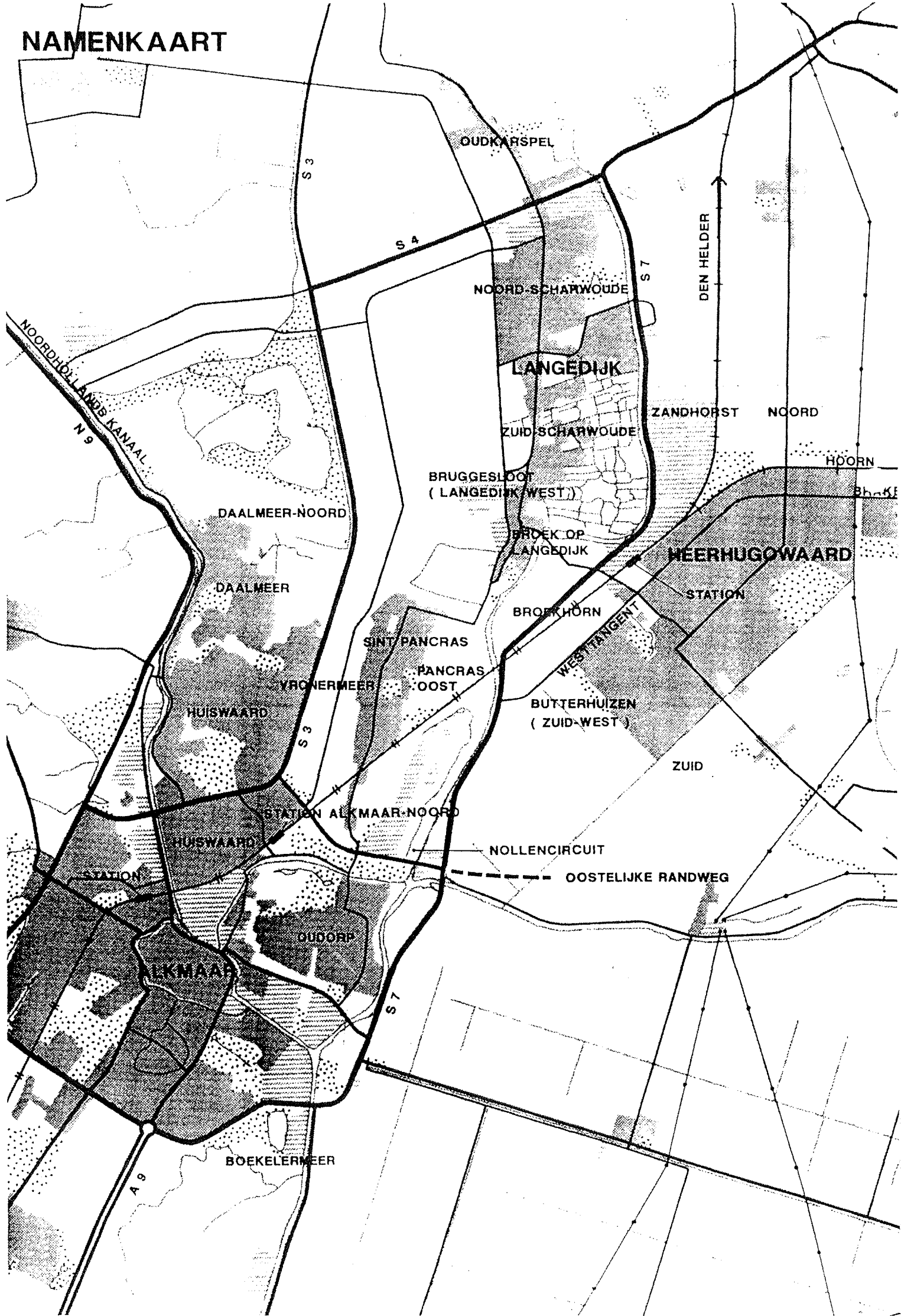


INGEKOMEN 13 FEB. 1991

Startnotitie voor de milieu-effect rapportage ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling van het HAL-gebied in het kader van de streekplanherziening Noord-Kennemerland.
versie 28-1-1991

NAMENKAART



1.1. Inleiding.

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk (hierna te noemen HAL-gebied) gestimuleerd een (intergemeentelijk) structuurplan op te stellen. Een dergelijk structuurplan kan volgens de Nota Streekplanaanpak een zwaarwichtige basis zijn ten behoeve van een streekplanherziening. In het structuurplan zouden onder meer woningbouwlocaties moeten worden aangegeven om woningbouwplannen te ontwikkelen ter voorziening in de woningbehoefte van het HAL-gebied.

Daarom is een Nota Ontwikkelingsmogelijkheden voor het HAL-gebied gepresenteerd door de gemeenten. Na overleg tussen gemeenten en provincie is om reden van snelheid afgestapt van de idee eerst een (intergemeentelijk) structuurplan op te stellen en daarna een streekplan. De Nota Ontwikkelingsmogelijkheden wordt beschouwd als een eerste stap voor een streekplanherziening. Het mer-plichtig besluit is dus een streekplan.

Uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) en het Besluit milieu-effect rapportage blijkt onder meer, dat in het kader van een mer-plichtig besluit als het streekplan de omvang van de ontwikkelingsmogelijkheden voor woningbouw en wellicht ook van infrastructuur een mer noodzakelijk maakt. Gedeputeerde Staten hebben er voor gekozen om samen met de gemeenten een Milieu-Effect Rapport op te stellen ten behoeve van de streekplanherziening. Gedeputeerde Staten zijn daarmee primair initiatiefnemer van dit MER.

In dit MER zullen varianten voor woningbouwlocaties op hun milieu-effecten worden vergeleken. Van belang bij deze woningbouwlocaties is de relatie met bestaande infrastructuur en nieuw benodigde infrastructuur. Daarnaast is in de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden een randwegenstelsel gedacht aan de oostzijde van Heerhugowaard, dat enigszins los staat van de te kiezen ontwikkelingsrichting. Het is niet op voorhand duidelijk op grond van de criteria, of deze oostelijke randweg mer-plichtig zal zijn. Toch zullen van de mogelijke aanleg daarvan de milieu-effecten worden bepaald, zodat een vergelijking tussen de diverse mogelijkheden, waaronder (deels) niet aanleggen, gemaakt kan worden.

De resultaten van het MER zullen meegenomen worden in een bredere afweging in het kader van het streekplan. In het ontwerp-streekplan zal de gekozen ontwikkelingsrichting worden aangegeven.

1.2. Initiatief.

De Nota Ontwikkelingsmogelijkheden wordt als eerste stap beschouwd van de streekplanherziening voor Noord-Kennemerland wat betreft het HAL-gebied. In deze nota wordt een aantal activiteiten genoemd, die mer-plichtig (kunnen) zijn. Het betreft hier woningbouwlocaties en infrastructuur. Andere activiteiten uit genoemde nota zijn niet mer-plichtig.

Het initiatief bestaat uit het planologisch voorbereiden van woningbouwlocaties (met bijbehorende ontsluiting en (groen)voorzieningen) in het HAL-gebied. In eerdere beleidsnota's wordt gesproken over het HALS-gebied, omdat toen nog de gemeente Sint Pancras bestond, die eveneens tot deze agglomeratie werd gerekend. Per 1 januari 1990 heeft een gemeentelijke herindeling zijn beslag gekregen,

waarbij het grondgebied van de gemeente Sint Pancras grotendeels is opgegaan in de nieuwe gemeente Langedijk.

Verder bestaat het initiatief uit het mogelijk maken op termijn - mits de noodzaak daarvan is aangetoond - van een oostelijke randweg voor Heerhugowaard. Gezien de vormgeving van andere (rand)wegen in de omgeving (2x2 stroken) is het denkbaar, dat bedoelde oostelijke randweg dezelfde uitvoering zal krijgen en daarmee mer-plichtig is.

1.3. Achtergronden van het initiatief.

Er zal zo spoedig mogelijk een streekplan moeten worden vastgesteld, waarin het HAL-gebied is opgenomen. Vaststelling van een nieuw streekplan wordt echter niet voor de eerste helft van 1993 verwacht. Daarom wordt vooralsnog voor het MER en voor het streekplan een periode tot het jaar 2005 in acht genomen. Ontwikkelingen tot het jaar 2005 zullen in beschouwing worden genomen.

De totale kwantitatieve woningbehoefte van de HAL-gemeenten tot 2000 bedraagt blijkens de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden ca. 11.000 woningen. Daaronder valt tevens een vervangende nieuwbouw van ca. 500 woningen. Rekening houdend met bebouwingsmogelijkheden binnen de bestaande bebouwing (zowel reeds goedgekeurde als nog niet door G.S. goedgekeurde capaciteit) moeten nieuwe locaties gevonden worden voor ca. 8.700 woningen tot het jaar 2000.

Volgens dezelfde nota wordt verwacht, dat tussen de jaren 2000 en 2015 nog 8.500 woningen gebouwd moeten worden om in de eigen woningbehoefte te voorzien. Voor de periode na 2000 wordt daarom ten behoeve van het MER aangenomen, dat de woningbehoefte respectievelijk 3.500, 3.000 en 2.000 woningen bedraagt voor telkens een vijfjarige periode.

De nieuwbouwbehoefte van het HAL-gebied wordt volgens de provinciale Nota Bouwen en Wonen tot het jaar 2000 geschat op ca. 11.000 woningen. Daarvan zijn ca. 500 woningen vervangingsbehoefte.

Op basis van bovengenoemde getallen wordt voor de periode tot het jaar 2005 de eigen uitbreidingsbehoefte voorlopig op minimaal 12.200 woningen (8700+3500) geschat.

Gezien het gebrek aan woningbouwcapaciteit in het overig deel van Noord-Kennemerland kan het HAL-gebied echter in voorkomende gevallen volgens de provincie een rol (moeten) spelen in de opvang van de regionale woningbehoefte. Het lijkt daarom gewenst de bovengrens van de uitbreidingsbehoefte te leggen bij 15.200 woningen.

De prognose voor de belasting van de provinciale weg S7 voor het jaar 2000 bedraagt even ten noorden van het Nollencircuit 31.500 motorvoertuigen (werkdagjaargemiddelde in beide richtingen). De prognose voor een plek juist ter hoogte van het station Heerhugowaard bedraagt ongeveer 20.000 motorvoertuigen. In deze prognoses zijn de 'HAL-ontwikkelingen', zoals ze in deze startnotitie worden aangegeven, niet meegenomen. Duidelijk uit deze cijfers blijkt, dat genoemde weg zwaar belast is en zal worden. In het vigerende streekplan voor Noord-Kennemerland is het beleid er dan ook op gericht deze weg tot de Westtangent te verdubbelen. Omdat genoemde weg een barrière kan vormen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het HAL-gebied, zal naar meer structurele oplossingen van de verkeersproblematiek moeten worden

gezocht. Een oostelijke randweg behoort dan om die reden tot de mogelijkheden.

1.4. Startnotitie.

Deze startnotitie is de eerste stap in de Milieu-effect rapportage. Het is, na de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden, de tweede stap op weg naar de streekplanherziening.

De startnotitie kent naast dit inleidende hoofdstuk nog de volgende hoofdstukindeling:

hoofdstuk 2 Planologisch kader,
hoofdstuk 3 Beschrijving van de huidige situatie,
hoofdstuk 4 De varianten,
hoofdstuk 5 Bestaande en te verwachten gevolgen voor het milieu,
hoofdstuk 6 Tijdsplanning.

2. Planologisch kader.

Teneinde het initiatief te kunnen plaatsen binnen de vigerende planologisch kaders wordt hier een overzicht gegeven van de diverse geldende plannings-instrumenten.

2.1. Plannen op rijksniveau.

Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra, deel 1: ontwerp:

"Voor het stadsgewest Alkmaar is een bescheiden ontwikkeling in noord-oostelijke richting voorzien, gericht op een zelfstandige positie van dit stadsgewest ten opzichte van Amsterdam. De woningbouw wordt afgestemd op de eigen behoefte om de mobiliteitsproblemen op de oeververbinding niet te verergeren" (blz 32).

In het bestuurlijk overleg tussen provincie en Rijk is reeds afgesproken het woord "bescheiden" te schrappen.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d (korte samenvatting):
In deze nota maakt de verbinding Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad deel uit van het hoofdwegennet. Het gaat hier om een ruimtelijke reservering. Een projectstudie moet uitwijzen of aanleg noodzakelijk is of dat met verbetering van bestaande verbindingen volstaan kan worden.

2.2. Plannen op provinciaal niveau.

Structuurvisie Noord-Holland 2015:

"In de noordelijke uitloper van de Noordvleugel dient de regio Alkmaar verder te worden versterkt. Deze regio zal zijn centrumfunctie voor het noorden vergroten en kan een steviger eigen economisch draagvlak ontwikkelen met meer stuwende werkgelegenheid. Noordhollands midden voorziet in de eigen woningbehoefte". ... "Aan deze behoefte zal ruimtelijk vormgegeven moeten worden binnen het 'HALS-gebied' (Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk-Sint Pancras), dat steeds meer als één stedelijk gebied zal worden gezien" (blz 61).

"In Noord-Kennemerland is op korte termijn behoefte aan extra ruimte voor woningbouw. Tot het jaar 2000 gaat het om een substantieel aantal dat kan oplopen tot maximaal 10.000 woningen" (blz 66).

"Betere bereikbaarheid, minder automobiliteit" (blz 69 e.v.).

"Vergroting van de baan capaciteit van de spoorlijn Zaandam/Alkmaar/Den Helder en van het Singelgrachttracé in Amsterdam, alsmede aanleg van de

Hemboog, zijn op korte termijn noodzakelijk om de bereikbaarheid van het noorden van de provincie te verbeteren" (blz 74).

Beleidsnota Bouwen en Wonen in Noord-Holland 1990 tot 2000:

"Tot 2000 heeft Noord-Kennemerland nog ruimte nodig voor de bouw van 10.000 woningen. Deze woningbehoefte willen wij vooral opvangen in het HALS-gebied" (blz 8, zie ook blz 33).

"Het verdient aanbeveling dat gemeenten bij de opstelling van bestemmingsplannen standaard een milieuparagraaf opnemen. Voor grote bouwlocaties is een Milieu Effect Rapportage (MER) vereist. ... Mogelijk zijn ook MER's nodig voor bouwlocaties in het HALS-gebied, Zaanstad en de Haarlemmermeer" (blz 53).

Beleidsvisie en programma Openbaar vervoer (korte samenvatting):

Uitbreidingen ten opzichte van het huidige netwerk worden in het HAL-gebied mogelijk geacht ten aanzien van stations, nieuwe (snel)busverbinding(en) en nieuwe sneldiensttreinen (illustratie 4.6).

Streekplan voor Noord-Kennemerland (korte samenvatting):

Het streekplan dateert van 18 januari 1982. De uitvoering van de meest gewenste ontwikkeling is op een aantal punten tot een einde gekomen, waarbij aanpassingen 'tijdens de rit' hebben plaats gevonden. Het is duidelijk, dat het streekplan op dit moment geen actueel toetsingskader en een beleidsprogramma voor de provincie meer kan zijn.

2.3. Plannen op gemeentelijk niveau.

Nota Ontwikkelingsmogelijkheden HAL-gebied, globale verkenning (korte samenvatting):

In deze nota hebben de gemeenten gezamenlijk de mogelijkheden voor woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur verkend tegen de achtergrond van de landschappelijke opbouw en ecologische structuur. De nota geeft in hoofdzaak een ontwikkelingsmogelijkheid voor spreiding en voor concentratie van woningbouw aan. Vervolgens schetst de nota alternatieve ontwikkelingen vanuit deze opties tot het jaar 2015. De nota eindigt met een 'startmodel' voor de ontwikkeling tot 2000, waarin de gezamenlijke woningbehoefte kan worden gedekt. Deze nota wordt als eerste stap beschouwd in de streekplanherziening.

Structuurschets Heerhugowaard (korte samenvatting):

De raad van de gemeente Heerhugowaard heeft op 13 december 1988 een structuurschets voor Heerhugowaard vastgesteld. Deze is positief door de provincie ontvangen. Door middel van deze structuurschets wordt onder andere beoogd een basis te scheppen voor de uitbreiding van de woonbebouwing binnen de gemeente in zuid-westelijke richting. Voor de zuidelijke begrenzing van het stedelijk gebied wordt uitgegaan van een groene buffer tussen Alkmaar en Heerhugowaard. De omvang en de inrichting daarvan dienen nader te worden bezien. De zuid-oostelijke grens van het stedelijk gebied wordt bepaald door de Jan Glijnisweg. De omvang van de bouwlocaties wordt bepaald door de capaciteit, die nodig is voor de opvang van de eigen en regionale woningbehoefte. De maximale plancapaciteit zal hierdoor circa 4.500 woningen bedragen. Bij de opbouw van de toekomstig te realiseren woonwijken wordt gedacht aan een 'groen', tuinstedelijk woonmilieu. Enige variatie hierin is

mogelijk.

Door middel van infrastructurele voorzieningen zal een goede aansluiting worden gerealiseerd op de bestaande bebouwing en op bestaande en nog aan te leggen wegen. Tevens zal aandacht worden besteed aan de eventuele opening van een tweede NS-halte in de gemeente.

De structuurschets maakt deel uit van de gezamenlijk met de gemeenten Alkmaar en Langedijk te vormen intergemeentelijke structuurvisie tot het jaar 2000. Inmiddels is begonnen aan het in de structuurschets aangegeven plangebied Butterhuizen, grenzend aan de Edelstenenwijk en de Westtangent. Voor genoemd gebied is een bestemmingsplan in procedure en voor de overige gebieden worden bestemmingsplannen voorbereid.

Structuurplan Langedijk (korte samenvatting):

Voor het grondgebied van de huidige gemeente Langedijk is geen integraal structuurplan voor handen. De voormalige gemeente Sint Pancras beschikte niet over een structuurplan; de voormalige gemeente Langedijk heeft in 1987 een structuurplan vastgesteld. Reeds eind 1987 bleek, dat met name de prognoses voor bevolking en werkgelegenheid bijstelling behoeften. Dit deel van het structuurplan is herzien door de notitie 'Ontwikkeling Langedijk'. In deze notitie is aangetoond, dat het op het vigerende streekplan gebaseerde structuurplan uitging van verouderde gegevens. Zowel de woningbehoefte als de behoefte aan bedrijfsterrein bleek groter dan aanvankelijk was voorzien.

Beleidsplan Ruimtelijke Ontwikkeling (korte samenvatting):

In 1989 is de gemeente Alkmaar gestart met de werkzaamheden ten behoeve van een Beleidsplan Ruimtelijke Ontwikkeling. In oktober 1989 is deel 1 Inventarisatie en beleidsuitgangspunten gepresenteerd. Deze nota heeft mede geleid tot een verdere intensivering van de werkzaamheden aan een ruimtelijk plan voor het grondgebied van de HAL-gemeenten.

Uitgangspunten op regionaal niveau voor het beleid van de gemeente Alkmaar zijn onder meer:

- versterking van de centrale positie van Alkmaar in het noordelijk deel van Noord-Holland door uitbreiding/verbetering van het regionale voorzieningenniveau en versterking van de relatie met de Randstad;
- het streven, ook voor de toekomst, de opvang van minimaal de eigen woningbehoefte te realiseren hetzij in de stad hetzij in de directe regio (HALS-gemeenten);
- het concentreren van ontwikkelingen langs de regionale vervoersassen;
- het stimuleren van de werkgelegenheidsontwikkeling, tot uitdrukking komend in het creëren van nieuwe werkgelegenheidslocaties enerzijds en het aanpassen (herstructureren) van bestaande bedrijfsterreinen anderzijds;
- het herstellen en zo mogelijk versterken van landschappelijke waardevolle elementen en gebieden.

Bestemmingsplannen van de gemeenten.

Uit een analyse blijkt, dat de woningbehoefte van de HAL-gemeenten niet in de bestaande plannen binnen het stedelijke gebied kan worden opgevangen. Dat betekent dat er een uitbreiding zal moeten plaats vinden van het stedelijk gebied ten koste van het landelijk gebied. Daartoe zullen ter zijner tijd de bestemmingsplannen aangepast worden.

3. Beschrijving van de huidige situatie.

3.1. Geologische opbouw.

Het grondgebied van de HAL-gemeenten behoort geologisch gezien tot de zeer jonge gebieden. De vorming van de grond speelt zich af in het jongste geologische tijdperk, het Holocene.

Van belang voor de HAL-regio is de vorming van strandwallen, ruim 5000 jaar geleden. In eerste instantie betrof het voor deze regio de strandwallen van Limmen-Heiloo-Alkmaar en Oudorp-Sint Pancras. Later zijn nieuwe strandwallen in meer westelijke richting gevormd, ter plaatse van de huidige duinenrij aan de kust. De vorming van deze strandwallen vond plaats in een wadachtig milieu, waarbij wisselend klei-, zand- en veenpakketten zijn afgezet.

Na de vorming van met name de westelijke strandwallen ontstond achter de oostelijke strandwallen uitgebreide veenvorming (Hollandveen).

Tussen en ten noorden van de strandwallen bleef de zee zijn invloed houden en werden nieuwe klei- en zandlagen neergelegd; in mindere mate kwam hier veenvorming voor (strandvlakte-afzettingen).

De middeleeuwen worden, geologisch gezien, gekenmerkt door transgressie van de zee. Van het Hollandveen, achter de strandwallen, werden grote delen weggeslagen en ontstonden grote meren, onder meer Schermer en Heerhugowaard. In de laatste bleef een tweetal veeneilanden bestaan (Veenhuizen en Oterleek), die in het landschap herkenbaar zijn. Ook in de strandvlakten tussen en ten noorden van de strandwallen ontstonden vele, meestal kleinere, meren (Egmonder-, Berger-, Daal-, Vrooner-, Kerk-, Klei-, Dieps-, Derg- en Woudmeer).

Vanaf de (late) middeleeuwen is het gebied in gebruik genomen. De meren zijn ingepolderd op verschillende tijdstippen. In de door veenafslag ontstane meren komen oude wadafzettingen aan de oppervlakte. In de huidige landschapsopbouw is het ontginningspatroon nog herkenbaar, zij het dat het Geestmerambacht door de ruilverkaveling van karakter is veranderd.

3.2. Ruimtelijke opbouw.

De huidige ruimtelijke opbouw van het HAL-gebied weerspiegelt de geologische en cultuurhistorische ontwikkeling van het gebied.

Het oude centrum van Alkmaar is gebouwd op de noordpunt van een strandwal. De nieuwere woonwijken van Alkmaar zijn gebouwd op de strandvlakten en in ingepolderde meren rondom de strandwal. Met name de bebouwing van Huiswaard en Daalmeer dringt diep door in het strandvlaktelandschap ten noorden van Alkmaar.

Het zuidelijk deel van de strandwal Oudorp-Sint Pancras is sterk verstedelijkt en door middel van bebouwing aan Alkmaar vastgebouwd. Het noordelijk deel heeft nog het karakter van de oorspronkelijke ontginningsstructuur: een hoofdas met aan weerszijden een parallelas. Recente uitbreidingen gaan over in het strandvlaktelandschap. Met name aan de west- en noordzijde is de hogere ligging van de strandwal duidelijk zichtbaar.

Heerhugowaard ligt in de gelijknamige droogmakerij. Het oorspronkelijk patroon wordt gekenmerkt door een rechthoekig, blokvormig verkavelingspatroon. Langs de centraal gelegen Middenweg is (dorps) bebouwing ontstaan. In de afgelopen decennia zijn aan weerszijden uitbreidingswijken gerealiseerd met lage bebouwing. In het westelijk

deel is industriebebouwing ontstaan; in het noord-westelijk deel zijn veel kassen geconcentreerd.

De vier dorpen van de voormalige gemeente Langedijk (Broek op Langedijk, Zuid-Scharwoude, Noord-Scharwoude en Oudkarspel) zijn ontstaan langs de centraal gelegen ontginningsas: de lange dijk. Min of meer haaks op deze as is een opstreckende verkaveling gerealiseerd. Door de hoge waterstanden ontstonden akkertjes temidden van water. Dit oorspronkelijke verkavelingspatroon is gehandhaafd in het gebied Oosterdel. In het overgrote deel van het Geestmerambacht is door peilverlaging echter het waterrijke karakter verdwenen en verwisseld voor een blokvormige structuur. Ter weerszijden van de oorspronkelijke 'lange dijk' zijn nieuwe woonwijken gerealiseerd. De oorspronkelijke langgerekte structuur is echter herkenbaar gebleven.

3.3. Infrastructuur.

Het HAL-gebied kent een centraal gelegen dubbelsporige spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard. Na Heerhugowaard splitst deze zich in twee enkelsporige spoorlijnen richting Den Helder en Hoorn. Naar verwachting zal de verdubbeling van het baanvak Heerhugowaard-Schagen in 1995 gereed zijn.

Vanuit Alkmaar leidt een dubbelsporige spoorlijn naar Haarlem en Amsterdam.

Het HAL-gebied heeft als hoofdverbinding voor het wegverkeer in zuidelijke richting de A9, die als autosnelweg (2x2) is uitgevoerd. Na Alkmaar gaat de A9 als N9 verder langs het Noordhollandskanaal in de richting van Den Helder. De geplande ombouw tot enkelbaans (2x1) autoweg laat nog enige jaren op zich wachten.

Van groot belang is de ring om Alkmaar. Deze is grotendeels uitgevoerd als dubbelbaans autoweg (2x2) met gelijkvloerse aansluitingen. Verder zijn er nog enige secundaire wegen, die (deels) tot de ring om Alkmaar behoren. Het betreffen:

- de S3, die vanaf de Westelijke Randweg over het Noordhollandskanaal en via de noordelijke uitbreidingen van Alkmaar naar Schagen gaat;
- de S4, die een verbinding vormt aan de noordzijde van Langedijk tussen de S3 en de S7 en die via het Niedorper-Verlaat bij Middenmeer aansluit op de A7;
- de S7, die vanaf de rotonde Kooimeer (A9) langs de zuid en oost zijde van Alkmaar en aan de westzijde van Heerhugowaard loopt en bij Noord-Scharwoude overgaat in de S4.

4. De varianten.

In het MER dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de ontwikkelde alternatieven. Hierbij moet in elk geval een nulalternatief betrokken worden. Tevens zal bekeken moeten worden welk van de te ontwikkelen alternatieven het meest milieuvriendelijk is of welke elementen uit de verschillende varianten gezamenlijk het meest milieuvriendelijk alternatief oplevert.

Het nulalternatief is de situatie, waarin de voorgenomen activiteiten niet zullen worden uitgevoerd. In dat geval zal wel ter plaatse rekening worden gehouden met de zogenoemde autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen, die los van de voorgenomen activiteiten zullen

plaatsvinden.

4.1. Uitgangspunten.

De Nota Ontwikkelingsmogelijkheden van de HAL-gemeenten is in eerste instantie als basis voor deze startnotitie genomen. De variaties, die in die nota zijn aangegeven - 'concentratie' en 'spreiding' - zullen in het MER onderzocht moeten worden. Een bijzondere omstandigheid is daarbij, dat de gemeenten in eerste instantie tot het jaar 2000 gaan (het startmodel). Daarna worden mogelijkheden aangeduid tot het jaar 2015. Het streekplan zal naar verwachting een periode beslaan tot het jaar 2005.

Op basis van de in de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden genoemde filosofie van 'concentratie' en 'spreiding' zijn modellen tot het jaar 2015 uitgewerkt. Bij de bepaling van deze modellen is rekening gehouden met een behoefte van ca 15.000 woningen. Gezien de onder 1.3. genoemde maximale uitbreidingsbehoefte tot 2005 van 15.200 woningen, zullen deze twee varianten opgenomen worden in het MER. De varianten 1 en 2 zijn echter aangepast ten opzichte van die uit de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden, zodanig, dat het startmodel, dat tot het jaar 2000 gaat, in beide modellen past.

Uitgangspunt bij het opstellen van de varianten 3 en 4 is het feit, dat het HAL-gebied steeds meer als één stedelijk gebied wordt gezien. Dat betekent, dat de ruimtelijke toevoegingen onder meer in de vorm van woningbouw en infrastructuur deze zienswijze en het functioneren van het gebied zullen moeten versterken.

Een tweede uitgangspunt voor de varianten 3 en 4 is, het kiezen van de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard tot 'drager' van de ontwikkeling. Ten aanzien van het eerste uitgangspunt kunnen globaal twee richtingen ingeslagen worden:

- voortgaan op de gebruikelijke weg, dat wil zeggen, dat ongeveer tot het jaar 2005 woningbouwlocaties aan de bestaande woongebieden zullen worden ontwikkeld. Op bestaande structuren zal zoveel mogelijk worden doorgeborduurd. Na ongeveer het jaar 2005 zal waarschijnlijk meer 'naar binnen' (moeten) worden 'ontwikkeld'. Zowel variant 2, als spreidingsvariant ontwikkeld uit de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden, als variant 4 zijn daarop gebaseerd.

- het is echter ook mogelijk een ontwikkeling in gang te zetten vanuit het 'hart' van het HAL-gebied, waardoor een nog grotere samenhang tussen de drie gemeenten kan worden verkregen. Er zullen nieuwe structuren worden gemaakt om de samenhang te realiseren. Na ongeveer het jaar 2005 zal waarschijnlijk meer 'naar buiten' (moeten) worden 'ontwikkeld'. Zowel variant 1, als concentratievariant ontwikkeld op basis van de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden, als variant 3 zijn daarop gebaseerd.

4.2. Oppervlakten en dichtheden.

Voor het bepalen van het benodigd oppervlak ten behoeve van woningbouw wordt hier vooralsnog uitgegaan van de maximale uitbreidingsbehoefte van 15.200 woningen tot het jaar 2005. Voor de bepaling van de capaciteit van de varianten wordt rekening gehouden met een gemiddelde bruto woningdichtheid van 25 woningen per hectare. Met bruto wordt hier bedoeld de dichtheid inclusief alle voorzieningen als winkels, scholen,

wijk- en buurtwegen, wijk- en buurtgroen enzovoort. Ook stadsdeelparken worden tot de bruto dichtheid gerekend. Dit houdt dus in, dat globaal 600 hectare moet worden gereserveerd. Het is duidelijk, dat verhoging van de dichtheid op plaatsen, die zich daarvoor lenen, leidt tot een vergroting van de totale gemiddelde dichtheid en daarmee ook tot een verlaging van het totaal benodigd oppervlak.

4.3. Variant 1.

Deze variant geeft een tamelijk geconcentreerde ontwikkeling weer in als het ware twee deelgebieden. Een belangrijke 'drager' van de ontwikkeling is de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard en een eventueel te openen tweede station in Heerhugowaard. Een groot deel van de uitbreidingsbehoefte komt ten noorden van de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard te liggen. Een ander gedeelte ligt ten zuiden van deze spoorlijn in de Heerhugowaard. Infrastructuur wordt toegevoegd in het noordelijke gedeelte vanwege een betere interne ontsluiting, dat wil zeggen, dat er een kortsluiting komt tussen de S3 en de S7 met name voor de hier gedachte lokaties. Ten behoeve van doorgaand verkeer wordt een oostelijke randweg voorgesteld en een doortrekking van de provinciale weg S4 tot aan de N9 over het Noordhollands kanaal heen.

4.4 Variant 2.

Deze variant geeft een gespreide ontwikkeling weer. Naast drie relatief kleine lokaties (Daalmeer-noord, zuidpunt Vronermeer en Sint Pancras-oost) wordt het grootste deel van de uitbreidingsbehoefte gebouwd in Langedijk-west en Heerhugowaard-zuid en -zuidwest. Dit laatste conform de structuurschets van de gemeente. Ten behoeve van de interne ontsluiting en het doorgaand verkeer wordt dezelfde infrastructuur toegevoegd als bij variant 1, omdat in de huidige situatie reeds problemen zijn.

4.5. Variant 3.

Deze variant is sterk geconcentreerd rond een tweede station in Heerhugowaard. Ook hier is de 'drager' van deze variant de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard. Het station Alkmaar-noord speelt een meer secundaire rol. Mede vanwege het behoud van de herkenbaarheid van de kernen is een zone tussen de noordelijke uitbreiding van Alkmaar en het dorp St Pancras opengehouden en wordt maar een bescheiden deel van de Vroonerpolder bebouwd binnen de invloedssfeer van station Alkmaar-noord. Ten oosten van Heerhugowaard wordt een randweg gedacht, zij het dat een ander tracé wordt verondersteld dan in variant 1. Doel ervan is het doorgaande verkeer van de bestaande wegen door Heerhugowaard te krijgen, zodat met name de S7 en de Westtangent/de Braken meer het karakter krijgen van stedelijke ontsluitingswegen. Met name de barrière-werking van de S7 bij een mogelijke verstedelijking nabij Heerhugowaard is de reden van deze gewenste omlegging. Gezien het feit, dat de verstedelijking met name tussen Langedijk, Sint Pancras en Heerhugowaard plaatsvindt, wordt hier ook een kortsluiting van de S3 naar de S7 gedacht.

4.6. Variant 4.

Deze variant heeft zowel een gespreide ontwikkeling als een gerichtheid

op de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard. Ervan uitgaande dat ten aanzien van deze gerichtheid de zuidpunt van de Vronermeer gericht is op het station Alkmaar-noord en de lokaties Sint Pancras-oost, Heerhugowaard-zuid en -zuidwest gericht zullen zijn op een tweede station in Heerhugowaard, zal Heerhugowaard-noord een eigen derde Heerhugowaards station krijgen. De oostelijke randweg om Heerhugowaard is in deze variant niet opgenomen, omdat ervan uitgegaan wordt, dat maatregelen aan de S7 ter verbetering van de verkeersafwikkeling voldoende zullen zijn om de toename van het verkeer te verwerken.

5. Bestaande en te verwachten gevolgen voor het milieu.

5.1 Algemeen.

In het kader van de voorgenomen activiteiten zal de bestaande toestand, de te verwachten autonome ontwikkeling van het milieu en de gevolgen van de voorgenomen activiteiten worden beschreven. Autonome ontwikkeling wil zeggen een ontwikkeling - en de daarbij horende milieu-effecten - als de voorgenomen activiteiten niet worden uitgevoerd. Bestaande gegevens, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

Ten behoeve van het MER en het streekplan dient preciezer dan de aannamen in deze startnotitie de capaciteit bepaald te worden van de diverse woningbouwlokaties, zoals aangegeven op de bijbehorende globale varianten. Vooralsnog wordt een uitbreidingsbehoefte van 15.200 woningen gehanteerd.

Als studiegebied wordt aangemerkt het grondgebied van de gemeenten Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk en de aangrenzende gebieden die eventueel beïnvloed kunnen worden.

Ten behoeve van de beschrijving van de milieu-effecten zullen de volgende uitgangspunten in acht worden genomen.

- De beschrijving van de milieu-effecten zal worden onderbouwd.
- Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de milieu-gevolgen die per variant verschillen.
- Aangegeven zal worden of de effecten tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar zijn, of deze op de korte of lange termijn spelen en in hoeverre van cumulatie van effecten sprake is.
- De resultaten en effecten van verzachtende (mitigerende) maatregelen om de negatieve gevolgen te beperken zal worden aangegeven.
- Naast de negatieve effecten zullen ook de positieve ontwikkelingsmogelijkheden worden aangegeven.
- Verschillen tussen de varianten zullen beschreven en zo mogelijk gekwantificeerd worden.

In het kader van het MER zal aan de hierna vermelde aspecten van het milieu aandacht worden besteed. De aspecten zijn gegroepeerd in een biotisch gedeelte en een abiotisch gedeelte.

Voor zover relevant is geput uit het 'Advies voor de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport bouwlocatie Amersfoort' van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Verschillen met dit advies hebben vooral te maken met het globale karakter van het streekplan.

5.2 Flora, vegetatie en fauna.

Aan de hand van inventarisatie zal beschreven worden:

- het voorkomen van flora, vegetatie en fauna (amfibiën, reptielen, broedvogels, trek- en wintervogels, etc. en voedselorganismen voor deze);
- het voorkomen van bijzondere biotopen; soortenrijkdom, zeldzame soorten, indicatorsoorten;
- de landschapsecologische relaties binnen het plangebied en met het omringende gebied (ecohydrologie, broed-, fourageer-, rust- en ruigebieden);
- de plaats van het gebied in een ecologische hoofdstructuur. Aangegeven dient te worden hoe de aanwezige flora, vegetatie en fauna gewaardeerd moet worden in regionale en nationale zin.

Met betrekking tot de gevolgen van de voorgenomen activiteiten dient aandacht te worden besteed aan:

- het verdwijnen van bepaalde oppervlakten van vegetatietypen;
- de aantasting of verandering van flora en belangrijke biotopen door bestemmingsverandering of indirect als gevolg van een mogelijke verandering van de grondwaterstand, verandering van de kwel, verandering van de waterkwaliteit;
- de verstoring van ecologische relaties met het omringende gebied en de gevolgen hiervan;

5.3. Bodem en water.

De verandering van het bodemgebruik en de technische aanpassingen die daarmee gepaard gaan hebben invloed op de bodemsituatie. Ten aanzien van de huidige situatie van de bodem dienen grondsoort, type en opbouw te worden aangegeven, evenals de geohydrologische opbouw, kwelgebieden, grondwaterpeil, stijghoogten en fluctuaties en eventueel aanwezige verontreinigingen.

Met betrekking tot het grond- en oppervlaktewater zullen de kwaliteit, stromingsrichtingen en stromingsstelsels worden aangegeven.

Voor wat betreft de gevolgen van de voorgenomen activiteiten zullen de volgende aspecten worden behandeld:

- de hydrologische effecten; de toekomstige waterhuishouding van het gebied (waterafvoer, peilbeheersing, afvoercapaciteit);
- kwaliteitsveranderingen in de bodem, grondwater en/of oppervlakte water door de realisering van de locaties voor woningbouw, mede ook als gevolg van veranderingen in de geohydrologische situatie;
- indirecte gevolgen van mogelijke zettingen of van verandering van waterspanning in de ondergrond.

5.4. Landschap, archeologie en cultuurhistorie.

Het landschap zal als gevolg van de te verwachten activiteiten ingrijpend worden gewijzigd. Vanuit de huidige situatie zal aandacht besteed worden aan:

- het beschrijven en waarderen van bestaande landschappelijke archeologische en cultuurhistorische elementen (monumenten) in het gebied;
- het aangeven van de visueel-ruimtelijke werking van deze elementen (openheid, doorzichten, reliëf), alsmede van de werking die elementen buiten de locaties op die gebieden kunnen hebben (zichtassen, visuele hinder);

-de herkenbaarheid van de kernen als gevolg van de verschillende historische ontwikkelingen.

Met betrekking tot de voorgenomen activiteiten zal ook aandacht worden besteed aan:

- het aangeven hoe waardevolle elementen zonder schade zijn in te passen of zelfs een bijdrage aan de inrichting kunnen leveren;
- het aanduiden en beoordelen van de visueel ruimtelijke werking die de locaties op hun omgeving zullen hebben.

5.5 Geluid, lucht, veiligheid en woonmilieu.

De in het kader van de voorgenomen activiteiten beschreven ontwikkelingen op het gebied van de woningbouw hebben een aantal consequenties wat betreft geluidhinder, veiligheid en luchtverontreiniging. (De bronnen zijn verkeer, industrie en in beperkte mate voorzieningen en woningen.) Bij de beschouwing van de gevolgen zal het volgende onderscheid gehanteerd worden:

- hinder die zal optreden als gevolg van de realisering van de locaties op de omgeving;
 - hinder van buiten de locaties aanwezige bronnen op de te realiseren woonwijken;
 - hinder in de woonwijken als gevolg van activiteiten binnen de wijk.
- Met name de laatste twee categorieën zijn bepalend voor de kwaliteit van het te creëren woonmilieu.

Hierbij zal met name een eventueel te realiseren oostelijke randweg om Heerhugowaard betrokken moeten worden.

Voor de bepaling van de huidige referentie-situatie zullen de volgende aspecten behandeld worden:

- huidige relevante verkeersintensiteiten, inclusief te verwachten autonome ontwikkeling;
- achtergrondgeluidniveaus ten gevolge van industrie en verkeer voor de geluidgevoelige bestemmingen en een aantal representatieve punten in het studiegebied;
- gegevens over de aanwezige luchtkwaliteit in het bijzonder in de omgeving van de S7 en de vuilverbrandingsinstallatie bij Alkmaar;
- aanwezige gevaarbronnen zoals vervoer gevaarlijke stoffen.

Voor de toekomstige verkeersintensiteiten zijn de volgende aspecten van belang:

- af- of toename van de verkeersbewegingen op de bestaande wegen voor auto en openbaar vervoer als gevolg van realisering van de locaties en voorziene aanpassingen van de bestaande verkeersinfrastructuur;
- aan te leggen verkeersinfrastructuur en te verwachten intensiteiten in en rondom het studiegebied in de verschillende alternatieven.

Zo mogelijk zullen de gevolgen gekwantificeerd worden voor aangrenzende woongebieden en ekologisch waardevolle gebieden op het gebied van:

- geluidsbelasting door:
 - aanleg (bouwverkeer, machines) van het plangebied;
 - gemotoriseerd verkeer van en naar de woningen, de voorzieningen en de bedrijvigheid.
- luchtverontreiniging door toegenomen verkeer en emissies van nieuwe

woningen;

-toegenomen veiligheidsrisico's door (extra) vervoer gevaarlijke stoffen.

In het algemeen zal bekeken worden of een leefbaar woonmilieu in deze gebieden kan worden gecreëerd. Daartoe zal een globale kwantificering worden gemaakt van:

- geluidbelasting door buiten de locaties aanwezige geluidbronnen, in het bijzonder het wegverkeer op de nabij gelegen doorgaande wegen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten ontwikkeling van de verkeersintensiteiten (zones en mogelijke maatregelen);
- luchtverontreiniging in delen van het plangebied door verkeer, bedrijven en stookinstallaties van woningen;
- veiligheidsrisico's in delen van het woongebied met betrekking tot vervoer gevaarlijke stoffen, gevaarlijke bedrijven en de afwikkeling van het verkeer.

Verder zal aandacht moeten worden besteed aan de woonkwaliteit in brede zin.

6. Tijdschema.

Het streven is erop gericht om half februari het voornemen in procedure te brengen en het voornemen te publiceren in de Staatscourant.

Uitgangspunt is verder, dat het streekplan, waarin de gehele HAL-problematiek aan de orde komt, in de eerste helft van 1993 moet zijn vastgesteld. Dat betekent, dat vooralsnog de volgende tijdsplanning wordt gehanteerd:

half februari 1991	publicatie mer-voornemen in Staatscourant.
half april 1991	advies richtlijnen commissie mer.
half juni 1991	richtlijnen vaststellen in gecombineerde vergadering cie Mh en cie RO. start van de werkzaamheden tbv opstellen MER.
juli 1991	start doorrekenen verkeersvarianten
januari 1992	het MER 'ambtelijk' gereed.
april 1992	MER en concept ontwerp streekplan in de inspraak (consultaties en informatieavonden).
juni 1992	MER ontvankelijk verklaren door cies Mh en RO.
juli 1992	ontwerp-streekplan en MER officieus ter visie.

augustus, september 1992

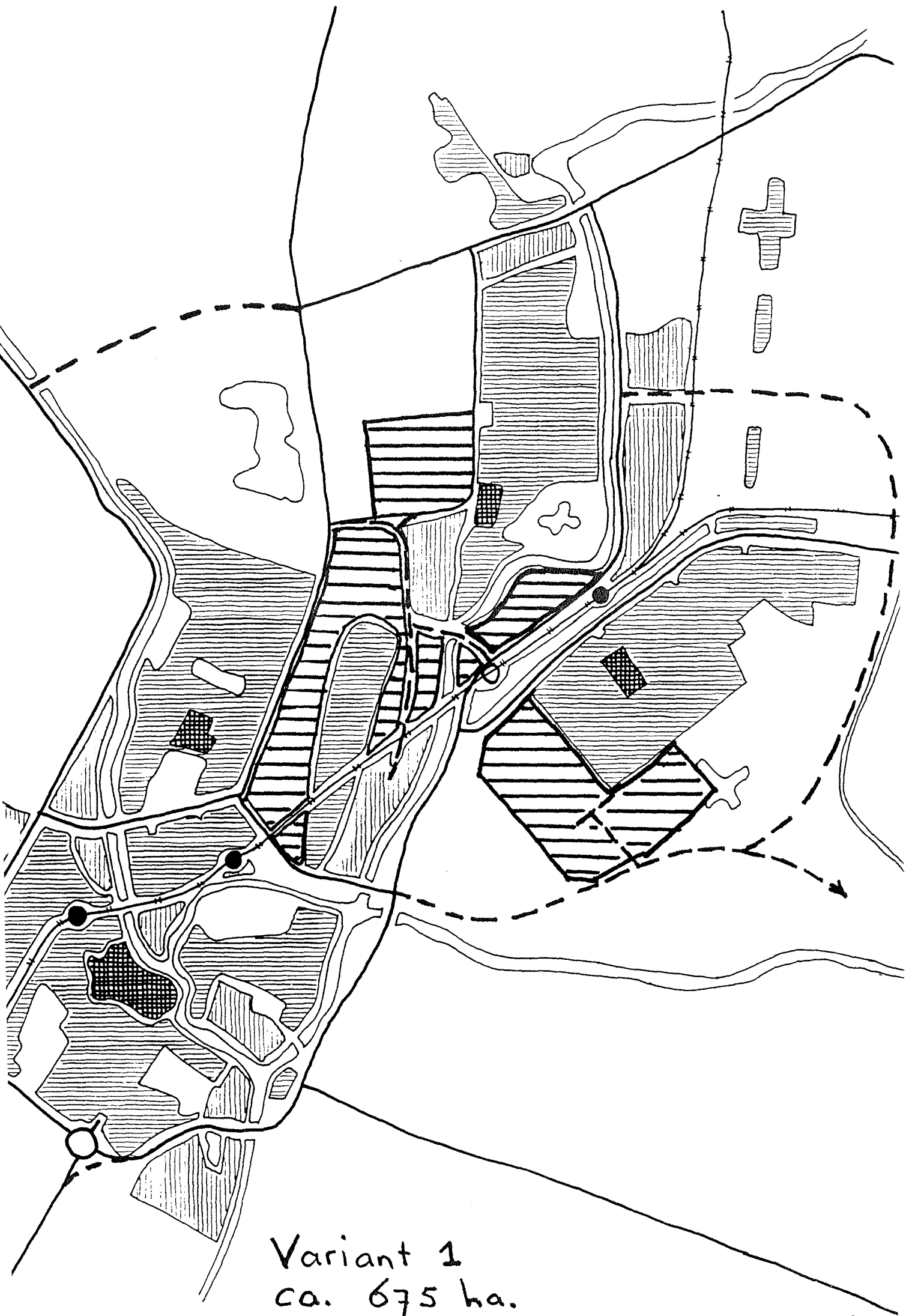
ontwerp-streekplan en MER officieel ter
visie.

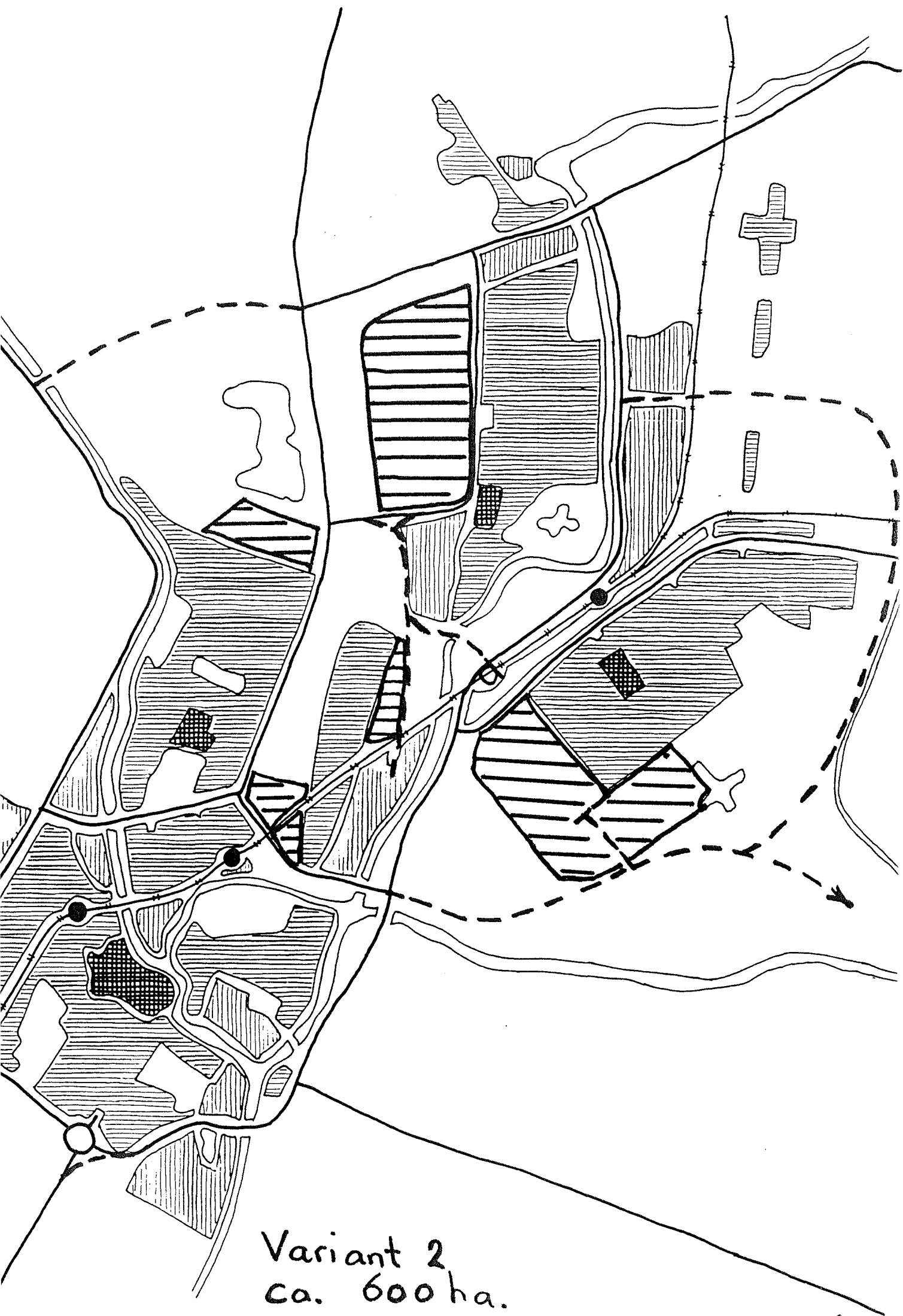
maart 1993

vaststellen streekplan door PS

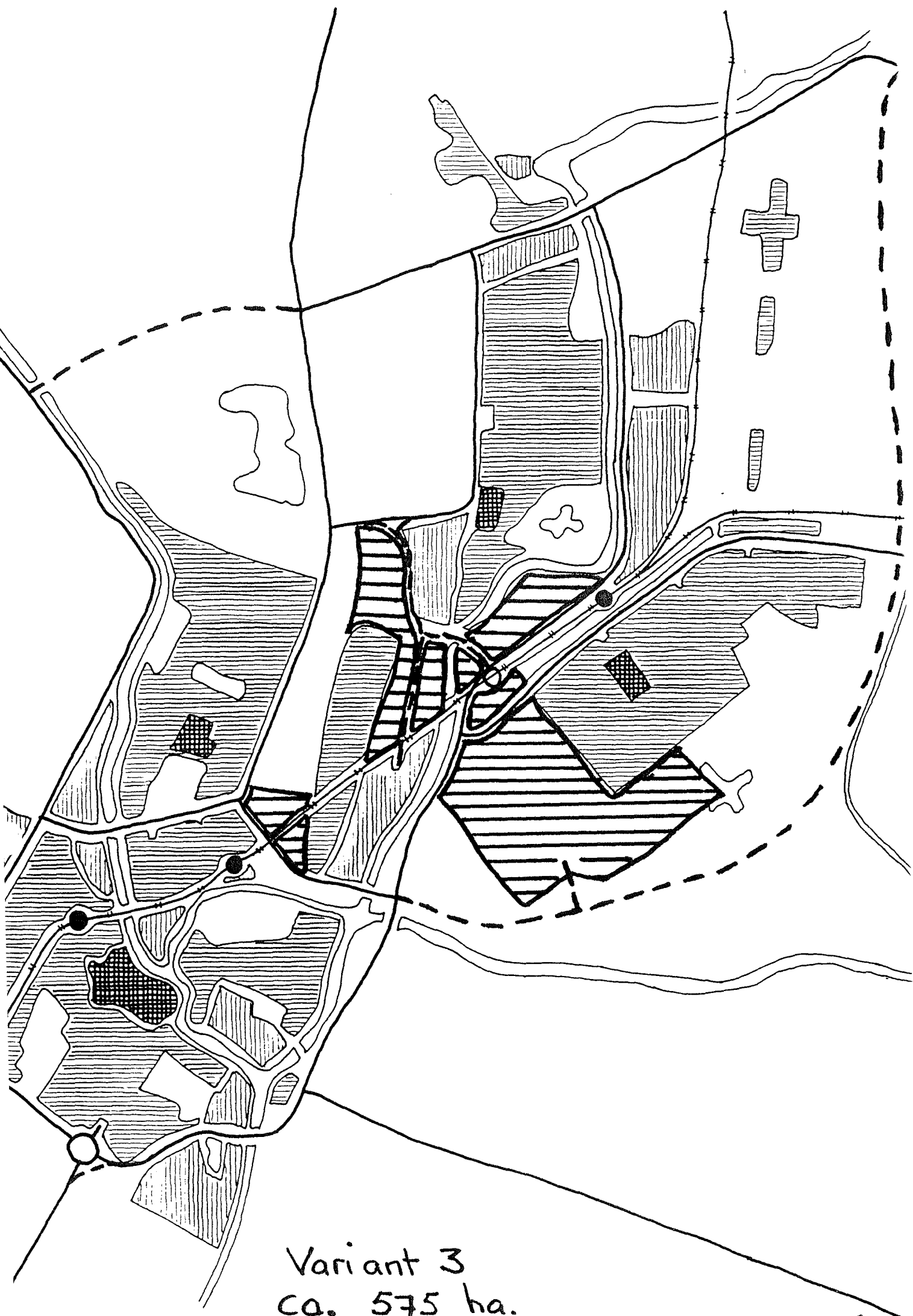
Bijlage 1. Tijdplanning en afstemming MER, streekplan en bestemmingsplan.

tijd	MER	streekplan	bestemmingsplan
half februari 91	publicatie start-notitie mer		
half april 91	advies richtlijnen	start streekplan werkzaamheden (voorber. fase mn overig NKL en/of NHN	
half juni 91	richtlijnen in cies vaststellen		
januari 92	Concept MER gereed	opstellen conc. ontw.streekpl. mede obv MER.	
april 92	concept MER en concept ontwerp streekplan in de inspraak dwz consultaties en informatie-avonden.		voorber. besluiten best.plan-nen.
juni 92	MER ontvankelijk verklaren.		
juli 92	MER ter visie.	ontwerp str.plan officieus ter visie.	
augustus, sept 92		officiële ter visie termijn ontwerp str. plan.	
maart 93		vaststellen str. plan in PS.	
april 93			ontwerp best.plan in subcie Gem. plannen





Variant 2
ca. 600 ha.





Variant 4
ca. 575 ha.