

Bijlage Nota beantwoording Wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Bro en Participatie (reactienota)

Wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Bro en Participatie

Op 10 december 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om het Voorontwerp bestemmingsplan 'Zeswielen' vrij te geven voor het wettelijk vooroverleg en participatie.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, juncto artikel 3:6 Awb, is per e-mail aan een aantal overleginstanties gevraagd om binnen vier weken eventuele op- en/of aanmerkingen kenbaar te maken ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan 'Zeswielen'.

Voorts heeft het voorontwerp bestemmingsplan vanaf 12 december 2013 tot en met 8 januari 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze vier weken konden (schriftelijke) reacties op het voorontwerp bestemmingsplan worden ingediend. Het voorontwerp kon via de gemeentelijke website (www.alkmaar.nl) en via de landelijke website (www.ruimtelijkeplannen.nl) digitaal worden ingezien. Voorts lag het voorontwerp ter inzage bij de balie Bouwen en Wonen van het Stads kantoor. In de publicatie is aangekondigd dat op 18 december 2013 een inloopbijeenkomst is georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst kon men vragen stellen over het voorontwerp bestemmingsplan alsmede kennis te nemen van het verkeerskundig ontwerp Zeswielen tracé. Er waren diverse ambtenaren van de gemeente aanwezig om een toelichting te geven en om vragen te kunnen beantwoorden.

Meerdere mensen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om tijdens de informatieavond het voorontwerp bestemmingsplan in te zien alsmede kennis te nemen van het verkeerskundig ontwerp Zeswielen tracé en vragen te stellen. Er zijn 9 personen geweest die zich hebben ingeschreven op de inschrijffijst. Deze personen worden schriftelijk geïnformeerd over het moment waarop het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. In het kader van de participatie heeft de Klankbordgroep Zeswielen, de Historische Vereniging Alkmaar en Bedrijvenvereniging Huiswaard/Overstad een schriftelijke reactie ingediend.

Nr	Instantie	Reactie en de gemeentelijke beantwoording
1.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	1.1 Onlangs ontvingen wij van u het voorontwerpbestemmingsplan Zeswielen in het kader van de artikel 3.1.1 procedure. In dit voorontwerp is ervoor gekozen de huidige planologische situatie vast te leggen en het nieuwe ontwerp nog niet op de plankaart op te nemen. Ook in de waterparagraaf is aangegeven dat pas in het vervolgtraject van het bestemmingsplan aandacht wordt besteed aan de wateraspecten die betrekking hebben op het gewijzigde ontwerp. In overleg met u stellen wij daarom voor dat wij onze definitieve reactie in dit specifieke geval pas geven op het ontwerpbestemmingsplan. Overigens moet daarbij gezegd worden dat over het nieuwe ontwerp van de weg al meermalen overleg is gevoerd tussen gemeente en hoogheemraadschap. In die overleggen zijn de belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot water en waterkeringen aan bod gekomen. De verwachting is dat het huidige ontwerp door het hoogheemraadschap vergund kan worden. Voor het bestemmingsplan is het van belang dat de gemaakte afspraken over het ontwerp worden opgenomen in de waterparagraaf. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> De reactie is voor kennisgeving aangenomen. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt in de periode van ter visie legging nogmaals aan het Hoogheemraadschap voorgelegd. De gemaakte afspraken worden in de vaststellingsfase van het bestemmingsplan opgenomen in de toelichting onder paragraaf 4.4. Om de gevolgen van de verhardingstoename te compenseren berekent het Hoogheemraadschap hoeveel extra waterberging moet worden gerealiseerd. Voor de ontwikkeling van het Zeswielen tracé dient circa 1.773,6 m² te worden gecompenseerd. Vanuit het project Schelphoek is extra (boezem)water gerealiseerd van circa 3.327 m². Vanuit het wateroverleg is de afspraak gemaakt om de benodigde watercompensatie te vereffenen met de beschikbare (water) ruimte uit het project Schelphoek. Daarmee blijft circa 1.553,4 m² 'extra' water beschikbaar vanuit het project Schelphoek. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, hebben de gemeente Alkmaar en het Hoogheemraadschap definitieve afspraken gemaakt op welke wijze het water wordt gecompenseerd.
2.	Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en	2.1 Het plangebied gelegen binnen bestaand bebouwd gebied en zijn er geen provinciale belangen in het geding. Gezien de cultuurhistorische- en archeologische waarden in het gebied, wil ik graag het plan met de

	Bereikbaarheid	ontwikkeling erin beoordelen. Verzocht wordt het plan nogmaals aan de provincie voor te leggen wanneer meer duidelijkheid is ten aanzien van het nieuwe tracé. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> Op 3 februari 2014 heeft de gemeenteraad een besluit genomen om de variant 'fietspad aan de waterzijde (Hooranse Vaart)' verder uit te werken. Om het fietspad te kunnen realiseren dient water te worden gedempt. Bij het ontwerp van het bestemmingsplan wordt het gekozen tracé op de Verbeelding weergegeven. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt in de periode van ter visie legging nogmaals aan de provincie voorgelegd.
3.	Gemeente Heerhugowaard	3.1 Het voorontwerp bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> De reactie is voor kennisgeving aangenomen.
4.	Gasunie	4.1 Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> De reactie is voor kennisgeving aangenomen en geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het (ontwerp) bestemmingsplan.
5.	Connexxion	Geen reactie ontvangen.
6.	Veiligheidsregio Noord-Holland Noord	6.1 De regionale brandweer heeft een wettelijke adviesrol bij ruimtelijke plannen waar externe veiligheid een rol speelt. Zij toetst of is voldaan aan de verantwoording van het groepsrisico en brengt advies uit ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/incidenten en de bestrijding daarvan. Het plangebied omvat de bestaande weg de Zeswielen, de aangrenzende bebouwing en een deel van de Hooranse Vaart. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de spoorlijn Alkmaar – Heerhugowaard, aan de oostzijde door de Schinkelwaard, aan de zuidzijde door de Hooranse Vaart en aan de westzijde door de Rekerdijk. In en nabij het plangebied liggen geen risicovolle bedrijven of hoge druk buisleidingen en zijn geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor aanwezig. Over de spoorlijn Alkmaar – Heerhugowaard worden geen gevaarlijke stoffen getransporteerd en ligt ook geen claim van ProRail op dit baanvak om dat in de toekomst wel te gaan doen. Onze conclusie is dat er geen sprake is van (toenemende) relevante risico's ten aanzien van externe veiligheid. Wij maken daarom geen gebruik van ons adviesrecht, als bedoeld in artikel 13 van het Bevi en artikel 12 van het Bevb. <i>Gemeentelijk commentaar</i> De opmerkingen uit de brief zijn in het kort weergegeven. De reactie is voor kennisgeving aangenomen en geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het (ontwerp) bestemmingsplan.
7.	Kamer van Koophandel	Geen reactie ontvangen.
8.	PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland	Geen reactie ontvangen
9.	Stichting Animo	Geen reactie ontvangen.
10.	Nuon	Geen reactie ontvangen.

nr	Participant	Reactie en de gemeentelijke beantwoording
11.	Klankbordgroep	11.1 In 2010 besloot uw gemeentebestuur tot de aanleg van 'de weg achterlangs' met als doel de verkeersveiligheid en een vlottere verkeersdoorstroming op en bij de Zeswielen te realiseren. De stagnatie in de ontwikkeling van Overstad en het ontbreken van de benodigde financiële middelen voor de weg 'achterlangs' maakte dat de optie 'tweerichtingsfietspad aan de huizenzijde' in beeld kwam. Deze variant kent echter onoverkomelijke bezwaren. Daarom waarderen wij het dat uw bestuur de variant 'fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde' als optie naar voren heeft gebracht. Naast deze variant brengen wij de 'nul-variant' en de variant 'twee fietsstroken aan beide zijden van de rijbaan' onder uw aandacht. Ontwikkelt u, zoals opgemerkt, ondanks onze eerste voorkeuren het plan 'fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde' verder, besteed dan ten minste aan een aantal punten aandacht. <i>Gemeentelijke reactie</i> Participatie speelt een hele belangrijke rol binnen de gemeente Alkmaar. Met alle partijen is daarom in de vorm van een klankbordgroep overleg gevoerd en is om advies gevraagd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het raadsvoorstel Uitvoeringskrediet Zeswielen (besluit 3 februari 2014). Aangezien het advies van de Klankbordgroep is verwerkt in het raadsvoorstel en daarmee onderdeel heeft uitgemaakt van de besluitvorming, gaan we in deze nota niet uitgebreid in op het advies. In het raadsvoorstel is aangegeven welke punten uit het advies bij de uitwerking van het Zeswielen tracé worden meegenomen.
12.	Historische Vereniging Alkmaar (HVA)	12.1 Hiermee reageren wij op het op 18 december gepresenteerde voorontwerp bestemmingsplan Zeswielen en het raadsvoorstel uitvoeringskrediet Zeswielen tracé, dat op 16 januari 2014 in de raadscommissie Ruimte behandeld zal worden. Na een positief raadsbesluit is de gemeente voornemens het tracé voor een separaat fietspad langs de Zeswielen aan de zijde van de Hoornsevaart in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen. Wij koppelen daarom graag onze reactie op het voorontwerp bestemmingsplan Zeswielen aan onze reactie op de aanleg van het voorgenomen fietspad. Wat het fietspad betreft heeft de Historische Vereniging Alkmaar (HVA) geparticipeerd in de Klankbordgroep Zeswielen en wij onderschrijven derhalve het eindadvies van de Klankbordgroep (d.d. 5 november 2013). Ook de HVA is voorstander van de zgn. nul-variant. Terwijl de andere leden van de Klankbordgroep deze voorkeur met name noemen omdat fietsstroken op de rijweg het verkeer meer zal afremmen en dus veiliger is, is de argumentatie van de HVA vooral gebaseerd op het feit dat deze variant de cultuurhistorische waarde van de Zeswielen niet aantast. Het gedeeltelijk dempen van de Hoornsevaart om een fietspad aan te leggen gaat ten koste van de historisch geografische- en cultuurhistorische waarde van het gebied. In de bijlage lichten wij dat toe. Het voorontwerp bestemmingsplan is een conserverend bestemmingsplan dat de huidige situatie vastlegt. De verplichte toelichting op de cultuurhistorische waarden is in hoofdstuk 3 (Plangebied) goed verzorgd, maar had in hoofdstuk 4 tot een betere beschrijving van de waarden moeten leiden. Daar zijn immers alleen de archeologische waarden benoemd. De vertaling van de cultuurhistorische waarden naar de verbeelding en de regelgeving is onvoldoende, want geeft alleen bescherming voor de archeologische waarden en de architectonische waarden van de beeldbepalende panden. De HVA maakt dan ook bezwaar tegen het bestemmingsplan, omdat de historische structuur niet met een dubbelbestemming beschermd wordt en cultuurhistorische elementen zoals kademuuren, waterlopen en bruggen geen beschermde waardering hebben gekregen. Wij stellen u voor daar alsnog in te voorzien. Wij vertrouwen erop met deze zienswijze-reactie een kwalitatieve bijdrage te leveren aan het verder optimaliseren van het bestemmingsplan Zeswielen. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet. <i>Gemeentelijke reactie</i> Er is voor gekozen om per gebouw de cultuurhistorische waarde op de

	Verbeelding weer te geven en door middel van het stellen van regels de cultuurhistorische waarde te beschermen. De structuur en aanwezige elementen van het plangebied worden voldoende beschermd door de bestaande structuren van wegen, water, groen en bebouwing. Door het opnemen van extra regels in het bestemmingsplan en de aanduiding op de Verbeelding te verruimen, wordt geen extra bescherming geboden. De bescherming vindt plaats door de aanwezige inrichting van het plangebied en in de hoofdbestemming van de gronden, bijvoorbeeld in de bestemming 'Water', 'Groen' of 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Wij zijn van mening dat de cultuurhistorische en historisch geografische waarden in het onderhavige bestemmingsplan goed zijn geborgd. Wanneer in de toekomst een initiatief wordt ingediend en het initiatief past niet in het bestemmingsplan dan wordt de cultuurhistorie ook meegewogen in de beoordeling of we willen meewerken aan de mogelijke ontwikkeling of niet. Het is niet wenselijk om extra regels op te nemen om de cultuurhistorische waarden van het gebied te beschermen, aangezien ook bij initiatieven die niet passen in het bestemmingsplan deze waarden worden meegewogen. Bij de brief van de HVA is tevens een bijlage I gevoegd. In de bijlage worden diverse kenmerken van het plangebied vanuit cultuurhistorisch waarde uiteengezet. Gelet op het karakter van de uiteenzetting is besloten om de bijlage één op één op te nemen als aparte bijlage bij deze nota. Hieronder wordt op delen uit de bijlage nader ingegaan. 12.2 <i>Opmerking uit de bijlage behorende bij de brief van de HVA.</i> De grootste omissie bij de regels inzake de dubbelbestemming cultuurhistorie is dat sloop van een beeldbepalend pand zonder omgevingvergunning (vroeger aanlegvergunning) mogelijk is. De verplichting een sloopvergunning aan te vragen is in de laatste wijziging van WRO teruggebracht naar een slooemelding, tenzij dit in het bestemmingsplan anders is geregeld. Voor een beeldbepalend pand is het juist essentieel dat sloop in beginsel niet is toegestaan en dat er slechts in de vorm van een afwijking een omgevingsvergunning mogelijk is. Van belang is voorts, dat, indien een beroep wordt gedaan op deze afwijkmogelijkheid, burgemeester en wethouders voor hun beslissing eerst advies vragen aan de Welstands- en Monumentencommissie. Ook het verplicht vragen van advies kan in de regels worden vastgelegd. Gemeentelijke reactie Beeldbepalende panden en karakteristieke elementen in de omgeving dragen bij aan de cultuurhistorische en historisch geografische waarden van een gebied. Deze panden en elementen missen monumentale waarden en zijn daarom niet als zodanig aangewezen. Door de dubbelbestemming "Waarde – Cultuurhistorie" wordt de sloop ontmoedigd. Bij herbouw dient rekening te worden gehouden met de uitstraling/elementen van de bebouwing die er eerder stond. De sloop kan niet worden tegengehouden, ook niet voor de wetswijziging. Wij achten het niet wenselijk om extra regels op te nemen om de sloop van beeldbepalende panden te voorkomen. De reactie is voor kennisgeving aangenomen en geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het (ontwerp) bestemmingsplan. 12.3 <i>Opmerking uit de bijlage behorende bij de brief van de HVA.</i> Wij pleiten er evenals de Klankbordgroep dan ook voor de middelen die thans aangewend moeten worden voor een fietspad voorlangs aan te houden en te 'sparen' voor een werkelijke oplossing de kruising en de radiaal door het eerder vastgestelde tracé achterlangs op termijn te realiseren. Als een integrale route achterlangs ook op lange termijn niet mogelijk is of dat realisatie te lang duurt, kan gedacht worden aan het verleggen van de autoroute over het voormalige terrein van Mobi en via de open ruimte van het vroegere tankstation terug naar de Zeswielen. Wij adviseren voor deze optie een 'quick scan' te laten uitvoeren. Gemeentelijke reactie De Klankbordgroep heeft diverse varianten voor een wegtracé beoordeeld en heeft ook de 'nul-variant' ingebracht. Vervolgens heeft de Klankbordgroep haar advies uitgebracht. Wij en de gemeenteraad hebben vervolgens de varianten en het advies van de Klankbordgroep bekeken. De gemeente vindt het verbeteren
--	--

		van de verkeersveiligheid op de Zeswielen van groot belang en is van mening dat langs deze belangrijke doorgaande route een vrijliggend fietspad moet worden gerealiseerd. Op 3 februari 2014 heeft de gemeenteraad dit met een besluit om het fietspad aan de Hoornse Vaartzijde te realiseren bekrachtigd. Gezien het werk dat reeds is verricht door de Klankbordgroep om diverse varianten te beoordelen, vinden wij het niet wenselijk om, nadat het advies is ingediend en na de besluitvorming van de raad, wederom naar een variant te kijken. Overigens, vinden wij het voorstel om de weg om te leggen tussen de woningen van de 'oude' doorgang onwenselijk. De lintbebouwing zou dan weer worden doorbroken.
13.	Bedrijvenvereniging Huiswaard/Overstad	13.1 Zoals in de toelichting bij het Bestemmingsplan is aangegeven, is de Zeswielen een radiaal die echter in de huidige vorm niet voldoet aan de voorwaarden die aan radialen worden gesteld. Ook wordt aangegeven dat de Zeswielen een belangrijke verkeersontsluiting functie heeft voor het bedrijventerrein Overstad, de binnenstad, Alkmaar Noord, de Vroonermeer en De Nollen. Wij onderschrijven dit en zijn dan ook van mening dat het besluit dat de gemeenteraad in december 2010 geeft genomen voor de autoverbinding achterlangs dient te worden uitgevoerd. Voor het ondernemersvertrouwen is van groot belang dat de gemeente een consistent beleid voert en de veelvuldige toezeggingen uit het verleden eindelijk gestand doet. In april 2008 is ons voor de zoveelste leer verzekerd dat het Zeswielen tracé snel zou worden aangelegd. Onze vereniging is vervolgens vertegenwoordigd geweest in de Klankbordgroep en in de Begeleidingscommissie Zeswielen. In augustus 2011 werden wij geïnformeerd dat de werkzaamheden werden vertraagd, omdat de ontwikkelingen op Overstad minder snel gaan dan was aangenomen. Verdere besluitvorming over de weg zou worden gekoppeld aan de ontwikkelingen van Overstad. Later vernamen wij dat het budget dat was bestemd voor het Zeswielen tracé zou worden gebruikt voor de aanleg van de Beste vaerbrug. Inmiddels is bekend dat deze brug er niet komt. Wij kunnen niet met deze gang van zaken akkoord gaan. Het is een onjuist standpunt om de ontwikkelingen op Overstad af te wachten voordat logistieke verbeteringen worden gedaan. Het is algemeen bekend dat logistieke verbeteringen ontwikkelingen juist doen stimuleren. De discussie over het Zeswielen tracé duurt reeds 20 jaar. Een volwaardige Zeswielen tracé voor autoverkeer is, zeker in de huidige economie, van essentieel belang voor de herontwikkeling van Overstad. Wij maken dan ook op voorhand bezwaar tegen het plan voor een fietsdijk. Graag worden wij op de hoogte gehouden van de verdere inspraakprocedure. <i>Gemeentelijke reactie</i> De Zeswielen als onderdeel van de verbinding tussen de Ring en het centrum van Alkmaar voldoet niet aan de richtlijnen van een ontsluitingsweg (50 km/uur). Uitgangspunt is een scheiding tussen het snel - en langzaam verkeer. In 2010 heeft de raad ingestemd met een wegtracé achter de huizen langs. Door de ontstane financiële situatie en de vertraging van de ontwikkelingen op Overstad, is de verkeerssituatie voor de fietsers nog niet opgelost. Het is de verwachting dat de grondopbrengst van Overstad voorlopig geen bijdrage kan leveren aan een wegtracé achter de huizen langs. Mede hierdoor is een wegtracé achter de huizen langs (besluit van de raad in december 2010), financieel niet uitvoerbaar. Het is belangrijk dat een stap wordt gezet met een variant voor het fietsverkeer, waarbij een passende oplossing wordt gezocht voor het langzaam verkeer. Op 3 februari 2014 heeft de raad besloten om de variant 'fietspad aan de waterzijde' nader uit te werken, daarbij is tevens een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. In het ontwerp van het bestemmingsplan Zeswielen wordt de variant 'fietspad aan de waterzijde' planologisch verwerkt. Nadat het ontwerp van het bestemmingsplan gereed is voor de ter visie legging, wordt u hierover separaat geïnformeerd. Binnen de termijn dat het ontwerp van het bestemmingsplan ter visie ligt, wordt u in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. De reactie is voor kennisgeving aangenomen en geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het (ontwerp) bestemmingsplan.

Klankbordgroep Zeswielen tracé Alkmaar

Alkmaar, 5 november 2013

Aan het gemeentebestuur van Alkmaar

Onderwerp: advies over Zeswielen tracé

Geacht gemeentebestuur,

Als Klankbordgroep Zeswielen tracé (kortweg klankbordgroep) brengen wij hierbij advies uit over het plan voor een veiliger Zeswielen. Gedurende zeven bijeenkomsten hebben wij vier varianten besproken. Puntsgewijs gaan wij hierop in. Vooraf enkele opmerkingen over onze klankbordgroep, de samenstelling en de aanleiding voor dit advies. Voor de samenvatting, conclusie en aanbevelingen verwijzen wij u naar de punten 6 en 7.

1. Deelnemers klankbordgroep en aanleiding advies

Meerdere bewoners van huizen aan de Zeswielen hebben als direct betrokkenen aan het overleg deelgenomen. Ook vertegenwoordigers van de Fietzersbond Alkmaar, de Historische Vereniging Alkmaar, Buurtcomité Ooievaarsnest/Rekerbuurt/Friese Poort en het Bewonerscomité Rinnewaard/Rijperwaard deden aan het beraad mee. Voorts zijn de projectleider en enkele beleidsmedewerkers van de gemeente als informatieverstrekker en adviseur actief bij de beraadslagingen betrokken geweest. Een onafhankelijk voorzitter en een notulist hebben de werkzaamheden begeleid.

In 2010 besloot uw gemeentebestuur tot de aanleg van 'de weg achterlangs' met als doel de verkeersveiligheid en een vlottere verkeersdoorstroming op en bij de Zeswielen te realiseren. De stagnatie in de ontwikkeling van Overstad en het ontbreken van de benodigde financiële middelen voor de weg 'achterlangs' maakte dat de optie 'tweerichtingsfietspad aan de huizenzijde' in beeld kwam (3). Deze variant kent echter onoverkomelijke bezwaren. Daarom waarden wij het dat uw bestuur de variant 'fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde' (4) als optie naar voren heeft gebracht. Naast deze variant brengen wij de 'nul-variant' (2) en de variant 'twee fietsstroken aan beide zijden van de rijbaan' (5) onder uw aandacht.

2. Nul-variant

Uit officiële stukken en van uw adviseurs begrijpen wij dat de Zeswielen een onderdeel vormt van het primaire wegennet van Alkmaar: de weg dient als radiaal in de verbinding tussen de ring en het centrum van Alkmaar. Kennelijk staat vast dat de Zeswielen als

radiaal aan strikte verkeerstechnische eisen dient te voldoen: aparte rijbanen voor het fiets- en autoverkeer en een maximumsnelheid van 50 km per uur vormen dan de uitgangspunten.

Als klankbordgroep verzoeken wij u deze uitgangspunten los te laten of te bezien onder welke voorwaarden de eisen aan de Zeswielen als radiaal versoepeld zouden kunnen worden. Waar het concreet om gaat is de zogenaamde 'nul-variant' in beeld te brengen: deze variant, die bij herhaling in onze klankbordgroep is bepleit, kenmerkt zich door adequate verkeersmaatregelen in combinatie met geringe aanpassingen aan de Zeswielen. Zo kan gedacht worden aan dubbele belijning op de weg, visuele en optische versmalling van de rijbaan en maatregelen die het gemotoriseerd verkeer uitnodigen om ruim baan te geven aan het fietsverkeer. De bedoeling is dat fiets- én autoverkeer gezamenlijk hun weg vinden en veilig over de Zeswielen gaan. De huidige praktijk wijst uit dat gemotoriseerd verkeer, dat zich op dezelfde weg met fietsverkeer geconfronteerd weet, in combinatie met gerichte maatregelen en aanpassingen aan de weg, over het algemeen snelheid matigt. Dat wegkruisingen, waar fiets- en autoverkeer elkaar treffen, dan niet of minder voorkomen, bevordert eveneens de verkeersveiligheid.

Overigens blijft het kruispunt Zeswielen/Frieseweg/Rekerdijk, ook bij de 'nul-variant', onveilig en daarom zijn extra aanvullende maatregelen op die locatie ook dan nog steeds noodzakelijk.

3. Fietspad (twee richtingen) aan huizenzijde

Zoals gezegd, kent deze variant onoverkomelijke bezwaren en daarom ontraden wij deze optie ten stelligste. Deze variant resulteert in het dempen van de kwelsloot (de oude Veertsloot) met zijn beeldbepalende en karakteristieke bruggetjes. Het historische en authentieke beeld van de Zeswielen aan de Hoornsevaart met de fier oprijzende strijkmolens wordt dan te zeer aangetast.

Deze variant heeft voorts als consequentie dat een deel van het fietsverkeer meer dan één keer de weg dient over te steken. Ook is parkeren langs de Zeswielen onmogelijk of problematisch. Doordat het fietsverkeer bestaat uit twee stromen uit tegengestelde richtingen wordt het voor de bewoners met hun auto's moeilijk om op en van de in- en uitritten bij de huizen te komen. Dat één of meer particuliere tuinen onteigend zouden moeten worden en dat de aanleg kan leiden tot het verzakken van de huizen is eveneens bezwaarlijk.

4. Fietspad (twee richtingen) aan waterzijde

Zoals opgemerkt, stellen wij het op prijs dat u in plaats van een fietspad aan de huizenkant de opening biedt voor een alternatieve oplossing, namelijk 'fietspad aan de waterzijde'. Dit plan geniet zonder twijfel onze voorkeur boven het plan 'fietspad aan de huizenzijde': de oude Veertsloot en de bruggetjes blijven dan gehandhaafd en daarmee ook het oude vertrouwde beeld van de Zeswielen.

Dit neemt niet weg dat ook deze variant ten opzichte van de nul-optie nadelen kent: fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden gesplitst met als gevolg dat de snelheid toeneemt met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Verder moeten bewoners van huizen aan de Zeswielen om hun woningen te bereiken de drukke weg over. Bovendien maakt deze variant de kruising Frieseweg/Zeswielen voor fietsers en voetgangers onveiliger. En wat de esthetiek betreft, de hoge kademuur beïnvloedt de ruimtelijke kwaliteit negatief.

5. Twee fietsstroken aan beide zijden van rijbaan

Deze variant heeft onze voorkeur boven de variant ‘fietspad (in twee richtingen) aan waterzijde’ (4). Het voordeel is nu dat de oversteek bij de Frieseweg minder fietsverkeer oplevert en dat maakt de kruising veiliger. Bovendien behoeven de bewoners van huizen aan de Zeswielen richting centrum de weg niet over te steken.

Dat ook deze variant niet zonder aanvullende (verkeers-)maatregelen kan, is duidelijk. Immers, de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer oogt breder en dat nodigt uit tot harder rijden. Overigens zijn wij ons ervan bewust dat bij deze variant de rijweg opschuift richting Hoornsevaart met extra procedures tot gevolg.

6. Samenvatting en conclusie

Wij benadrukken dat alle genoemde varianten onvoldoende oplossingen bieden voor de veiligheid op het kruispunt Rekerdijk/Frieseweg/ Zeswielen: deze kruising is en blijft in alle gevallen onveilig voor fietsers en voetgangers. Met andere woorden, het echte veiligheidsprobleem wordt niet aangepakt en opgelost. Daarom verzoeken wij u bij de planontwikkeling voor een veiliger Zeswielen de focus vooral te leggen op dit kruispunt.

Verder ontraden wij u het ‘fietspad aan de huizenzijde’ (3) ten stelligste. De ‘nul-variant’ (2) en de variant ‘twee fietsstroken aan beide zijden van de rijbaan’ (5) genieten onze voorkeur. De variant ‘fietspad (twee richtingen) aan waterzijde (4) heeft onze eerste voorkeur niet, maar als u niettemin besluit deze variant verder uit te werken, doe dat dan in combinatie met gerichte maatregelen, genoemd onder punt 7.

7. Aanbevelingen

Ontwikkelt u, zoals opgemerkt, ondanks onze eerste voorkeuren het plan ‘fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde (4) verder, besteed dan ten minste aan de volgende punten aandacht:

- a. Breng de Zeswielen qua breedte terug naar de volgens de richtlijnen kleinst mogelijke maat opdat de weg zelf uitnodigt tot het matigen van de rijnsnelheid.
- b. Plaats een niet overrijdbare middenstrook (‘varkensruggetjes’) en breng tenminste dubbele belijning aan om inhalen van gemotoriseerd verkeer te ontmoedigen; werk met duidelijke belijningen om de weg visueel/optisch te versmallen, plaats wit geverfde rijranden en lichtmasten zo dicht mogelijk tegen de rijweg en breng bij de fietsoversteken op de wegas reflectie-elementen aan; plaats een snelheidsmeter voor de beïnvloeding van het rijgedrag.
- c. Creëer tussen de Hoornsevaart en het fietspad een groen talud en tussen fietspad en rijweg een groene strook met tenminste zeven rustpunten die dienen als opstelplaats voor overstekende fietsers en voetgangers.
- d. Maak het talud glooiend richting de Hoornsevaart zodat het dijklichaam een natuurlijk uiterlijk heeft en de veiligheid voor fietsers wordt gediend.
- e. Studeer op mogelijkheden om de kruising Rekerdijk/Zeswielen/Frieseweg veilig te maken; denk daarbij aan oversteekplaatsen bij de kruising, het aanbrengen van een plateau en/of opvallende kleuren op het wegdek en verkeersdrempels, met name in de bocht bij de Frieseweg en aan voorzieningen in combinatie met adequate verkeersmaatregelen waardoor fiets- en voetgangersverkeer voorrang genieten.
- f. Breng bij de rotonde Hertog Aalbrechtweg een voetgangersoversteekplaats aan.
- g. Situeer ter hoogte van huisnummer 22/23 extra parkeerruimte.
- h. Verwijder de vaste opstapvoorziening voor de bus zodat de bus ‘haltert’ op de rijweg; verplaats de halteplaats van de bus waardoor ter plaatse het wegprofiel smaller kan blijven.

- i. Breng zo spoedig mogelijk 'stil'-asfalt aan.
- j. Handhaaf de oude, historische kademuur en betrek de Historische Vereniging Alkmaar daarbij.

8. Betrek klankbordgroep bij planuitwerking

Dit advies hebben wij in de vergadering van 5 november 2013 in Wijkcentrum Wijkwaard in Alkmaar geformuleerd en vastgesteld. Van alle besprekingen zijn verslagen gemaakt die voor iedereen zijn in te zien. Wij vragen u ons als klankborgroep te blijven betrekken bij het uitwerken van plannen voor een veiliger Zeswielen en danken uw medewerkers voor het nuttige en prettige overleg.

Namens de Klankbordgroep Zeswielenentracé Alkmaar,

mr. J.W.M. Kloppenburg, voorzitter

Bijlage 1 bij Brief Historische Vereniging Alkmaar d.d. 14 januari 2014

Zienswijze Bestemmingsplan Zeswielen en aanpassing Zeswielen tracé

1. Inleiding

Door de discussie in de afgelopen jaren over het zgn. Zeswielen tracé is er nog geen geactualiseerd bestemmingsplan voor het Zeswielen gebied vastgesteld. Het Zeswielen gebied is gelegen tussen Hoornsevaart, Rekere, Spoorlijn en Schinkelwaard. In 2010 was door de raad besloten de Zeswielen-radiaal (die onderdeel uitmaakt van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid binnenstad Alkmaar) te verleggen naar een tracé achter de woningen van de Zeswielen direct naast de spoorlijn, waardoor de Koedijkerstraat een directe aansluiting zou krijgen op de rotonde bij de Hertog Aalbrechtweg.

De Klankbordgroep waarin de Historische Vereniging Alkmaar (HVA) participeerde adviseerde positief. De HVA heeft in haar brief d.d. 11 november 2010 (bijlage 2) laten weten ernstig bezwaar te hebben tegen een route voorlangs, omdat verbreding van de weg (het oude dijktracé tussen Hoornsevaart en oude Veert of Steensloot) de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten van de Zeswielen ernstig zou aantasten. Bij de keuze voor de variant achterlangs werd aangegeven dat de route en het profiel van de Westfriese Omringdijk versterkt zou kunnen worden door de autoverbinding tussen Koedijkerstraat en de Zeswielen te laten vervallen. Na de principekeuze voor een tracé achterlangs is vanwege andere keuzes m.b.t. de bereikbaarheid van Alkmaar en door stagnatie in de ontwikkeling van Overstad geen prioriteit gegeven aan de uitvoering van het Zeswielenplan.

In 2012 heeft het college aangegeven dat een route achterlangs op korte termijn financieel onhaalbaar werd en er desondanks gezocht moet worden naar het veiliger maken van de route voor fietsers. Dat leidde tot het voorstel voor een tweezijdig fietspad aan de huizenkant. Daarvoor werd een Klankbordgroep aangesteld om de Raad te adviseren over dit voorstel. Inmiddels had de HVA via haar brief d.d. 8 november 2012 bezwaar aangetekend tegen het fietspad aan de huizenzijde uit oogpunt van cultuurhistorie (zie bijlage 3).



De cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteit van de vroegere Veert is ernstig in het geding bij de aanleg van een fietspad langs de huizenzijde

2. Het advies van de Klankbordgroep Zeswielen

Al bij de eerste vergadering van de Klankbordgroep werd duidelijk dat ook de bewoners ernstig bezwaar hebben tegen een fietspad langs de huizenkant. Het zou ten koste gaan van de tuinen, de bruggetjes en de parkeermogelijkheden en het zou de situatie voor de bewoners eerder onveiliger maken. Omdat het scheiden van fiets- en autoverkeer naar verwachting zou leiden tot meer en sneller autoverkeer is de zgn. nul-optie naar voren gebracht.

Deze optie behelst niets aan het profiel van de weg te doen maar alleen rode fietsstroken aan te brengen, waardoor het autoverkeer meer rekening met de fietser zou houden en het de snelheid zou remmen. Ook vanuit cultuurhistorisch oogpunt is dit een betere oplossing omdat een fietspad aan de huizenkant ten koste zou gaan van de wegsloot die een overblijfsel is van de Oude Veert. De gemeente gaf echter aan vast te willen houden aan een weg met gescheiden fietspad omdat de Zeswielen een onderdeel is van een radiaal naar het centrum.

Daarop volgde tezamen met het Hoogheemraadschap een onderzoek naar een tweezijdig fietspad aan de waterzijde. Een duurdere optie maar wel sneller te realiseren omdat er geen onteigeningen nodig zijn. Het bestaande dijkprofiel moet hiervoor ca. 4 meter verbreed worden. Hierdoor dreigen de rudimenten van de oude sluiswand van de sluis te verdwijnen, die in ca 1940 gesloopt is. Het verbreden van het dijkprofiel en het uit het zicht nemen van de oude sluiswand tast de cultuurhistorische- en historisch geografische waarde van het gebied aan.



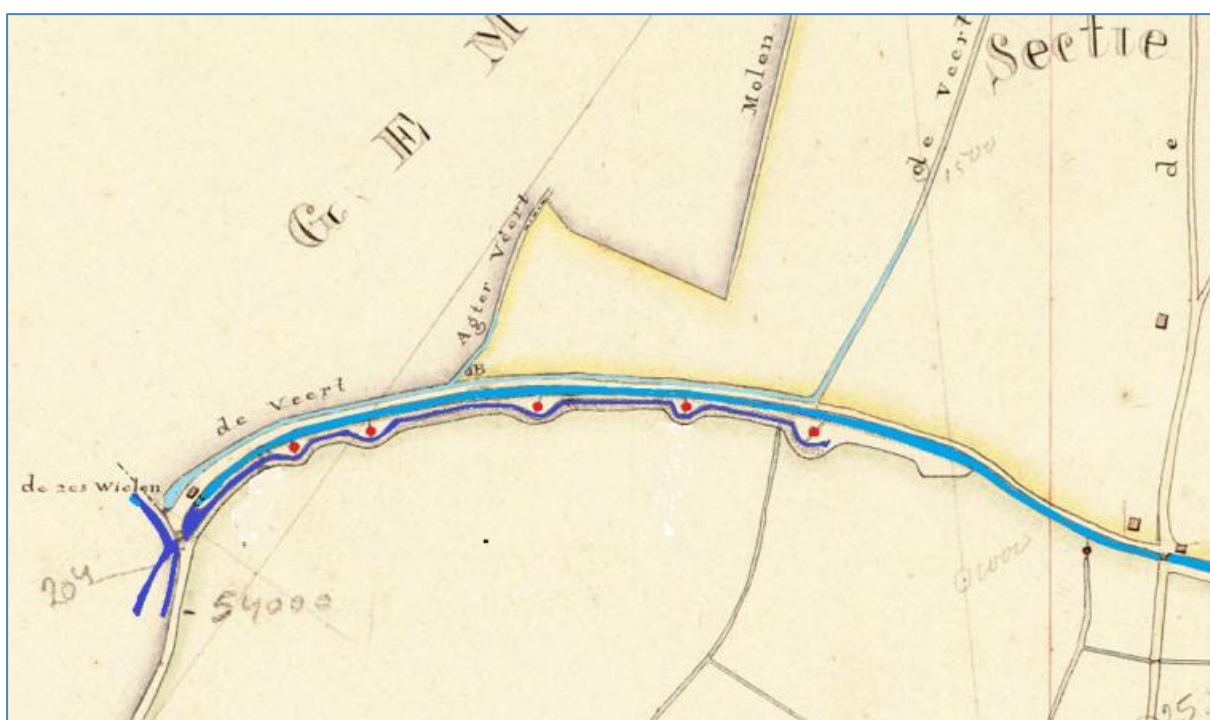
Dit beeld zal bij de aanleg van een fietspad aan de waterzijde gaan verarmen. Een stalen kadewand zonder rietkraag

De Klankbordgroep vindt de waterzijdevariant een betere oplossing dan de huizenvariant, maar houdt een voorkeur voor de nul-variant. Daarnaast heeft zij nog een voorstel gedaan voor verbreding van de weg met fietspaden aan beide kanten. Het voordeel hiervan is dat er niet extra overgestoken zou behoeven worden. Bij deze variant zou het dijkprofiel minder verbreed behoeven te worden dan bij een gescheiden separaat fietspad voor twee richtingen. De gemeente verwierpt deze variant omdat dan de as van de rijweg verlegd moet worden wat leidt tot een nieuw milieuonderzoek (en dus mogelijk vertraging). De Klankbordgroep stelt met name dat het grootste probleem, de fietsoversteek van Frieseweg naar Randersdijk, niet opgelost wordt. Slechts een ongelijkvloerse kruising of de plaatsing van stoplichten zou dit probleem naar de mening van de klankbordgroep oplossen. De meeste leden van de klankbordgroep vinden het beter om te sparen voor een duurzame oplossing dan de aanleg van een duur fietspad in de gedeeltelijk te dempen Hoornsevaart. De HVA onderschrijft deze gedachtegang. Bovendien ligt er een uitstekend fietspad aan de andere zijde van de Hoornsevaart. Met een nieuwe fietsbrug direct in het verlengde van de Rekerdijk zou het benutten van dit fietspad als doorgaande route misschien meer voor de hand liggen.



3. De cultuurhistorische en historisch geografische waarden¹

Het Zeswielengebied raakt het tracé van de Westfriese Omringdijk (Frieseweg) die in de 13e eeuw is aangelegd. Het dijktracé is ter plaatse slechtikbaar. Met name door het wegprofiel (met stoepen) wordt het dijklichaam nauwelijks waargenomen. Dichter naar de Zeswielenbrug, daar waar het water van de vroegere veenrivier De Rekere de dijkvoet bereikt, wordt het tracé weer ervaren als dijk. Door het integrale karakter van het dijklichaam als waterkering rond geheel West-Friesland is het gewaardeerd als Provinciaal Monument. Net buiten het Zeswielengebied bij de Rekerdijk is de leesbaarheid en gaafheid van de Westfriese Omringdijk sterker aanwezig. Aan de noordzijde van de dijk langs de Hoornsevaart liep de Veert (in het bestemmingsplan ook Steensloot genoemd). De huidige wegsloot is hier een overblijfsel van. Aan het eind van de Veert waren de overtoeren of overhalen gesitueerd, die de naam aan dit buurtschap hebben gegeven.



Tot 1940 kwamen drie waterniveaus bij de Zeswielen samen

In de 17e eeuw werd een grote ingreep gedaan in het gebied van Oudorp, toen de Hoornsevaart gegraven werd als verbinding van de stad met de droogmakerij de Heerhugowaard. Alkmaar kon zich daardoor sterker als marktstad ontwikkelen. Toen enige tijd later ook de Schermer werd drooggelegd kwamen langs Oudorp twee boezemniveaus samen, die ongeveer 50 cm in waterniveau verschilden. Daarom kwamen er in de Hoornsevaart vlakbij de Zeswielen een brug en een sluis. Zes strijkmolens langs de Hoornsevaart (op het dijkje tussen beide boezemniveaus) en vier molens aan de oostkant van Oudorp zorgden voor het 'afstrijken' van het water uit de Raakmaatsboezem (Heerhugowaard) naar de hogere Schermerboezem.

¹ Gebiedsvisie Oudorperpolder en Zeswielen (H.de Visser in samenwerking met I. Mulder, P. Fakkeldij en J. van der Klauw) mei 2013



De plaats van de oude sluis is nu nog herkenbaar in de walmuur bij de Zeswielen. Latere verbreding van de Hoornsevaart heeft bij de Zeswielen aan de oostzijde plaatsgevonden en daardoor is molen A gesloopt. Van de zes strijkmolens zijn er nog vier over. De molens hebben samen met de vaart en het dijklichaam een hoge cultuurhistorische ensemblewaarde en situationele waarde, ondanks het feit dat er vanaf 1940 één boezemniveau ontstond toen het Noord-Hollandse Kanalenplan ten uitvoer kwam.



Situatie Hoornsevaart voor de kanalisatie in ca 1940 en restant oude kade muur (2013)

De Hoornsevaart kan gezien worden als een waardevolle historische structuur die deel uitmaakt van de waterverbinding tussen Alkmaar en Hoorn. Er was o.a. een trekschuitverbinding. De vaart heeft nu vooral betekenis voor het waterbeheer en is ook uit recreatief en ecologisch oogpunt van belang. Het verdient aanbeveling de historische waarde van de Hoornsevaart met de Zeswielen en de Veert vast te leggen via een dubbel bestemming 'cultuurhistorische waarde' op de verbeelding van het bestemmingsplan. Uiteraard geldt dit ook voor het tracé van de Westfriese Omringdijk. Hoewel de status van Provinciaal monument al bescherming geeft is het voor eenduidige leesbaarheid van de verbeelding wel wenselijk dat de cultuurhistorische waarde wordt aangegeven.

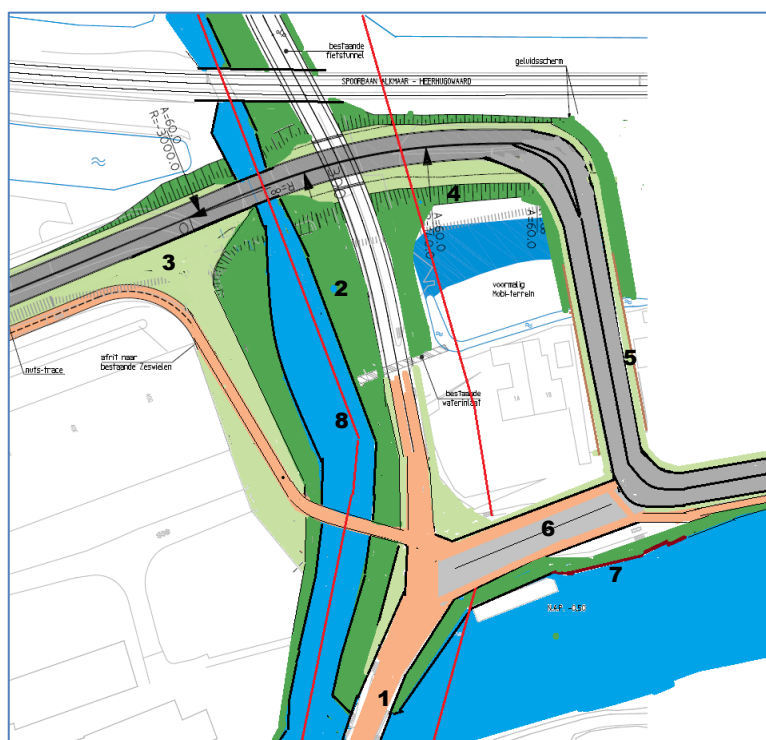
4. Mogelijke duurzame oplossingen voor behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden

Behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden van de Westfriese Omringdijk, Zeswielen en Hoornsevaart is het beste gediend met het aanleggen van een radiaal voor autoverkeer achter de huizen langs. Wij pleiten er evenals de Klankbordgroep dan ook voor de middelen die thans aangewend moeten worden voor een fietspad voorlangs aan te houden en te 'sparen' voor een werkelijke oplossing van de kruising en de radiaal door het eerder vastgestelde tracé achterlangs op termijn te realiseren. Na herstel van de economie en ontwikkelingen in het gebied van Overstad zal het ontegenzeggelijk nodig zijn dat een verkeersradiaal vanaf de randweg naar Overstad en de binnenstad wordt aangelegd. Zowel vanuit veiligheid als cultuurhistorie moet dit een route achterlangs worden.

Als een integrale route achterlangs ook op lange termijn niet mogelijk is of dat realisatie te lang duurt, kan gedacht worden aan het verleggen van de autoroute over het voormalige terrein van Mobi en via de open ruimte van het vroegere tankstation terug naar de Zeswielen. Daardoor ontstaat een ongelijkvloerse kruising maar (en dat is voor de HVA essentieel) ook de mogelijkheid het tracé van de Westfriese Omringdijk beter zichtbaar te maken en deze te gebruiken als doorgaande fietsroute. Wellicht is extra Provinciale subsidie mogelijk voor deze oplossing door het herstel van de Westfriese Omringdijk ter plaatse. Wij adviseren voor deze optie een 'quick scan' te laten uitvoeren.



Schets van een mogelijk alternatief om de fietsroute over de Frieseweg (1) en Rekerdijk (2) ongelijkvloerse te maken door de Koedijkerstraat (3) over het huidige fietstunneltje en het Mobi-terrein (4) door te trekken en over de vrije kavel (5) terug naar de Zeswielen te voeren. De Frieseweg heeft de status van een fietsroute waar de auto te gast is. Deze situatie kan bij dit plan rechtstreek aansluiten op de Rekerdijk; de auto's buigen af over de Zeswielen waar zij de voorrangsweg na ca. 25 meter benaderen. Dit deel (6) is breed genoeg voor opstelling van auto's zonder de fietsers te hinderen. Dat is bij de huidige situatie niet het geval. Het gescheiden fietspad begint pas daar waar de autoradiaal ombuigt langs de Zeswielen. De historische kademuur is in donkerrood aangegeven (7). De Rekere (8) is ter plaatse weer water geworden. Hierboven is de huidige situatie zichtbaar, waar de Rekere door een duiker wordt overkluist.





5. Cultuurhistorische waarden bij separaat fietspad langs de Hoornsevaart

Indien de bij 4 genoemde alternatieven politiek niet haalbaar zijn kan ook nog op andere wijze bij het collegevoorstel beter rekening gehouden worden met de cultuurhistorische waarden. Met enige creativiteit kan indien het busstation iets verschoven wordt de oude kademuur geïntegreerd worden in de nieuwe oeverbeschoeiing. Op de tekening hiernaast is dit schematisch weergegeven waarbij de breedte van de weg en het fietspad aan de gestelde normen blijven voldoen.

Indien de ligplaats van de woonboot verplaatst zou kunnen worden zou het ook mogelijk zijn in dit deel de oude beschoeiing te handhaven, door het fietspad in dit deel over een fietsbrug te leiden (zie fotobewerking). Voorts is



Alternatief verloop van de beschoeiing met behoud van een zichtbare kademuur (a) is mogelijk indien de bushalte iets noordelijk wordt verschoven.

het belangrijk dat de hoogte van de nieuwe beschoeiing niet groter wordt dan de huidige (in het plan is dit vooralsnog wel het geval; ca 30 cm hoger!). Er moet rekening gehouden worden met het visuele aspect. Immers, een rietkraag voor de beschoeiing zal gelet op de diepte niet mogelijk zijn. Dit zal de visuele zichtlijn vanaf de Molenkade verarmen.



Mogelijk kan de kademuur zichtbaar behouden worden door een brugdeel aan te brengen. (fotobewerking Rob de Vries)

6. Borging van de cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan

In paragraaf 3 is al aangegeven dat de borging van de historisch geografische waarden in het bestemmingsplan niet goed is doorgevoerd naar de verbeelding en de regels. De beeldbepalende panden zijn op de verbeelding alleen met de dubbelbestemming WRC aangegeven op het feitelijke bouwvlak. Dit staat haaks op de opmerking in de toelichting van het bestemmingsplan, waarin wordt gesteld dat aandachtsverschuiving van objectgerichte bescherming naar gebiedsgerichte bescherming is doorgevoerd. De waarde is hier juist gelegen in het ensemble van de rij vrijstaande woningen met een bruggetje over de Veert en respectievelijk aan de parallelweg aan de andere zijde van het zuidelijke deel van de Veert.

Het is dan ook aan te bevelen de dubbelbestemming cultuurhistorische waarde integraal over het ensemble, inclusief bruggen en sloot, door te trekken.

De grootste omissie bij de regels inzake de dubbelbestemming cultuurhistorie is dat sloop van een beeldbepalend pand zonder omgevingvergunning (vroeger aanlegvergunning) mogelijk is. De verplichting een sloopvergunning aan te vragen is in de laatste wijziging van WRO teruggebracht naar een sloopmelding, tenzij dit in het bestemmingsplan anders is geregeld. Voor een beeldbepalend pand is het juist essentieel dat sloop in beginsel niet is toegestaan en dat er slechts in de vorm van een afwijking² een omgevingsvergunning mogelijk is, indien:

- geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de beeldbepalende hoofdvorm en karakteristieke elementen van de bebouwing;
- de beeldbepalende hoofdvorm niet langer aanwezig is en niet zonder ingrijpende wijzigingen aan het gebouw kan worden hersteld;
- de beeldbepalende hoofdvorm in redelijkheid niet te handhaven is;
- het delen van een gebouw of bijgebouwen betreft, die op zichzelf niet als beeldbepalend vallen aan te merken, en door sloop daarvan geen onevenredige aantasting van de beeldbepalende hoofdvorm plaatsvindt.

Van belang is voorts, dat, indien een beroep wordt gedaan op deze afwijkingsmogelijkheid, burgemeester en wethouders voor hun beslissing eerst advies vragen aan de Welstands- en Monumentencommissie. Ook het verplicht vragen van advies kan in de regels worden vastgelegd.

7. Conclusies een aanbevelingen

De Historische Vereniging Alkmaar onderschrijft het advies van de klankbordgroep inzake het Zeswielen tracé. De nuloptie is wat betreft behoud van cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit voorlopig de beste optie. Ook uit oogpunt van cultuurhistorie verdient het aanbeveling te onderzoeken of binnen afzienbare termijn een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer bij de Rekerdijk tot de mogelijkheden behoort. Dit biedt uitzicht op het versterken van de cultuurhistorische beleving van de Westfriese Omringdijk en herstel van de loop van de Rekere. Ook als vastgehouden wordt aan het huidige collegevoornemen is het plan voor een gescheiden fietspad uit oogpunt van cultuurhistorie nog te verbeteren (zoals aangegeven op pagina 6).

In het bestemmingsplan kan en moet de borging van cultuurhistorische waarden verbeterd worden en zal het slopen van beeldbepalende panden in de bestemmingsplanregels alleen mogelijk moeten zijn via een afwijking, die voldoet aan een aantal criteria.

Bijlagen 2 en 3 : eerdere adviezen van Historische Vereniging Alkmaar inzake de Zeswielen.

- brief d.d. 11 november 2010
- brief d.d. 8 november 2012

² Handreiking Cultuurhistorische waarden in Bestemmingsplannen WZNH, april 2013