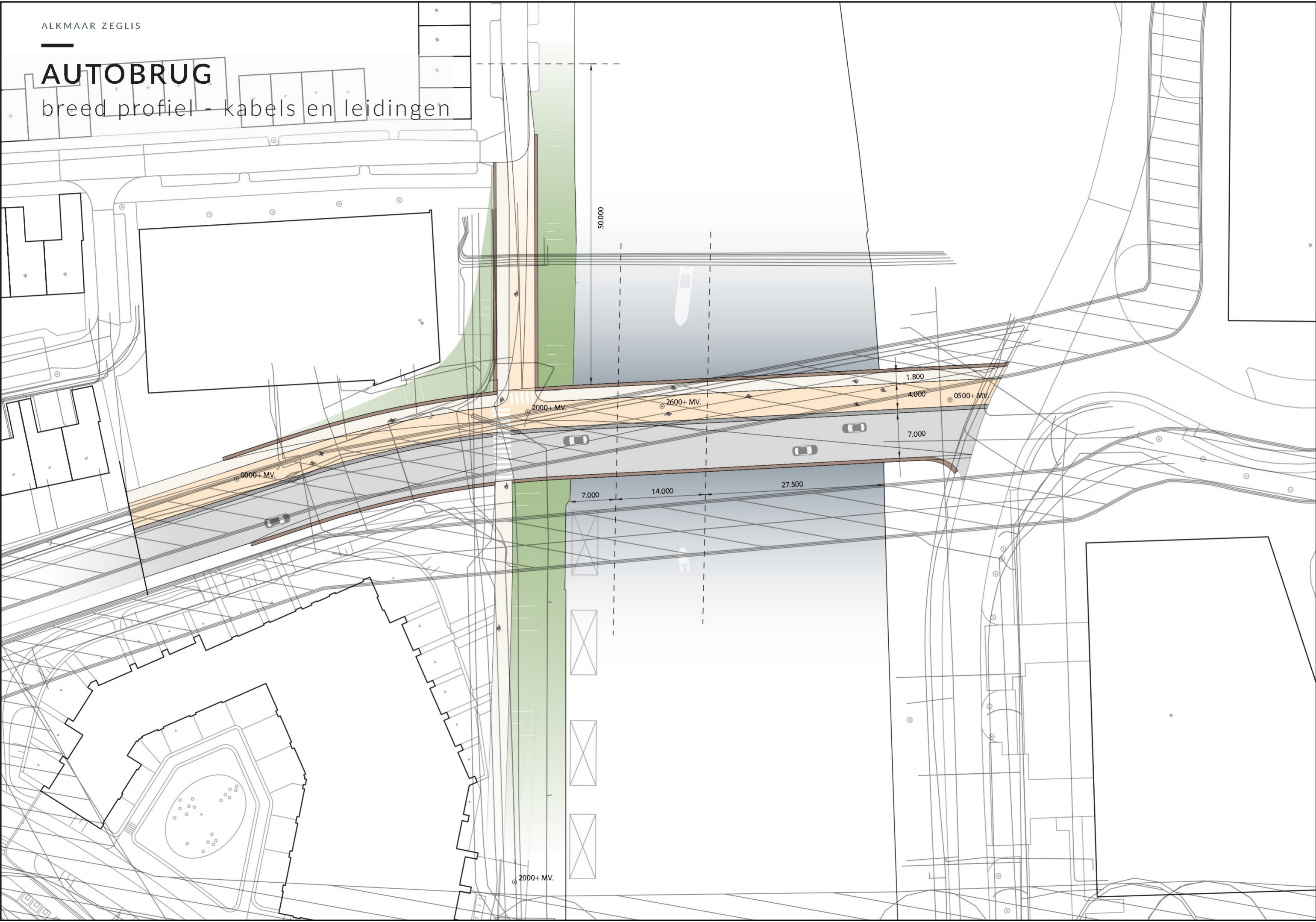






# AUTOBRUG

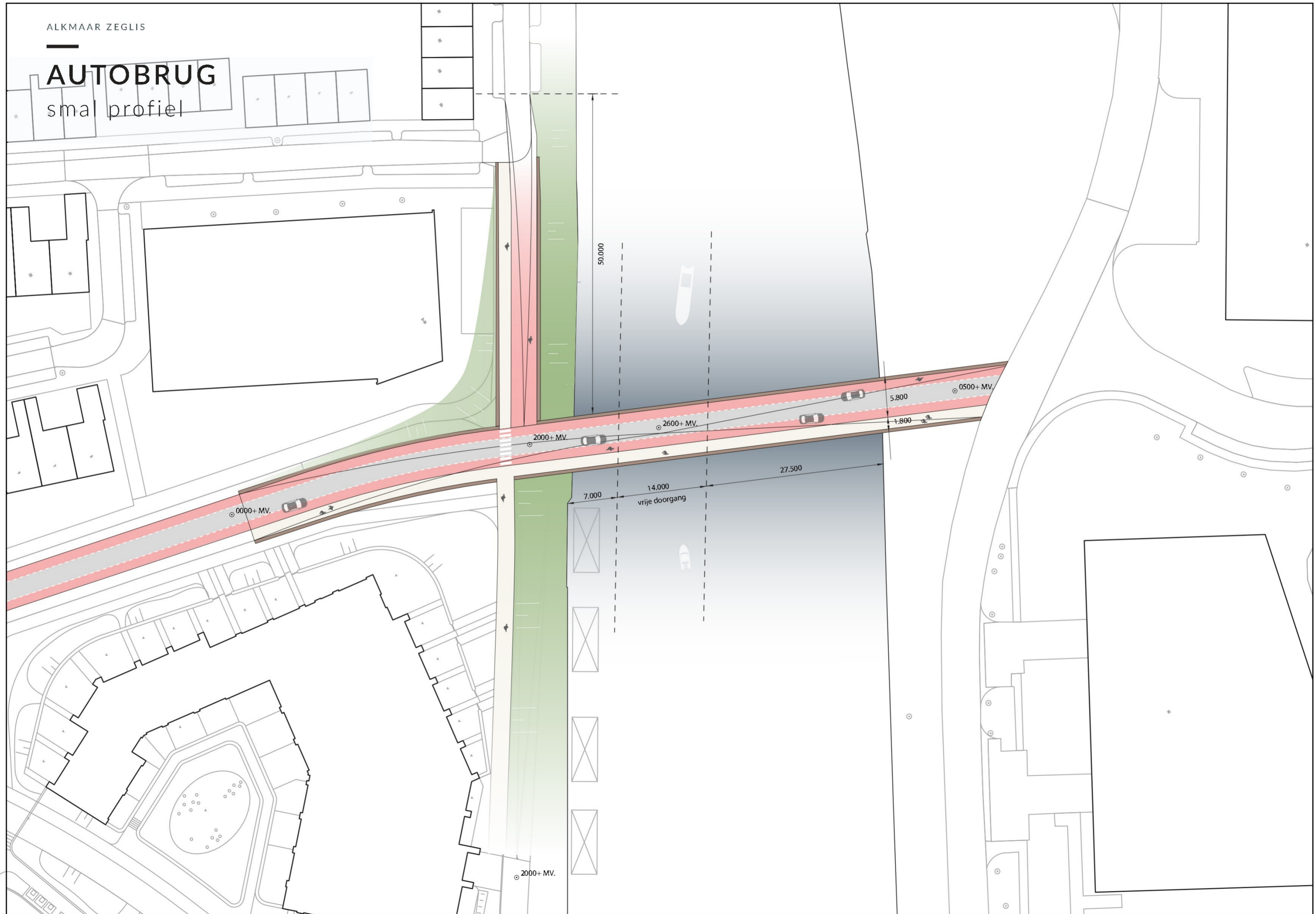
breed profiel - kabels en leidingen





---

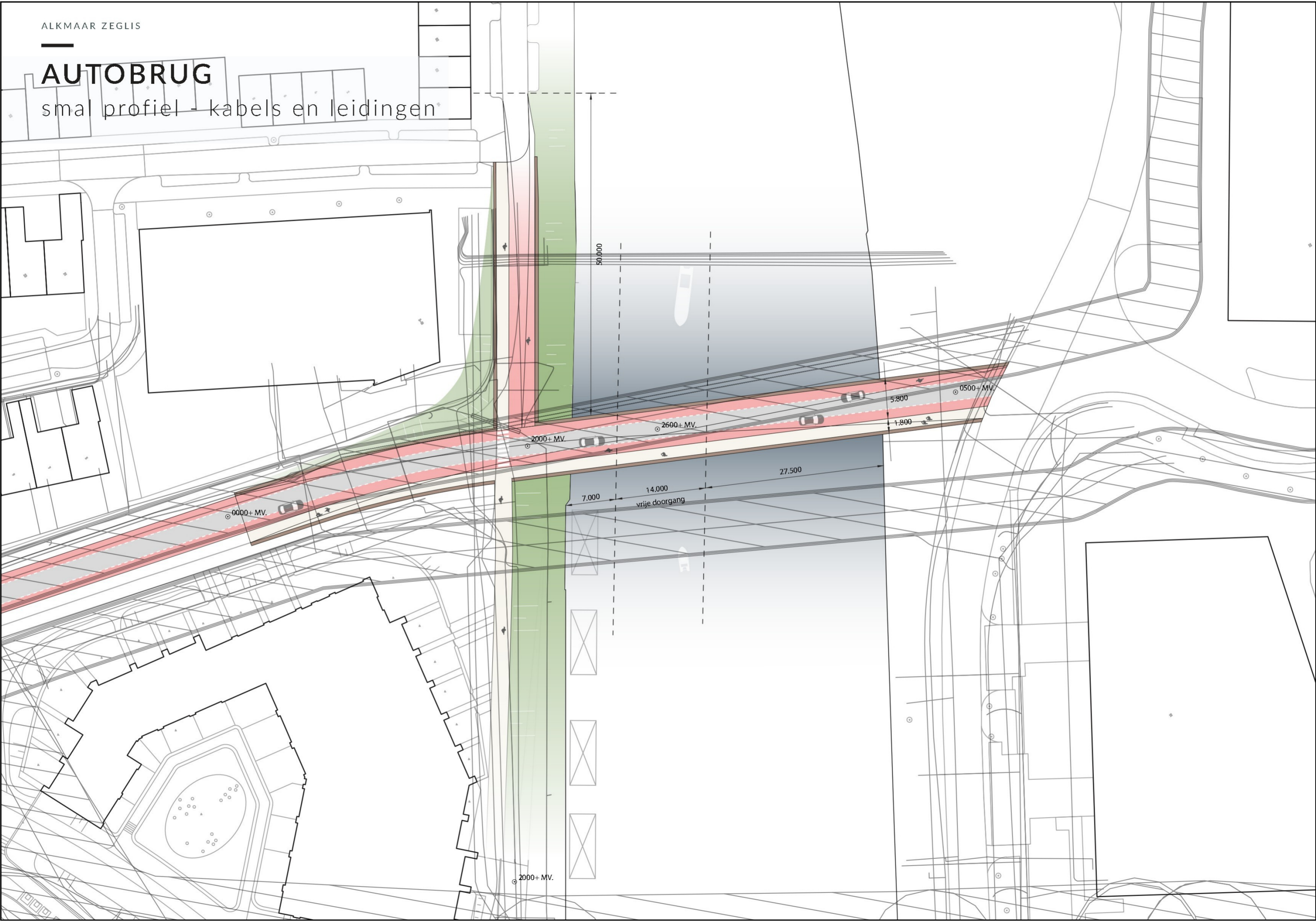
small profile





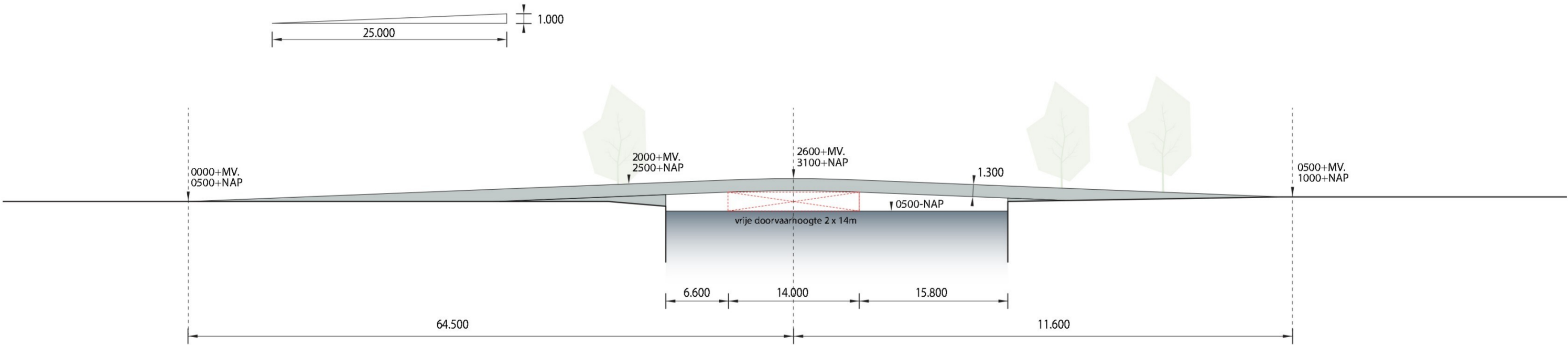
# AUTOBRUG

smal profiel - kabels en leidingen



# AUTOBRUG

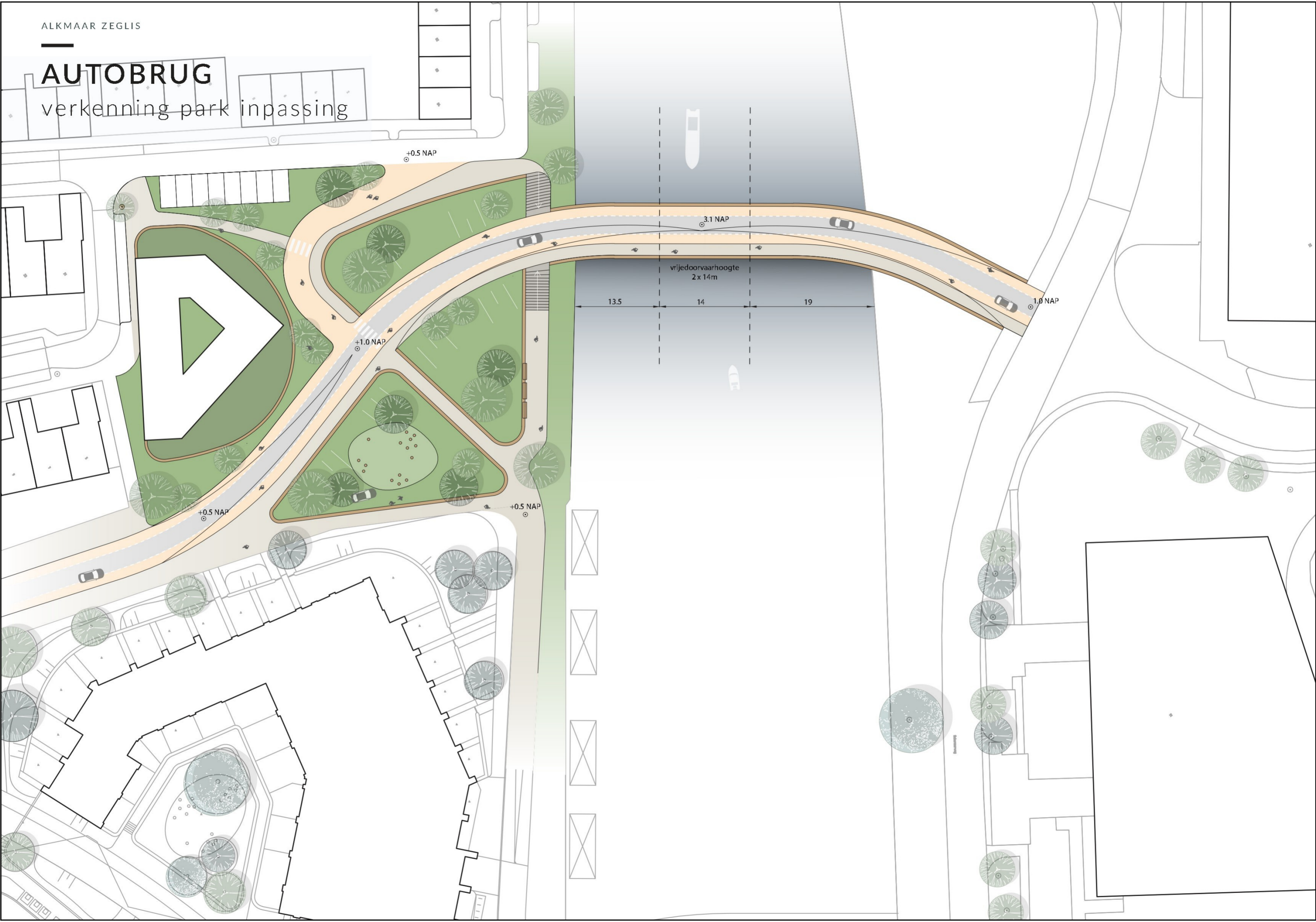
hoogte profiel





# AUTOBRUG

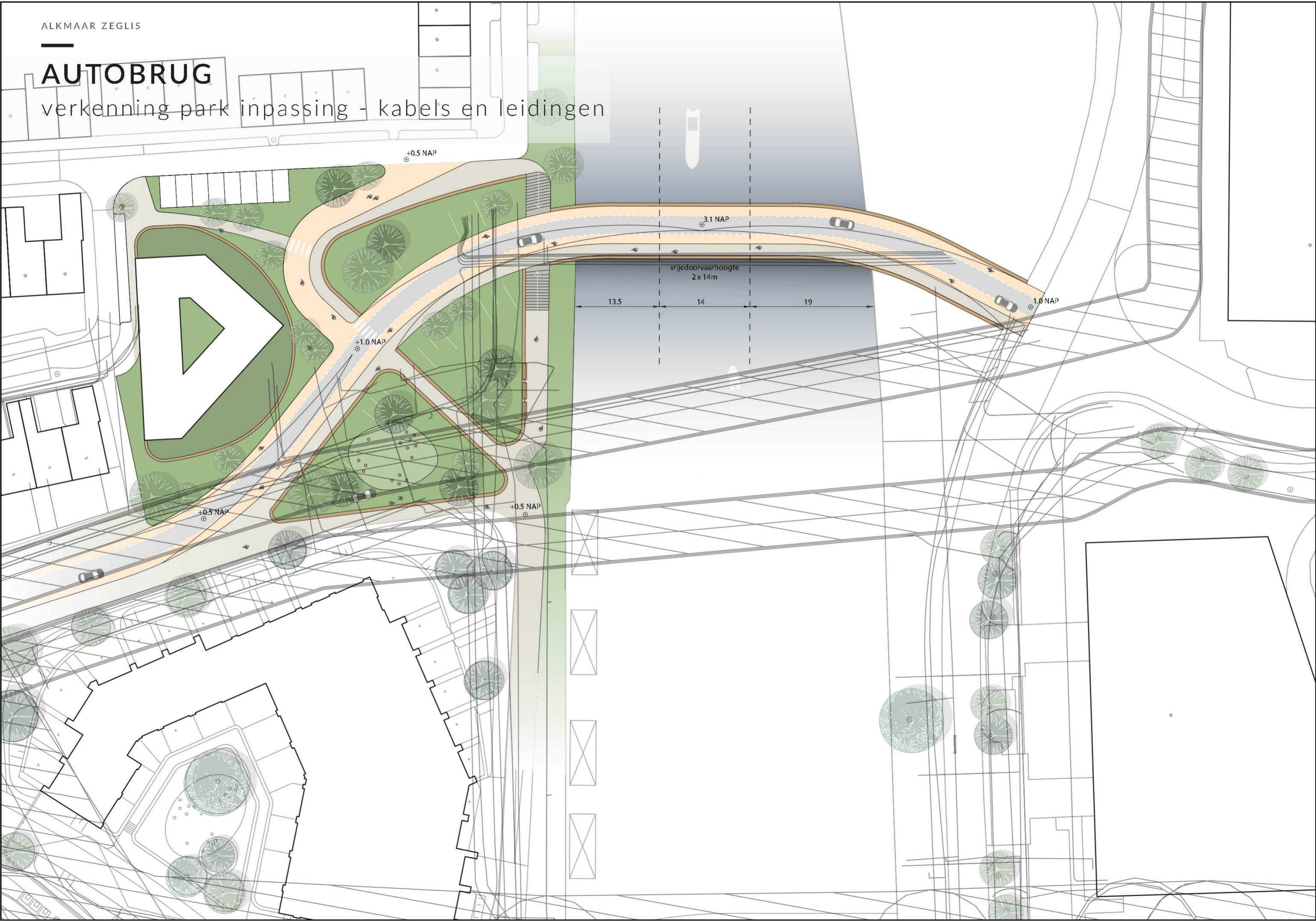
verkenning park inpassing



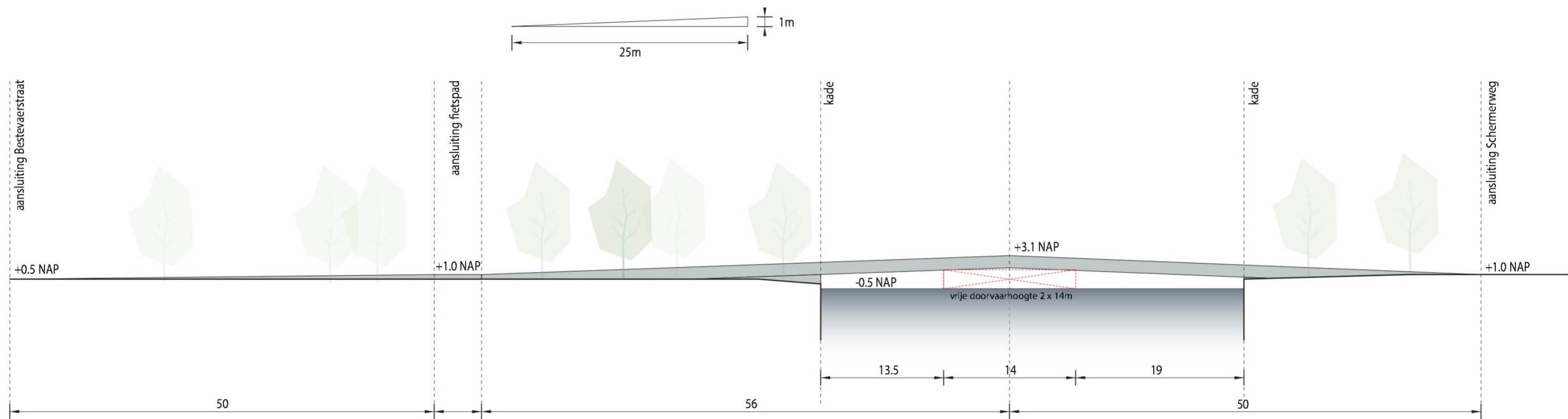


# AUTOBRUG

verkenning park inpassing - kabels en leidingen





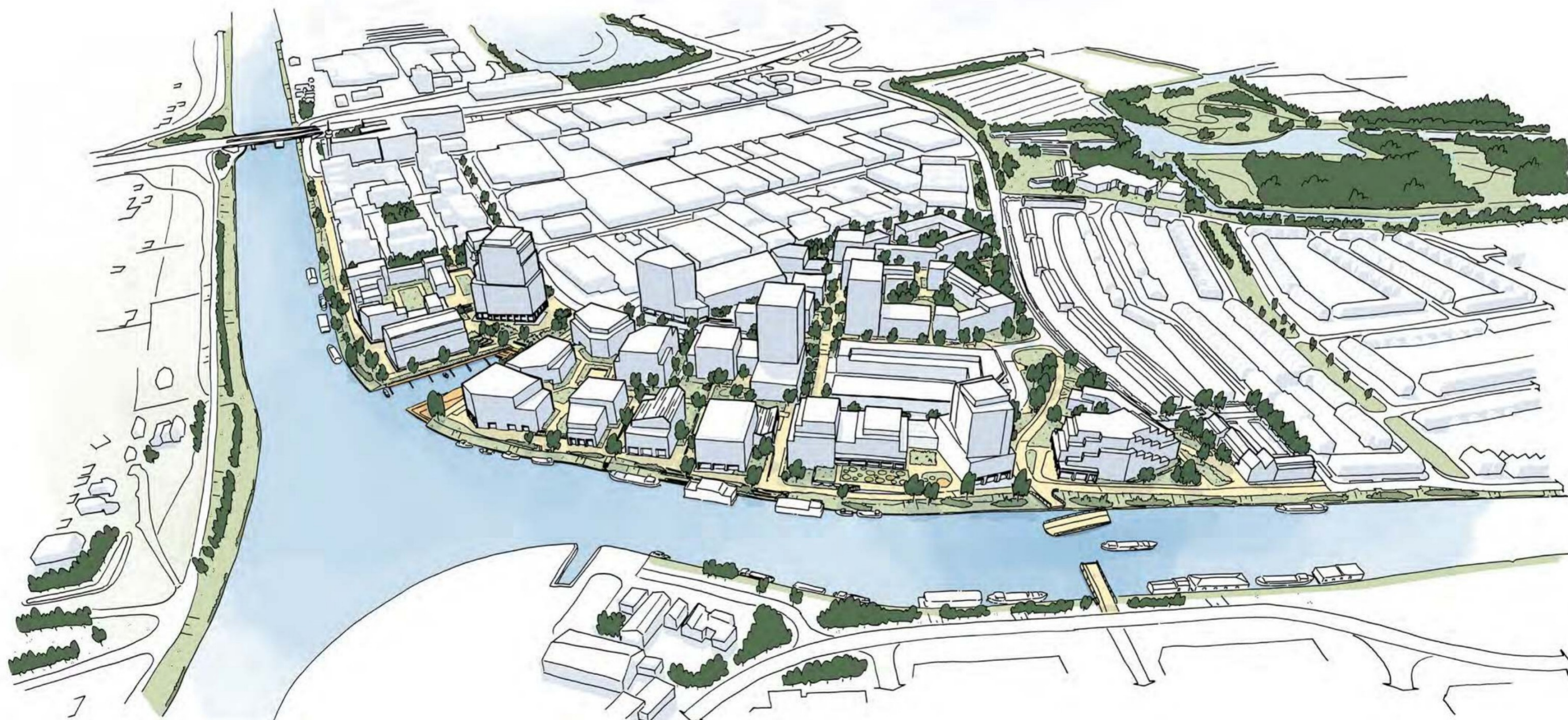






# OVERDIE ALKMAAR INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT

MEI 2023





# V1 INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT

Uitgangspunten brug  
trottoir: 2,5 m  
fietspad: 4,5 m (incidenteel auto)  
doorvaarhoogte: 3,2 m  
hoogte onderdoorgang wandelroute: 2,5 m





# V1 INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT

## Perspectieven



01. zicht vanaf de Bestevaerstraat



02. zicht vanaf de kade, wandelpassage onder de brug door



03. zicht vanaf de Trompstraat, wandelpassage langs water



04. zicht vanaf de brug richting de Bestevaerstraat



# V1 INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT

Impressie



05. aanlanding van de brug met voetgangerspassage



06. aanlanding van de brug met voetgangerspassage



07. zicht vanaf de Schermerweg



08. zicht vanaf Eilandswal



# VARIANT INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT

Vogelvluchten



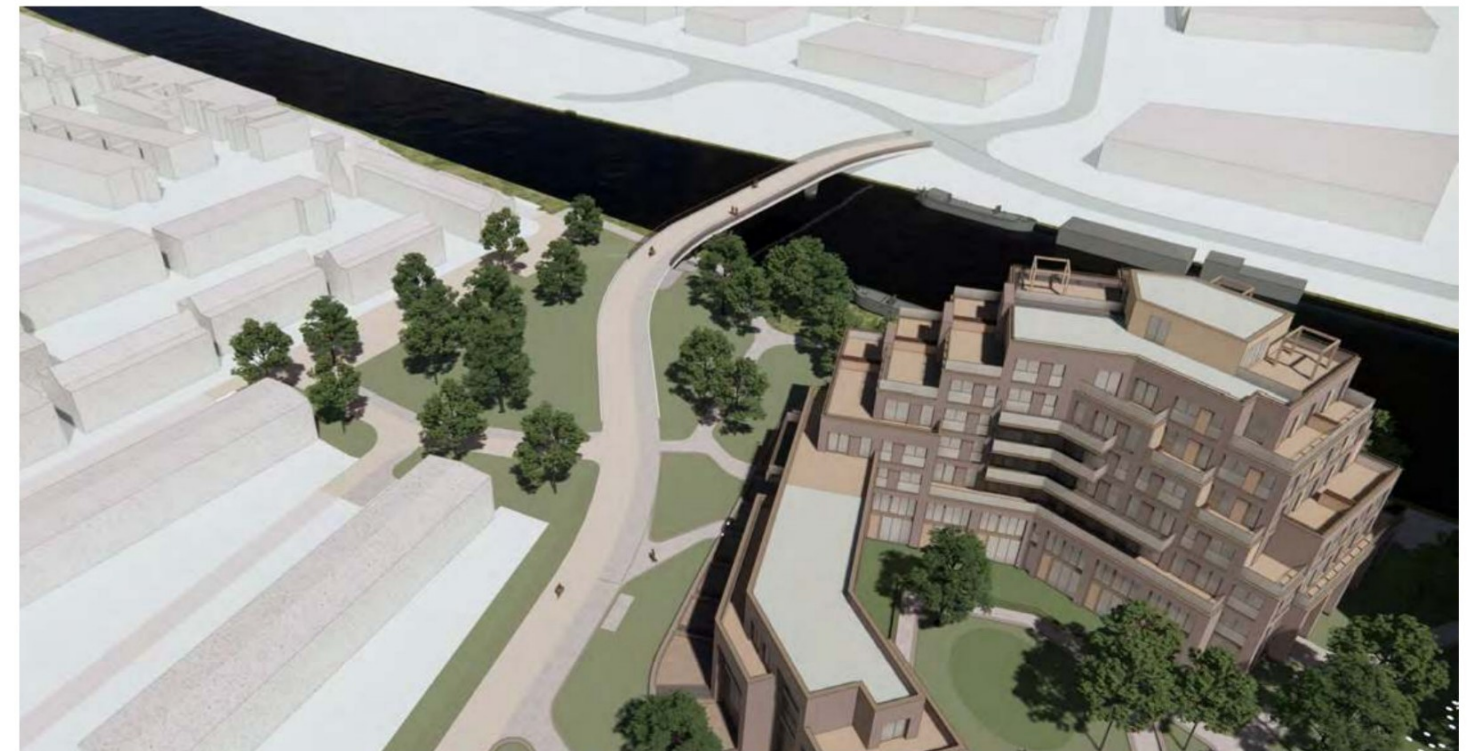
09.



10.



11.



12.



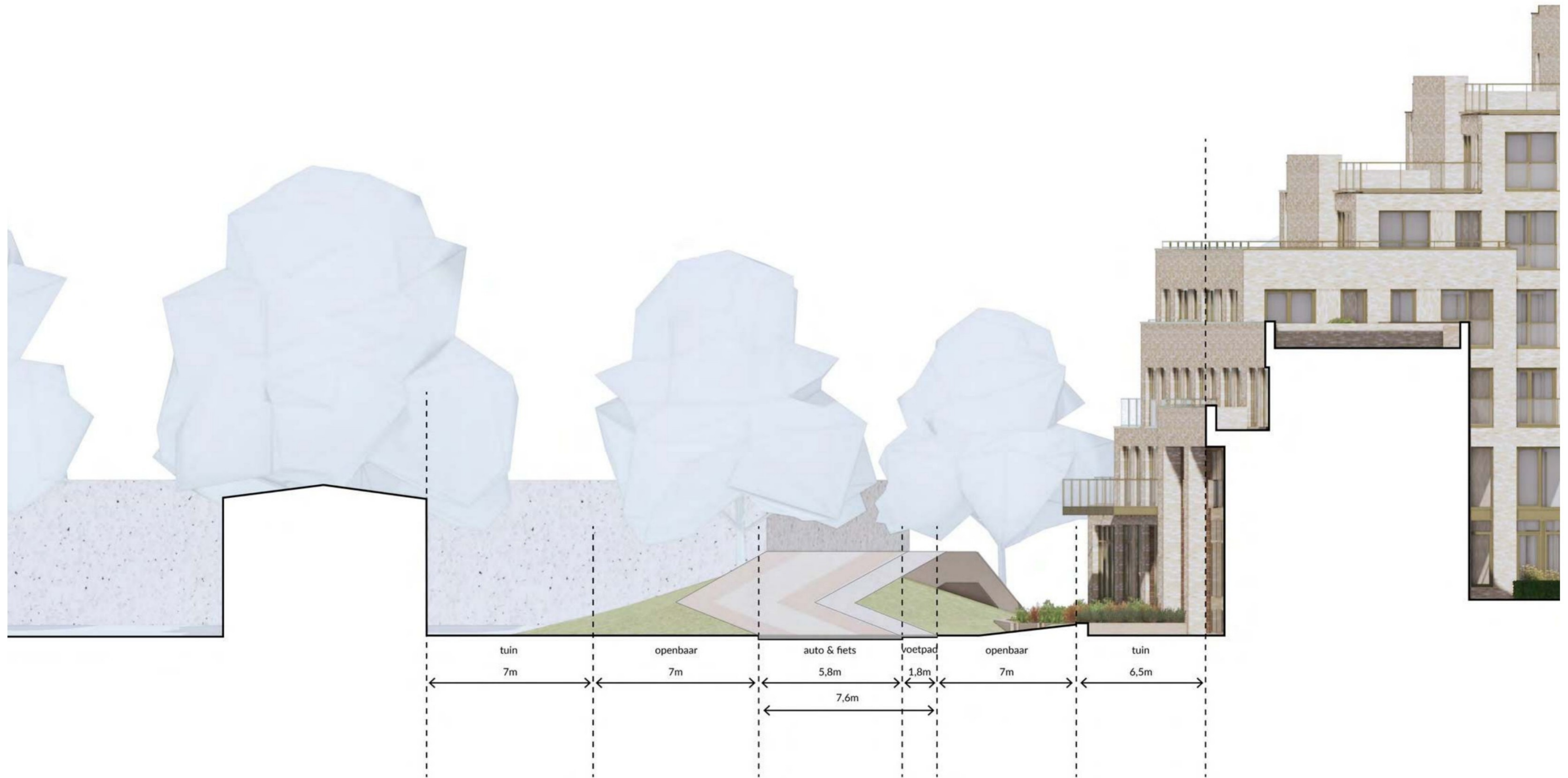
## V2 INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT





# V2 INPASSING BRUG VERLENGDE BESTEVAERSTRAAT

Doorsnede Bestevaerstraat



01. Doorsnede ter hoogte van bestaande bebouwing Bestevaerstraat en gebouw A nieuwe ontwikkeling



# BIJLAGE

## Nota van Uitgangspunten Bestevaerbrug

### Nota van Uitgangspunten Bestevaerbrug



Sector Stadsontwikkeling  
Afdeling Projecten en Programma's

## 4. Ruimtelijke uitgangspunten

Er spelen veel (vastgestelde) plannen in de directe omgeving van de Bestevaerbrug. Al deze plannen houden in zekere mate rekening met een brug over het Noordhollandsch kanaal. Deze brug zou oorspronkelijk alleen voor langzaam verkeer zijn. Nu is de opgave de brug ook voor alle verkeer toegankelijk te maken. Dit heeft een andere ruimtelijke impact op de directe omgeving.

De (vastgestelde) plannen presenteren een aantal kwaliteiten. Deze kwaliteiten of althans het ambitieniveau ervan, gelden als uitgangspunten dan wel randvoorwaarden voor de aanleg van het Bestevaertracé. In een aantal gevallen bieden de plannen handvatten voor de ontwerppoging van de brug en de inpassing van de brug en het tracé in de omgeving.

Met name de ontwikkeling van Jaagpad Oost, het versterken en verbeteren van de uitstraling van de Westfriese Omringdijk, de herinrichting van het Zeglis (inclusief verplaatsen van woonschepen, gewenste openheid e.d.) en de doorgaande langzaam-verkeerroutes aan beide zijden van het kanaal, zorgen voor ontwerpuitdagingen. Deze worden dan in samenhang met de vastgestelde plannen besproken en desnoods ter besluitvorming voorgelegd, als het teveel conflicteert met de vastgestelde plannen.

### 4.1 Hoogteligging brug

Bij het bepalen van de hoogte van de beweegbare brug spelen verkeerskundige, nautische, (beheers) technische, milieutechnische en ruimtelijke aspecten een rol. In het voorbereidingstraject voor deze NVU zijn de volgende twee opties besproken:

1. Een brug op het maaiveldniveau van de aangrenzende oevers, waardoor sprake is van een minimale doorvaarthoogte voor de scheepvaart;
2. Een brug met een vrije doorvaarthoogte van ca. 3 meter, waardoor de doorvaart voor pleziervaartuigen over het algemeen zonder beperking plaatsvindt.

Geredeneerd vanuit een duurzame bereikbaarheid, zoals is omschreven in de KD, is een optimale doorstroming van het verkeer op de hoofdstructuur (= Bestevaertracé) gewenst. Een optimale doorstroming bereiken we door het aantal brugopeningen te minimaliseren. Een brug met een vrije doorvaarthoogte van ca. 3 meter past het best bij deze verkeerskundige doelstelling. Bij deze hoogte is het tevens mogelijk om fietsers ongelijkvloers te laten kruisen. Dit principe is ook bij de Frieschebrug toegepast.

Uit onderzoek bleek echter, dat de ruimtelijke inpassing van optie twee erg complex is vanwege de lange hellingbanen die de wijken Oud-Overdie en bedrijventerrein Oudorp zouden insteken. De impact van de hellingbanen zijn zeer nadelig voor de uitstraling en het functioneren van het aangrenzende gebied. De bereikbaarheid van enkele bedrijven aan weerszijden van het kanaal neemt daardoor af. Daarnaast zijn de kosten van optie twee substantieel hoger.

De effecten van een lager gelegen brug op het (land)verkeer zijn acceptabel. Berekeningen wijzen uit dat de brug op de zogenaamde piektijden van pleziervaart en beroepsvaart ('worst case') gemiddeld 2,3 keer per uur (totaal circa 8 à 9 minuten) geopend wordt. De piektijden voor pleziervaart en beroepsvaart komen in de praktijk echter niet overeen. Daarom doet deze situatie zich niet snel voor in de ochtend- en avondspits van het autoverkeer.

Voor de verdere uitwerking van de brug in de planvormingsfase wordt optie één, de brug met aansluitingen op maaiveldhoogte van de oevers, als uitgangspunt gehanteerd.

In de volgende paragrafen wordt beknopt het bestaande vastgestelde beleid aangegeven en dan die onderdelen die van belang zijn voor het tracé. In de bijlage wordt meer context gegeven van het vastgestelde beleid. Voor het totaalbeeld wordt verwezen naar de beleidsdocumenten zelf.

### 4.2 Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen (november 2002)

In 2002 is een visie vastgesteld voor de Oostelijke Kanaalzone, Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen. Het doel hiervan is een samenhangende visie te hebben als onderlegger voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden aan het Noordhollandsch Kanaal. De ontwikkeling van de deelgebieden wordt zo steeds in de context van het grote geheel geplaatst. Het kanaal dient weer een entree te worden met een representatief stadsfront. Het plangebied betreft de