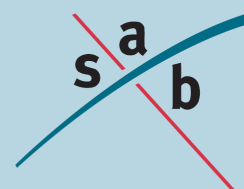


Bestemmingsplan

Zeswielen

Gemeente Alkmaar

Datum: 12 juni 2014
Projectnummer: 80538
ID: NL.IMRO.0361.BP00001-0305



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Bij het plan behorende stukken	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Beleidskader	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	10
3	Plangebied	18
3.1	Inleiding	18
3.2	Ontstaansgeschiedenis	18
3.3	Bijzondere elementen	18
3.4	Stedenbouwkundige ontwikkeling	21
3.5	Functies	22
4	Milieu en waarden	23
4.1	Geluid	23
4.2	Bodem	24
4.3	Externe Veiligheid	25
4.4	Water (watertoets)	26
4.5	Luchtkwaliteit	27
4.6	Hoofdleidingen en straalpad	28
4.7	Ecologie	29
4.8	Molenbiotoop	32
4.9	Archeologie	32
4.10	Milieueffectrapportage	33
5	Juridische planopzet	36
5.1	Algemeen	36
5.2	Methodiek	36
5.3	Artikelsgewijs bespreking	37

6	Procedure	41
6.1	Inleiding	41
6.2	Overleg	41
6.3	Participatie	41
6.4	Zienswijzen	41
6.5	Economische uitvoerbaarheid	41

Bijlagen

- Bijlage 1: Verkennend (water)bodemonderzoek d.d. 17 januari 2014, Grontmij
- Bijlage 2: Actualisatie verkennend natuuronderzoek Zeswielen tracé Alkmaar d.d. 22 november 2013, Grontmij
- Bijlage 3: Lijst met beeldbepalende panden
- Bijlage 4: Nota beantwoording Wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Bro en Participatie (reactienota)
- Bijlage 5: Nota van wijzigingen Bestemmingsplan Zeswielen 16 april 2014
- Bijlage 6: Nota van beantwoording Zienswijzen Bestemmingsplan Zeswielen 28 april 2014

1 Inleiding

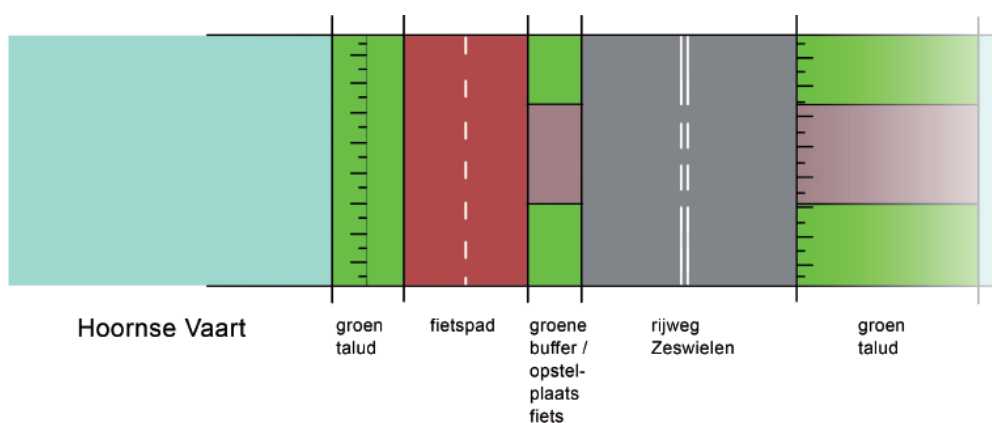
1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Zeswielen heeft een lange voorgeschiedenis. Hierbij speelt het vraagstuk om de Zeswielen (wegtracé) wel of niet achterlangs om te leggen een belangrijke rol. In januari 2013 heeft de gemeenteraad besloten de Zeswielen niet om te leggen maar op te waarderen waarbij met name een veilige oplossing wordt gezocht voor het langzaam verkeer. Het voorliggende bestemmingsplan Zeswielen heeft als doelstelling om enerzijds de huidige planologische regeling te actualiseren voor het plangebied. Het gaat hierbij om het vastleggen van de bestaande planologische situatie met de bestaande woningen, en bedrijvigheid langs de Zeswielen. De bestaande situatie wordt voorzien van een actueel planologisch regime gebaseerd op de standaard regels van de gemeente Alkmaar. Daar waar afwijkingen zijn t.o.v. de bestaande regeling en handhaving niet in de rede ligt, wordt tevens de bestaande situatie bestemd. Het gaat hier om zeer kleinschalige afwijkingen met geringe impact. Anderzijds voorziet het bestemmingsplan in een planologisch kader voor de opwaardering van het wegtracé van de Zeswielen. Aan de waterzijde (Hoornse Vaart) wordt het planologisch mogelijk gemaakt om de variant “fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde” in de toekomst te kunnen realiseren.

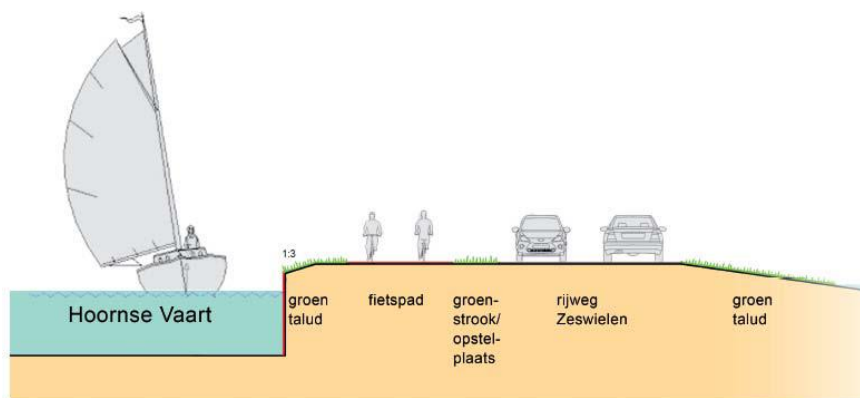
Ontwerp en wegtracé

De gemeenteraad heeft op 3 februari 2014 besloten om de variant “fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde” technisch uit te werken en te realiseren.

Op de Verbeelding van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is deze variant weergegeven, in de bestemming “Verkeer”. Een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp is het scheiden van snel - en langzaam verkeer. Op basis van bovenvermelde argumenten heeft het de voorkeur om het fietspad aan de zijde van de Hoornse Vaart aan te leggen. Hieronder staat een weergave van een uitsnede van de plattegrond en een dwarsdoorsnede om het principe van deze variant te verbeelden.



Plattegrond



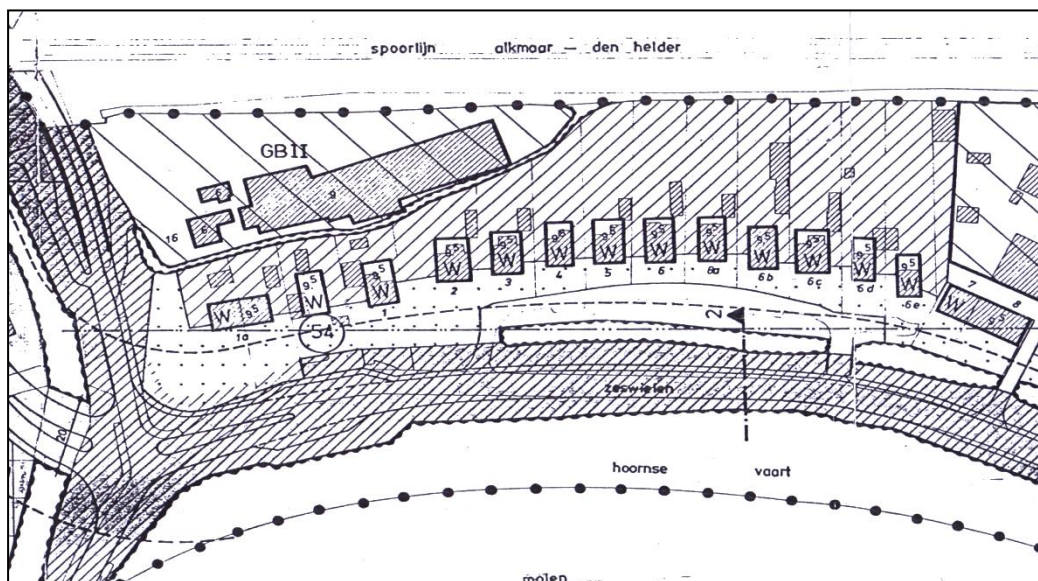
Principe dwarsdoorsnede

1.2 Plangebied

Het plangebied omvat de bestaande weg de Zeswielen, de aangrenzende bebouwing en een deel van de Hoornse Vaart. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de spoorlijn Alkmaar-Heerhugowaard. Het midden van de Hoornse Vaart vormt de zuidelijke plangrens. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Schinkelwaard. Aan de westzijde wordt het plan grofweg begrensd door de Rekerdijk.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

In het grootste gedeelte van het plangebied vigeert momenteel het bestemmingsplan Zeswielen. Dit bestemmingsplan is op 23 oktober 1986 door de gemeenteraad vastgesteld, op 2 juni 1987 met uitzondering van enkele delen goedgekeurd door Gedeputeerde Staten en op 10 mei 1989 bij Koninklijk Besluit grotendeels onherroepelijk geworden. Op de onderstaande figuur is een uitsnede van de plankaart opgenomen.



Uitsnede plankaart vigerende bestemmingsplan Zeswielen

Voor een klein gedeelte van het plangebied (strook nabij de spoorlijn) geldt het bestemmingsplan “Huiswaard 2”, dat op 9 mei 1974 door de gemeenteraad van Alkmaar is vastgesteld en op 12 november 1974 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Op 10 april 1978 is het bestemmingsplan door middel van een Koninklijk Besluit grotendeels onherroepelijk geworden.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Voor de totstandkoming van het plan Zeswielen zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de resultaten op hoofdlijnen in dit bestemmingsplan zijn verwoord. De volgende rapportages, behorende bij dit plan, zijn als separate bijlagen opgenomen:

- a Verkennend (water)bodemonderzoek d.d. 17 januari 2014, Grontmij
- b Actualisatie verkennend natuuronderzoek Zeswielen tracé Alkmaar d.d. 22 november 2013, Grontmij

1.5 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, verbeelding en regels. Nadat in hoofdstuk 2 het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid wordt toegelicht, beschrijft hoofdstuk 3 het plangebied. De diverse milieuaspecten zijn beschreven in hoofdstuk 4, gevolgd door een beschrijving van de juridische planopzet in hoofdstuk 5. De (maatschappelijke en economische) uitvoerbaarheid komt aan bod in hoofdstuk 6.

2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (2012)*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Om de bestuurlijke drukte te beperken brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

2.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze 13 nationale belangen zijn:

- 1 Rijksvaarwegen
- 2 Mainportontwikkeling Rotterdam
- 3 Kustfundament
- 4 Grote rivieren
- 5 Waddenzee en waddengebied
- 6 Defensie
- 7 Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
- 8 Elektriciteitsvoorziening
- 9 Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
- 10 Ecologische hoofdstructuur
- 11 Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- 12 IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- 13 Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

De bestemmingen binnen het bestemmingsplangebied raken geen rijksbelangen.

2.1.3 *Nationaal Waterplan (2009)*

Het Nationaal Waterplan, dat op 22 december 2009 is vastgesteld, vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's.

Het beleid van dit plan is gericht op:

- 1 een goede bescherming tegen overstroming;
- 2 het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- 3 het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- 4 het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Zie onder paragraaf 4.4 (watertoets) hoe omgegaan wordt met de wateraspecten in dit plan.

2.1.4 Kaderrichtlijn Water

Deze richtlijn (2000/60/EG), die sinds 2000 van kracht is, heeft als doel om de kwaliteit van watersystemen in Europa te beschermen en waar nodig, te verbeteren. Hiervoor moet duurzaam watergebruik worden bevorderd en moeten lozingen van gevaarlijke stoffen worden teruggedrongen of beëindigd. De Kaderrichtlijn Water (KRW) richt zich op grond- en oppervlaktewater. De essentie van de KRW ligt in de stroomgebiedbenadering. Het beheer van rivieren wordt vanuit het stroomgebied benaderd. Het belangrijkste instrument van de KRW is het stroomgebied beheersplan, dat voor elk stroomgebiedsdistrict gemaakt moet worden. Deze stroomgebieden zijn weer onderverdeeld in deelstroomgebieden. De organisaties van de deelstroomgebieden hebben een plan van aanpak gemaakt om in 2009 tot een stroomgebiedbeheersplan te komen. De KRW stelt zich tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

- 1 van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- 2 de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- 3 het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- 4 de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

De KRW bevat tevens een instrumentarium om de doelstellingen te bereiken. De beschreven indeling in stroomgebieden is een van de instrumenten om het beleid van de richtlijn te realiseren.

Werkprogramma Stroomgebiedbeheerplannen 2015

Het Werkprogramma Stroomgebiedbeheerplannen 2015 beschrijft het proces en de randvoorwaarden voor de actualisatie van de stroomgebiedbeheerplannen in 2015. Het bevat een tijdschema en gaat in op de vorm en inhoud van de producten van rijk en regio. Verder worden de organisatie, de publieke participatie, de relatie met andere richtlijnen en internationale afstemming toegelicht. Op 13 december 2012 is het bestuurlijk vastgesteld.

In paragraaf 4.4 (watertoets) is aangegeven hoe wordt omgegaan met de wateraspecten in dit plan.

2.1.5 Conclusie Rijksbeleid

Het bestemmingsplan is gelet op voorstaande niet in strijd met het Rijksbeleid.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010)

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Deze is in werking getreden op 1 november 2010. Compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen. Daar zet Noord-Holland de komende dertig jaar op in. De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid.

Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur. Gedeputeerde Staten stellen een provinciale woonvisie vast en jaarlijks een regionale woningbouwmonitor ten behoeve van het opstellen/actualiseren ervan. In de provinciale verordening behoort het plangebied tot het 'bestaand bebouwd gebied'. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, het legt de bestaande situatie vast. Voor gebieden binnen bestaand bebouwd gebied gelden vrijwel geen aanvullende eisen uit de Provinciale ruimtelijke verordening. Wel gelden er eisen met betrekking tot regionale waterkeringen. De Hoornse Vaart is aangemerkt als regionale waterkering. Op basis van de verordening dient in bestemmingsplannen een "vrijwaringzone" rondom de waterkering te worden opgenomen opdat reconstructie van de waterkering niet onmogelijk wordt gemaakt alsmede regels die strekken ter bescherming van de waterkerende functie.

Consequentie voor het bestemmingsplan:

In dit bestemmingsplan is een dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering opgenomen op basis waarvan maatregelen in het kader van onderhoud of reconstructie van de waterkering mogelijk zijn. Tevens is de regeling zo geformuleerd dat andere vormen van bebouwing en gebruik niet rechtstreeks mogelijk zijn zonder advies is verkregen van de waterbeheerder. Daarmee is de waterkerende functie voldoende beschermd. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale verordening.

2.2.2 Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (2010)

In het gebied van Alkmaar, een historische stad in het al vele eeuwen bewoonde gebied van de strandwallen, ligt een krachtige cultuurhistorische basis. De monumentale binnenstad is historisch gezien zeer waardevol. De stad kent ook cultuurhistorisch belangrijke waterlopen en oude dijken.

De provincie bepleit om cultuurhistorische waarden in een vroeg stadium van planontwikkeling te inventariseren, bij het ontwerp te gebruiken en bij de vaststelling van plannen mee te wegen.

De provinciale Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is een geografische uitwerking van de Leidraad landschap en Cultuurhistorie (door gedeputeerde Staten vastgesteld juni 2010) en een herziening van de Cultuurhistorische waardenkaart (CHW). Het geeft een overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden (door Gedeputeerde Staten vastgesteld 2002). De informatiekaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken.

Onderhavig plan ligt in de omgeving van drie cultuurhistorisch waardevolle objecten, namelijk de molens langs de Hoornse Vaart. Binnen het plangebied vormt de Rekerdijk voorts een belangrijk historisch-geografisch element. De Rekerdijk maakt onderdeel uit van het grote dijkcomplex van de Westfriese Omringdijk. Deze Westfriese Omringdijk dateert uit de late Middeleeuwen en heeft een hoge waarde en is als zodanig aangegeven op de CHI-kaart. Aan het tracé van de Rekerdijk wijzigt niets, deze

blijft derhalve zichtbaar en behouden. Voorts bevinden zich in het gebied enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen van een wat kleinschaliger niveau. Zie hiervoor paragraaf 3.1.

Bij nieuwe ontwikkelingen dienen archeologische terreinen waar mogelijk behouden te blijven en ingepast te worden in de nieuwe structuur. Terreinen van zeer hoge waarde en van hoge waarde, dienen in bestemmingsplannen te worden opgenomen en beschermd. Terreinen van zeer hoge waarde zijn wettelijk beschermd. Bij ontwikkeling geldt dat werkzaamheden die kunnen leiden tot aantasting van de aanwezige waarden, vergunningplichtig zijn. Archeologische overblijfselen moeten door een archeologisch vooronderzoek in een zo vroeg mogelijk stadium worden gelokaliseerd. Waardevolle vindplaatsen, die niet behouden kunnen blijven, moeten voorafgaand aan de planuitvoering worden onderzocht door opgraving.

In het bestemmingsplan is een duidelijke regeling getroffen om de cultuurhistorische en archeologische waarden in het plangebied te beschermen.

2.2.3 *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007)*

In dit plan staat het provinciale/regionale verkeers- en vervoersbeleid verwoord. De algemene doelstelling luidt dat om een positieve bijdrage te kunnen blijven leveren aan de provinciale economische ontwikkeling en sociaal-maatschappelijke ontplooiing van haar inwoners, zijn forse inspanningen en investeringen op het gebied van verkeer en vervoer noodzakelijk. De provincie Noord- Holland zorgt samen met haar partners voor mobiliteit en bereikbaarheid, en daarnaast voor vooruitgang op het gebied van luchtkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid. Hierdoor behoudt Noord-Holland haar concurrentiepositie en wint aan aantrekkelijkheid als woon- en werklocatie.

De noodzaak hiertoe is onder meer gelegen in de stijgende mobiliteitsvraag. De (auto)netwerken zijn op piekmomenten verzadigd. Het openbaar vervoer kan beter benut worden. De verkeersveiligheid en het milieu blijven aandachtspunten.

Door in de HAL-regio de groei van wonen, werken en voorzieningen te bundelen wordt de mobiliteit beperkt. De provincie streeft naar het garanderen van de volledige bereikbaarheid van de vervoerregio middels alle vervoerswijzen. De provincie wil de groei van de automobiliteit beheersen, de deelname aan het openbaar vervoer verhogen en de bereikbaarheid van centra en stations per fiets verbeteren. Met een optimaal regionaal fietsnetwerk wil de provincie het (recreatieve) fietsgebruik bevorderen. Verder streeft de provincie naar een adequate herinrichting van knooppunten van openbaar vervoer met aandacht voor een goede doorstroming en een hoogwaardig verblijfsklimaat.

2.2.4 *Detailhandelsvisie regio Alkmaar (2011)*

De Detailhandelsvisie regio Alkmaar gaat in op de toekomstig gewenste winkelstructuur, heeft als tijdshorizon 2020 en vormt het toetsingskader voor regionale afstemming. De visie is daarnaast het kader voor op te stellen gemeentelijke beleidsvisies. De ambitie voor de detailhandelsstructuur in Regio Alkmaar is te komen tot een evenwichtig en duurzaam ruimtelijk beleid dat voldoende flexibel is en ruimte biedt voor

dynamiek. Centraal in het beleid staan het behoud en de versterking van de bestaande winkelstructuur. Op basis van de groei van de bevolking en de huidige planvoorraad aan winkels is er zuiver kwantitatief geen aanleiding voor (verdere) grote ontwikkelingen. Vanuit het streven naar eigentijdse voorzieningen mogen vernieuwing en versterking echter niet worden tegengehouden. Binnen het plangebied wordt geen nieuwe detailhandel toegestaan.

2.2.5 Waterbeheersplan 2010-2015 (2010)

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier geeft in het waterbeheersplan 2010-2015 een overzicht van de doelen en maatregelen om het watersysteem in deze periode op orde te brengen. Het plan gaat in op beheer en onderhoud van dijken en watergangen, de afvalwaterzuiveringen, lozingen, uitvoeringsprogramma's en calamiteitenbestrijding. De komende jaren worden veel dijken langs Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer en kades langs vaarten en kanalen versterkt. Ook wordt extra ruimte voor water gerealiseerd, worden gemalen aangepast en worden veel stuwen verbreed en geautomatiseerd. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat het werkgebied, Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, voorbereid is op zeespiegelstijging en meer extreme regenval en periodes van watertekort. In hoofdstuk 4.4 wordt nader ingegaan op de wateraspecten in het plangebied.

2.2.6 Conclusie Provinciaal- en regionaal beleid

Het bestemmingsplan is gelet op voorstaande niet in strijd met het provinciaal –en regionaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Toekomstvisie Alkmaar 2030 (2010)

In de toekomstvisie Alkmaar 2030 heeft de gemeente zich laten leiden door het antwoord op de vraag "Wat voor stad wil Alkmaar zijn in 2030?". De visie geeft een beeld van Alkmaar in het jaar 2030. Dit beeld is gebaseerd op de drie keuzes die de gemeente met deze visie heeft gemaakt.

- 1 Alkmaar is een levendige stad voor jong en oud.
- 2 Alkmaar is een duurzame stad in het groen.
- 3 Alkmaar is hoofdstad van Noord-Holland Noord.

Onafhankelijk van de keuzes die in een toekomstvisie gemaakt worden, is er een aantal uitgangspunten dat centraal staat in Alkmaar. Deze uitgangspunten zijn de wortels van Alkmaar. Dat waren ze in de afgelopen jaren en dat zullen ze naar verwachting ook blijven in de komende decennia.

Ten eerste is Alkmaar een sociale stad met vrijheidslievende mensen. In Alkmaar is er ruimte voor ontwikkeling van de bewoners. Sport zit in de genen van Alkmaar en tradities worden hoog gehouden.

De waardering voor monumenten, de Kaasmarkt, 8 oktober viering, *'bij Alkmaar begint de victorie'* en de wens om mee te praten met het stadsbestuur, geven een indicatie van de binding van Alkmaarders met de stad. De beleefde kwaliteit van leven hangt nauw samen met de rust en ruimte die Alkmaar en de omgeving biedt.

Ten tweede is Alkmaar een economisch sterke stad. Bedrijvigheid en dienstverlening gaan hier hand in hand. Alkmaarders zijn ondernemers. Dat was vroeger al zo op de Waag en Alkmaar is nog steeds één van de aantrekkelijkste winkelsteden van Nederland en ontmoetingsplek bij uitstek. Er is een sterke stroom woon-werk verkeer van Alkmaar naar en de regio en vice versa. Dit legt een druk op de bereikbaarheid via de weg. Alkmaar is goed bereikbaar per trein. Alkmaar is ook een duurzame stad. De stad is omringd door natuurgebieden en door vooraanstaande bedrijven op het gebied van duurzaamheid.

2.3.2 Nota Wonen 2008-2013 (2009)

Alkmaar wil een aantrekkelijke stad zijn, ook om in te wonen. In de regio neemt Alkmaar als stad een bijzondere positie in en dat komt mede tot uitdrukking in de keuze die gemaakt wordt voor het realiseren van stedelijke woonmilieus. Het geeft een beeld hoe de stad zich zou moeten ontwikkelen. Deze zijn in hoofdlijnen al beschreven in een Meerjaren Ontwikkelingsprogramma dat is opgesteld in het kader van het Grote Steden Beleid. In de Nota Wonen zijn de beleidsuitgangspunten voor de periode 2008-2013 uitgewerkt en geactualiseerd. Voor de komende jaren gelden de volgende uitgangspunten. De woningbouwproductie moet worden voortgezet en geïntensiveerd. Keuzes maken en blijven inzetten is vooral van belang doordat de nieuwbouw de komende jaren bijna uitsluitend gebeurt op inbreidingslocaties die elk hun eigen specifieke kenmerken en dynamiek hebben. De kwaliteit van al bestaande woningen en woonwijken moet op peil zijn voor huidige en toekomstige bewoners.

Milieubeleidsplan

In het Milieubeleidsplan zijn voor wonen, werken, publieke instellingen, openbare ruimte en verkeer, naar aanleiding van het energie- en CO₂-beleid, apart doelstellingen geformuleerd. Voor verschillende onderwerpen zijn maatregelen opgenomen: voor wonen, werken, publieke instellingen en dergelijke. De maatregelen die worden voorgesteld vallen buiten het bereik van het instrument bestemmingsplan, het gaat bijvoorbeeld om energieprestatie-eisen.

Klimaat en Duurzaamheid

De gemeente Alkmaar heeft de klimaatproblematiek aangewezen als speerpunt van het milieubeleid. Het betekent dat energie de basis vormt voor de duurzame ontwikkeling van de gemeente Alkmaar. Het hoofddoel is een totale besparing op niet duurzame energie van 30% in 2020 t.o.v. 1990, wat neerkomt op een besparing van 3% per jaar. Om deze doelstelling voortvarend en praktisch op te pakken is een agenda opgesteld met de volgende doelstellingen:

- 1 Nieuwbouw: Op weg naar energieneutraal bouwen
- 2 Bestaande bouw: Samen werken aan het klimaat
- 3 Verkeer en vervoer: De brandstof van de toekomst
- 4 Energie opwekking: Duurzame energie uit Alkmaar
- 5 Voorbeeldfunctie: De gemeente Alkmaar loopt voorop

Om de doelstellingen te behalen wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd om energieneutraal te bouwen en energieneutraal uit te voeren. Door bijvoorbeeld rekening te houden met de oriëntatie op de zon bij de stedenbouwkundige verkaveling kan de energievraag verder worden geminimaliseerd. Verder is belangrijk dat er geen gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen. Dit vereist een inzet van duurzame

energie. Onder duurzame energie wordt verstaan energie die wordt opgewekt met behulp van vernieuwbare energiebronnen zoals zon, wind, water, aardwarmte en biomassa. Onderzocht dient te worden in welke mate opwekking van duurzame energie op de locatie zelf kan gebeuren. Denk aan zonnepanelen, kleine windturbines die geschikt zijn binnen de bebouwde omgeving of warmte/koeling uit de bodem.

Naast duurzame energie draagt het gebruik van hoogwaardige materialen ook bij aan een duurzaamheid. Belangrijk is dat de gebouwen zodanig gebouwd worden dat ze geschikt zijn om wisselende functies te herbergen en zo mee te evolueren met de wensen van de tijd.

Duurzaamheid in de openbare ruimte betekent dat het aan te brengen groen & water kwaliteit toevoegt. Gevelbeplanting kan hier bijvoorbeeld aan bijdragen. Maar ook dat de parkeervoorziening gedeeltelijk ondergronds aangelegd wordt. Dit kan gecombineerd worden met de grondsanering waarbij ter plaatse van de verontreinigde spots grond zal worden afgegraven.

Om succesvolle toepassing van technische oplossingen en duurzame innovaties te waarborgen zullen echter op actieve wijze een aantal randvoorwaarden geformuleerd moeten worden vanuit de betrokken partijen. Bij concrete planvorming zullen deze nader ingevuld worden.

2.3.3 Een Waterplan voor Alkmaar 2002-2012 - de visie Alkmaar, stad aan het water (2002)

De stad Alkmaar heeft van oudsher een band met water. Alkmaar staat voor de taak om de wateropgave in het stedelijk gebied op te lossen. De gemeente werkt daarom vanaf 2002 onder de titel "Alkmaar, stad aan het water" samen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het waterplan vormt de leidraad voor het omgaan met water in de ruimtelijke ontwikkelingen en bij een goed stedelijk beheer. Veel van de karakteristieke elementen van Alkmaar hebben van oudsher een relatie met water, zoals de grachten in de binnenstad, de diverse molens in de stad, de waterrijke parken en de ligging aan het Noordhollands kanaal. Bij het oplossen van de wateropgave wordt aansluiting gezocht bij deze elementen.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water zijn afspraken gemaakt tussen het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen om wateroverlast te voorkomen. Het stedelijk watersysteem van Alkmaar is aan deze afspraken getoetst in de studie Bescherming Wateroverlast Noorderkwartier van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Hieruit blijkt dat er extra waterberging moet worden gerealiseerd in enkele polders in en rondom Alkmaar. Binnen de bestaande stad gelden maatregelen die in het Waterplan zijn overeengekomen. In deze visie zijn maatregelen beschreven die uitgevoerd moeten worden om een optimaal en duurzaam ingericht watersysteem te krijgen met aandacht voor waterkwaliteit, waterkwantiteit, ecologie en recreatie. Het watersysteem zal niet alleen aan de veiligheid in de stad bijdragen, maar ook aan de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de natuurwaarde voor de komende generaties.

De visie en de uitwerking per deelgebied zullen voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen het kader vormen voor de watertoets.

Alkmaar, stad aan het water is geenszins een 'af' plan maar vormt een leidraad voor toekomstige ontwikkelingen en brengt afzonderlijke projecten in onderlinge samen-

hang. De visie is richtinggevend voor stedelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat bij stedelijke ontwikkelingen uitgegaan wordt van het oplossen van opgaven en benutten van kansen zoals aangegeven in deze visie.

In de visie wordt het van belang geacht in een zo vroeg mogelijk stadium de waterbeheerder te betrekken bij plannen (als deze), hetgeen bij bestemmingsplan resulteert in overleg met het Hhnc en in een watertoets. De resultaten van deze watertoets en het beleid van het hier genoemde Waterplan zijn vertaald in de paragraaf 4.4 over water (watertoets).

Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

De gemeente Alkmaar heeft in september 2009 de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid vastgesteld. Deze kadernota stelt voorwaarden op het gebied van verkeer en vervoer om het functioneren van het stedelijk verkeerssysteem te garanderen. De doelstelling van de kadernota luidt:

“Het bereiken van duurzame bereikbaarheid door middel van een goede balans tussen economie, leefbaarheid en milieu.”

Een goede balans tussen de mens, de economie en de natuur creëert een duurzame, bereikbare stad. Voor de toekomst beschrijft de Kadernota twee infrastructuurmodellen, een ringenmodel en een sectorenmodel. Intussen is een keuze gemaakt voor het ringenmodel. Het ringenmodel bestaat uit een buitenring, een binnenring en daartussen verbindende radialen. Zeswielen is één van die radialen, die evenwel in haar huidige vorm niet voldoet aan de voorwaarden die aan radialen worden gesteld. Afsluiting van de Zeswielen is niet gewenst omdat dan op andere locaties knelpunten ontstaan. Tussen de radialen liggen de grote stedelijke verblijfsgebieden, met grotere en kleinere woonstraten, kades en pleinen. De inrichting in deze gebieden is gericht op de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners en bezoekers. De verblijfsgebieden zijn/worden ingericht als een 30-km-zone volgens het principe van Duurzaam Veilig.

In 2015 wordt de verkeersstructuur van Alkmaar geëvalueerd. Het verkeers- en vervoersbeleid bestaat, behalve uit de kadernota, uit enkele actieplannen. De kadernota geeft de globale richting tot 2020 weer met een doorkijk naar 2030. De actieplannen zullen een gedetailleerde uitwerking met maatregelen bevatten.

2.3.4 Parkeernormen 2007 – 2015 (2007)

De nota Parkeernormen 2007 – 2015 van de gemeente Alkmaar beschrijft de achtergronden en keuzes ten aanzien van het gemeentelijke parkeerbeleid. De centrale gedachte uit deze nota is dat bij de ontwikkeling van een locatie de parkeerdruk nu en in de toekomst niet mag worden afgewenteld op de directe omgeving. Alleen in de binnenstad mag een uitzondering worden gemaakt vanwege het historische karakter. Daar behoren collectieve oplossingen in parkeerbeleid en parkeergarages tot de mogelijkheden. In de nota wordt ingegaan op parkeren in relatie tot een bepaald type voorziening.

2.3.5 Parkeren in balans (2009)

De nota Parkeren in Balans is op 19 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De nota bevat een aantal mogelijke maatregelen om het evenwicht in parkeren (beleidsmatig en financieel) te herstellen voor de periode totdat de Schelphoekgarage gereed

is (2012). De nota is vooral gericht op de situatie in het noordwestelijk deel van de binnenstad en geeft een gewenst eindbeeld van het parkeren in Alkmaar vanaf 2012 en hoe dat bereikt kan worden. Het parkeerbeleid zal sterk vereenvoudigd en verduidelijkt moeten worden.

In het beleid wordt ingegaan op de parkeersituatie in de verschillende buurten van Alkmaar en de daarbij behorende aandachtspunten die vervolgens vertaald zijn in beleidsuitgangspunten.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een systeembenadering met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. De essentie is het voorkomen van ongevallen in plaats van het achteraf bestrijden. Binnen het verkeerssysteem moeten alle elementen op elkaar afgestemd zijn met betrekking tot verkeersfunctie, vormgeving, regelgeving en gebruik van de weg. Het convenant Duurzaam Veilig bestaat uit infrastructurele, en wettelijke aanpassingen alsmede verkeershandhaving, educatie, communicatie en voorlichting.

Een onderdeel van Duurzaam Veilig is de categorisering. In een categoriseringsplan wordt voor het wegennet een functionele indeling gemaakt met als doel voor de weggebruiker een duidelijke en herkenbare wegenstructuur aan te brengen. De indeling bestaat uit stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen hebben een verkeersfunctie, de erftoegangswegen vormen onderdeel van de verblijfsgebieden, de auto is hier te gast. De functie van de weg, het gebruik van de weg, de ontwerpsnelheid en intensiteiten zijn bepalend voor de vormgeving van de wegvakken en kruispunten.

De Zeswielen, de Koedijkerstraatweg, en de Hertog Aalbrechtweg zijn als gebiedsontsluitingswegen gecategoriseerd. De Zeswielen dient, om aan de indeling te voldoen, aangepast te worden.

2.3.6 Detailhandel

Het bestaand detailhandelsbeleid van de gemeente Alkmaar wordt verwoord in drie documenten, te weten: "Visie dagelijkse winkelvoorzieningen Alkmaar", 'Quickscan detailhandelsvisie en ontwikkelingsprogramma' en de 'Detailhandelsvisie regio Alkmaar'. Hierin staat verwoord dat voor woonwijken zoals het plangebied Alkmaar Zuid-West uitgegaan wordt van:

- 1 een zo aantrekkelijk en compleet mogelijk aanbod voor de dagelijkse boodschappen in de directe woonomgeving (dus in iedere wijk).
- 2 De mogelijkheden (omvang) hiervoor worden bepaald door het draagvlak in de wijk en het concurrerende aanbod in de omgeving;
- 3 Eventuele nieuwe winkelontwikkelingen te lokaliseren in of nabij bestaande centra met een bijpassende verzorgingsfunctie.

Om de detailhandelsstructuur te versterken is er geen aanleiding om nieuwe winkelgebieden te ontwikkelen. Verder dient er geen uitbreiding van de bestaande winkel functies plaats te vinden, tenzij een (beperkte) uitbreiding noodzakelijk is voor structuurversterking van deze functies. In sommige wijk- en buurtwinkelcentra is uitbreiding van met name de omvang van supermarkten vereist, om zo in te spelen op de door de consument gewenste schaalvergroting. Verder dient uiteraard te worden voorzien in randvoorwaarden, zoals een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid, een aantrekkelijk verblijfsklimaat, een goede routing, een verzorgende en eigentijdse uitstraling van het winkelgebied en de winkels.

Het bestemmingsplan biedt geen ruimte voor nieuwe vestiging van detailhandel.

Onderschikte detailhandel binnen andere functies

De structuurvisie Locatiebeleid Gemeente Alkmaar 2008 gaat ervan uit dat ondergeschikte vormen van detailhandel binnen andere functies in woonwijken mogelijk moet zijn. In dit bestemmingsplan wordt ondergeschikte vormen van detailhandel in de regels opgenomen van de bestemming bedrijf, waarbij tot een maximum van 20% van het totale bedrijfsvloeroppervlak een andere activiteit dan de hoofdactiviteit mag plaatsvinden voor zover deze een directe relatie heeft met de hoofdactiviteit. Overigens geldt wel het vereiste dat het ondergeschikte karakter niet alleen blijkt uit het beperkte oppervlak ten opzichte van de hoofdactiviteit, maar ook uit het te verkopen product.

Verkooppunten voor vuurwerk

In augustus 2008 zijn beleidsregels voor vuurwerkverkoop in Alkmaar vastgesteld. Het doel van deze beleidsregels is om de verkooppunten van vuurwerk te reguleren in het belang van de openbare orde en ter voorkoming van overlast. In de beleidsregels staat waar geen vuurwerkverkooppunten gevestigd mogen worden, zoals: niet in winkelcentra met een voetgangersgebied en (toekomstige) overdekte winkelcentra, niet binnen een straal van 100 meter rondom ziekenhuizen, verpleeghuizen, bejaardencentra, dierenasiels en –opvangcentra en tankstations, en in het centrum binnen het voetgangersgebied.

Binnen het plangebied zijn geen vuurwerkverkooppunten. De opslag en verkoop van vuurwerk is binnen de betreffende bestemmingen aangemerkt als strijdig gebruik.

2.3.7 Groenbeleidsplan 2004-2014 (2005)

Groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014

In de visie van het Groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014 wordt de gewenste groene kwaliteit van de openbare ruimte van Alkmaar aangegeven. De parken, groene verbindingen, straatbomen en plantsoenen, vormen een onmisbaar onderdeel van de leefbaarheid in de stad. De groenvisie sluit aan op de groene en ecologische plannen buiten Alkmaar, zoals de provinciale Ecologische Hoofdstructuur, de Blauwe Loper en de Groene Loper in het HAL-gebied. Alkmaar streeft naar een groene hoofdstructuur die bestaat uit:

- grotere groengebieden en parken (kerngebieden);
- een groen lineair netwerk van groenstroken, boomlanen;
- een blauwe structuur van waterlopen met oevers;
- gebruiksgroen in de wijken;
- bijzondere accenten en zichtgroen langs bedrijventerreinen.

Binnen het plangebied bevindt zich een aantal (delen van) gemeentelijke ecologische verbindingzones:

- 1 Rekerdijk (dijk, bermen, water): verbinding tussen Oudorperhout en Rekerhout;
- 2 Hoornse Vaart: verbinding tussen buitengebied en Oudorperhout en Rekerhout;
- 3 Spoorlijn: doorgaande zone bestaande uit dijklichaam, sloten en aansluiten groen.

Behoud van groene en wateronderdelen van deze ecozones is van belang en tevens een natuurvriendelijke inrichting en beheer daarvan. Vooralsnog maakt het bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk die van invloed zijn op de groenstructuur.

Wanneer meer duidelijkheid is over het wegtracé zal in dat kader ook nader bekeken worden hoe zich dat verhoudt ten opzichte van de groen en waterstructuur.

2.3.8 Werken aan huis, Nota over beroeps- en bedrijfsmatig medegebruik van woningen (1997)

Naast de traditionele vrije beroepen is er een toename waar te nemen van beroepen-aan-huis. In de nota Werken aan huis is aangegeven dat enerzijds het beroeps- en bedrijfsmatig medegebruik van woningen stimulerend kan werken op de economische ontwikkeling. Anderzijds kan dit het woongenot van de omgeving bederven en concurrentievervalsing met zich meebrengen. In Alkmaar was behoefte aan algemeen beleid ten aanzien van dit medegebruik van woningen. Dit beleid moet zorgen voor een positief evenwicht tussen de positieve en negatieve effecten van werken-aan-huis. Het voorgestelde beleid geldt voor geheel Alkmaar. Bij een beroep-aan-huis dient de woonfunctie behouden te blijven. Daarnaast mag de activiteit geen afbreuk doen aan de kwaliteit van de woonomgeving. In het bestemmingsplan wordt aan huis verbonden beroep/bedrijf binnen de woonbestemming mogelijk gemaakt, maar wel in die mate dat deze functie ondergeschikt blijft aan het wonen.

2.3.9 Cultuurhistorie

Cultuurhistorie Alkmaar Beleidsvisie 2009-2019 (2009)

Op 10 september 2009 heeft de gemeenteraad de nota Cultuurhistorie Alkmaar Beleidskader 2009-2019 'Authentiek door dynamiek' vastgesteld. Centraal in deze beleidsvisie staat de samenhang tussen de vakgebieden archeologie, bouwhistorie en monumentenzorg.

In het plangebied bevinden zich terreinen met archeologische waarden. Het gemeentelijk beleid voor behoud van archeologische waarden in het plangebied, is weergegeven in paragraaf 4.9 over archeologie.

Bebouwing met monumentale waarde (2009)

Als beschermingscategorieën voor bebouwing met monumentale waarde, worden rijksmonumenten, provinciale monumenten en gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden onderscheiden.

Het toekomstig beleid voor cultuurhistorie is aangegeven in de ministeriële nota 'Modernisering Monumentenzorg' (2009). Een van de belangrijke pijlers is de aandachtsverschuiving van object naar gebied, waarbij niet een monumentenlijst maar het bestemmingsplan als beschermingsmiddel wordt aangewezen. Voor de beeldbepalende panden wordt de moderne werkwijze al ingezet.

De gemeente wil dat beeldbepalende panden (panden die bepalend zijn voor de architectonische omgevingskwaliteit) zorgvuldig wordt omgegaan. Voor beeldbepalende panden is het beleid en de wijze van bescherming voorgeschreven in de nota 'juridische bescherming beeldbepalende panden buiten de binnenstad' (vastgesteld 2009). Dit komt in praktijk neer op een conserverend beleid waarbij rooilijn, nok- en goothoogte uitgangspunt zijn. In het bestemmingsplan wordt dit vertaald met een dubbelbestemming 'waarde cultuurhistorie'. In het bestemmingsplan wordt dit vertaald met een dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie'. In de bijlage is een lijst met de beeldbepalende panden in het plangebied opgenomen.

2.3.10 Afwijkingenbeleid (2012)

Op 3 juli 2012 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de beleidsnota “afwijkingenbeleid – afwijken van het bestemmingsplan” vastgesteld. Dit afwijkingenbeleid wordt toegepast bij het verlenen van omgevingsvergunningen met afwijkingen van het bestemmingsplan, de zogenaamde “kruimelgevallen”. Het afwijkingenbeleid heeft zowel betrekking op de erfbouwingsregeling en regeling voor andere bouwwerken bij woonfuncties en bij niet woonfuncties. Het afwijkingenbeleid biedt naast de mogelijkheden vanuit het vergunningsvrij bouwen een regeling voor het oprichten van erfbouw na verlening van een omgevingsvergunning.

Het afwijkingenbeleid geeft regels voor meerdere specifieke gevallen. Er is gekozen om de verschillende omgevingssituaties en de daarbij behorende regels uit het afwijkingenbeleid niet in het bestemmingsplan te verwerken. Iedere omgevingssituatie is anders en het plangebied bestrijkt een vrij groot gebied, waardoor het niet mogelijk is om op voorhand te kunnen beoordelen wat het ruimtelijk effect is van een bouwmogelijkheid op de omgeving. Door het niet opnemen van de regels uit het afwijkingenbeleid, is ervoor gekozen om het afwijkingenbeleid als afzonderlijk toetsingskader te blijven gebruiken als aanvulling op het bestemmingsplan en de landelijke wetgeving. Hierdoor kan de gemeente in de toekomst flexibel blijven omgaan met veranderende stedenbouwkundige inzichten. Wanneer het beleid verandert dan gelden de nieuwe regels voor de hele stad en niet alleen voor het gebied van het desbetreffende bestemmingsplan dat wordt herzien. De rechtszekerheid blijft gewaarborgd, zeker gezien het feit dat het afwijkingenbeleid betrekking heeft op kleine afwijkingen van het bestemmingsplan.

3 Plangebied

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst een inkijk gegeven in de historische achtergrond van het plangebied en omgeving. Daarna wordt ingegaan wordt op bijzondere historische elementen in het gebied. Vervolgens volgt een beschrijving van de huidige ruimtelijke, stedenbouwkundige en functionele structuur. De historische waarden alsmede de huidige functies en structuur zijn van invloed op het plan en de daarbij behorende maatregelen, zoals dat beschreven wordt in hoofdstuk 4.

3.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied maakt onderdeel uit van de regio die traditioneel bekend staat als West-Friesland. De ontginning van West-Friesland is begonnen in de Karolingische tijd, in de 8e eeuw na Chr. De stad Alkmaar stamt op basis van historische bronnen en archeologische vondsten uit de 10e eeuw. Het plangebied Zeswielen heeft waarschijnlijk nog net deel uitgemaakt van West Friesland. Omstreeks 1200 was heel West-Friesland ontgonnen en in cultuur gebracht. Het laatst kwam het zuiden van West-Friesland, inclusief de omgeving van Hoorn, aan de beurt. Vóór 1250 zijn vrijwel alle tegenwoordige Westfriese steden en dorpen ontstaan. Ook was toen al door ontwatering en akkerbouw (een deel van) een dikke veenlaag verdwenen. Rond 1200 was het veenoppervlak al zover gedaald, dat de afvoer van het regenwater een probleem werd en de zee het gebied kon binnendringen. Het werd noodzakelijk om dijken te gaan bouwen. Omstreeks 1250 ligt er een dijk rondom heel West-Friesland. Deze laatmiddeleeuwse West-Friese omringdijk (Rekerdijk) ligt in het westen van het plangebied. De dijk bestond mogelijk al in 1320 in zijn huidige omvang en is in 1983 in zijn geheel aangewezen als provinciaal monument.

3.3 Bijzondere elementen

3.3.1 *Baksteenfabricage (circa 1285 tot circa 1543)*

Aan de noordzijde van Alkmaar bevonden zich op korte afstand van elkaar drie baksteenovens. Deze steenovens zijn voor de bouw van kastelen reeds opgericht in het jaar 1285 na Chr. Na het jaar 1543 is de productie op deze drie locaties vermoedelijk gestaakt wegens gebrek aan grondstoffen in de naaste Omgeving. Volgens de Cultuurhistorische waardenkaart van het wegtrace Zeswielen doorsnijdt de spoorlijn de vermoede locatie van de derde noordelijke steenoven.

Tweehonderd meter ten zuiden van het plangebied Zeswielen staan tegenwoordig nog vier strijkmolens langs de vaart. Dit zijn zogenaamde grondzeilers gebouwd tussen 1627 en 1630 n.Chr. Langs de Molenkade hebben in totaal zes strijkmolens gestaan. Ze staan bekend als “De molens bij de Zes Wielen”. Die naam verwijst niet naar de zes molens, maar naar de zes grote wielen waarmee indertijd de overhalen werden bediend. De naam stamt waarschijnlijk uit de 17^{de} eeuw, toen daar naast elkaar aan de Rekerdijk drie kleine overhalen werden geplaatst, die met behulp van

zes wielen (twee per overhaal) bediend werden. Overhalen dienden om kleine scheepjes van het ene waterpeil naar het andere over te brengen. Dit gebeurde aan het eind van de verbindingsvaart naar de dorpen op de Langedijk. Deze vaart, waarvan het zuidelijk deel parallel liep aan de Hoornse Vaart, kwam uit bij de Rekerdijk nabij de plek waar de Rekerdijk overgaat in de Frieseweg.

In 1688 is de meest oostelijke molen door brand verloren gegaan en is niet herbouwd. De meest westelijke werd gedemonteerd om in het openluchtmuseum te Arnhem weer opgebouwd te worden. De strijkmolens langs de Molenkade zijn niet alleen in cultuurhistorisch oogpunt van belang, maar vormen samen een begeleiding voor de Zeswielen en Hoornseweg.

In de 19^e en 20^e eeuw heeft het plangebied Zeswielen de meest intensieve veranderingen ondergaan. Het Noord-Hollands kanaal, dat ligt 800 m ten westen van het plangebied, is in 1824 geopend. Het liep bij de aanleg precies om het oudste gedeelte van de stad Alkmaar heen. Door de groei van Alkmaar loopt het er tegenwoordig dwars doorheen. Begin 19^e eeuw bestaat het plangebied in deze periode geheel uit grote onregelmatig gevormde percelen en was nog volledig onbebouwd. Het plangebied lag in deze periode geheel in de voormalige gemeente Koedijk. De ten zuiden gelegen vaart was de toenmalige grens tussen de gemeente Koedijk en Ouddorp. Beide gemeenten zijn later opgegaan in de gemeente Alkmaar. Ten zuiden van de vaart in de gemeente Ouddorp lag naast een brug een gebouw met de naam Zes Wielen, mogelijk een herberg voor de schippers van de vaart. In 1865 en 1867 werd de infrastructuur om Alkmaar nog verder verbeterd door de opening van de spoorlijnen tussen respectievelijk Alkmaar-Den Helder en Alkmaar-Uitgeest –Haarlem. Het plangebied Zeswielen grenst ten noordenwesten direct aan deze spoorlijn.

3.3.2 De bebouwing

De woonbuurt langs de weg Zeswielen verrees pas geleidelijk aan vanaf ca. 1900. De huidige bebouwing, die bestaat uit overwegend vrijstaande woningen stamt uit de periode ca. 1920 - ca. 1950. Het zijn deze woningen die samen het aanzicht van het buurtje bepalen. De oudste (de noordelijkste) behoren wat bouwstijl betreft tot de Amsterdamse School, de latere (meer naar het zuiden gelegen) behoren tot de Delftse School. Alleen het pand Zeswielen 8 is wat ouder (vermoedelijk uit ca. 1910): het is een bescheiden eenlaagswoning, waarvan de daknok evenwijdig aan de weg loopt. Hierachter bevindt zich Zeswielen 10, een stolpboerderij uit de periode tussen de wereldoorlogen.

3.3.3 De Rekerdijk

De Rekerdijk vormt het oudste belangrijke historisch-geografische element in het plangebied. De Rekerdijk, aangelegd langs de oude rivier de Rekere, maakt deel uit van het grote dijkcomplex van de Westfriese Omringdijk. Ook de Frieseweg behoort tot deze Omringdijk. Vanwege het grote cultuurhistorische belang is de Omringdijk, die al in 1320 in zijn huidige omvang bestond, in 1983 in zijn geheel aangewezen tot provinciaal monument. In het plangebied wordt de Rekerdijk gekruist door de spoorlijn die in 1865 werd aangelegd. Deze aanleg kwam het aanzien van de dijk niet ten goede. Een verdere verslechtering trad op toen hier in 1980 een fietstunnel onder de spoorlijn werd aangebracht. Deze tunnel bevindt zich vermoedelijk naast (d.w.z. ten noordoos-

ten van) de oude dijk, op de plek van de voormalige Dijkstalsloot. Het originele stuk Rekerdijk ligt waarschijnlijk nog steeds ter plekke, namelijk bij het fietspad richting Overstad.

3.3.4 De Hoornse Vaart

De Hoornsevaart is een belangrijk historisch–geografisch element van wat jongere datum. Deze brede waterweg, oorspronkelijk de Nieuwe Vaart geheten, werd rond 1625 gegraven. Deze Nieuwe Vaart was speciaal bedoeld om de bewoners van de juist bedijkte Heerhugowaard een goede verbinding te geven met de stad Alkmaar.

De Nieuwe Vaart was van begin af aan weerszijden voorzien van dijken. Dit was nodig omdat het waterpeil was aangepast aan dat van de ringvaart van de Heerhugowaard, en dat waterpeil was vroeger hoger dan dat rond Alkmaar. Vanaf 1660 ging de Nieuwe Vaart deel uitmaken van de trekvaart Alkmaar-Hoorn. Pas toen kreeg het de huidige benaming Hoornsevaart. Het huidige tracé van de Zeswielen loopt over het voormalige jaagpad langs de Hoornsevaart.

3.3.5 De Zeswielenluis

Om vanuit de Hoornsevaart met zijn hoge waterpeil te komen op het zuidelijk deel van de Nieuwe Vaart met zijn lagere waterpeil, werd de Rekerdijk doorgegraven en werd een schutsluis aangelegd die de naam Zeswielenluis kreeg. In 1921 werd het kleine Zeswielenluisje aanzienlijk vergroot. Dat was nodig omdat steeds meer en steeds grotere schepen van het sluisje gebruik wilden maken. Twintig jaar later werd de nieuwe sluis afgebroken, toen de diverse polderpeilen in Noord-Holland boven het IJ gelijk getrokken werden. Aan de noordwestkant herinnert een bakstenen muur met gleuven nog aan de bekende sluis van weleer.

3.3.6 Restant van de Steensloot

Toen de Nieuwe of Hoornse Vaart in 1625/1626 gegraven werd en van dijken voorzien, werd het zuidelijk deel van de bestaande vaarroute vanaf de Langedijk geblokkeerd. Daarom moest het scheepvaartverkeer van Langedijk langs een andere route naar Alkmaar worden geleid. Daartoe werd de oude Steensloot in gebruik genomen, die parallel aan de Hoornse Vaart liep. De benaming Steensloot herinnert aan de tijd, dat er aan de noordzijde van Alkmaar drie steenovens stonden. Over de Steensloot werd klei uit de meren en meertjes ten noorden van Alkmaar naar de steenovens gevoerd, om baksteen van te bakken. Een restant van het zuidelijk deel van de voormalige Steensloot (later Langedijker Vaart) is terug te vinden voor de huizen langs de weg Zeswielen. De derde of noordelijke steenoven was te vinden aan de noordoost zijde van de. De spoorlijn doorsnijdt het oude steenoverterrein ongeveer in het midden.

3.3.7 De dijkpaal Geestmerambacht/ Zuider-Rekerdijk.

Nabij de brug over de Nieuwe of Hoornse Vaart bevindt zich op de Rekerdijk een hardstenen 'dijkpaal' (eind 18de eeuw of 19de eeuw). Op de ene zijde staat Geestmerambacht, op de andere zijde staat Zuider-Rekerdijk. De dijkpalen fungeerden als grenspalen voor de diverse waterschappen.

3.4 Stedenbouwkundige ontwikkeling

3.4.1 Functionele structuur

Het plangebied Zeswielen ligt tussen station Alkmaar-Noord e.o. (oostzijde) en Overstad (westzijde). Aan de noordzijde ligt de woonwijk Huiswaard 2. De Oudorperhout begrenst het plangebied Zeswielen aan de zuidzijde.

Deze gebieden kennen een tamelijk strikte functiescheiding. Rond station Alkmaar-Noord zijn voornamelijk kantoren, dienstverlening, onderwijsinstellingen en bedrijvigheid te vinden. Overstad wordt gedomineerd door bedrijvigheid en grootschalige detailhandel terwijl in Huiswaard 2 met name gewoond wordt. De Oudorperhout is een polder dat door de bebouwde stad ingesloten is. Het zou beschouwd kunnen worden als een “stadspark” met een landelijke karakter. Naast een ecologische functie heeft het ook een recreatieve functie. Het gebied tussen de Hoornse Vaart en de N242 ten oosten van de Zeswielen is een groen sportcomplex. Hier bevinden zich o.a. het zwembad de Hoornse Vaart, een tennisclub en voetbalverenigingen.

Het plangebied Zeswielen heeft hoofdzakelijk een woonfunctie. Naast het wonen is er ook kleinschalige bedrijvigheid te vinden.

3.4.2 Ruimtelijke structuur

De functiescheiding tussen de gebieden is ook ruimtelijk te ervaren. Het spoor aan de noordzijde van het plangebied ligt op een dijk, begrensd door sloten. De aanleg van deze spoorlijn sneed het Zeswielengebied af van het achterliggende polderland, nu de woonwijk Huiswaard 2. Aan de zuidzijde markeert de Hoornse Vaart de overgang tussen stedelijk en landelijk Alkmaar. Vier molens langs de Hoornse vaart geven aan de Oudorper Hout een rustieke sfeer. Station Alkmaar-Noord e.o. aan de oostzijde en Overstad aan de westzijde worden van het gebied Zeswielen gescheiden door wegen en waterlopen. Hierdoor krijgt het gebied een op zichzelfstaand karakter. Dit karakter is te typeren als lintbebouwing. Hiermee sluit de Zeswielen qua karakter aan op de Frieseweg.

De zuidwestkant van het plangebied is een ruimtelijk-historisch interessant gebied. Op de plek waar nu de brug over de Hoornse Vaart ligt kwamen drie vaarten samen:

- 1 de Langedijkervaart of Steensloot, thans nog herkenbaar als de sloot aan de voet van de dijk langs de Hoornse Vaart;
- 2 de Koedijkervaart aan de voet van de Rekerdijk;
- 3 de Nieuwe Vaart (de oude naam van de Hoornse Vaart).

Dit punt werd doorkruist door de Westfriese Omringdijk.

3.5 Functies

3.5.1 Wonen

Langs de Zeswielen staan over het algemeen vrijstaande woningen op grote groene erven. De meeste bestaan uit één laag met een kap. Er zijn grofweg drie profielen te onderscheiden:

- Aan de westzijde staan woningen aan de voet van de dijk zonder sloot ertussen. De woningen staan op een relatief korte afstand van het spoor;
- In het midden staan woningen met een gezamenlijke ontsluiting en parkeren aan de voet van de dijk. Tussen de dijk en de woningen ligt een restant van de Steensloot. Deze woningen staan ook op een relatief korte afstand van het spoor;
- Aan de oostzijde staan woningen aan de voet van de dijk. Ook hier ligt tussen de dijk en de woningen de steensloot. Op de dijk wordt geparkeerd. De woningen worden individueel ontsloten via bruggetjes. Deze woningen liggen op grotere afstand van het spoor.

3.5.2 Bedrijven

De grote achtererven van de woningen hebben voor een deel een (ondergeschikte) bedrijfsmatige invulling gekregen. Deze invulling is historisch gegroeid en ook historisch verklaarbaar gelet op het karakter en functie van het gebied (de Hoornse Vaart als verbindend element voor bedrijfsactiviteiten per water en de bedrijfsmatige functie van het aangrenzende Overstad).

Verkeer en vervoer

De Zeswielen heeft een belangrijke verkeersontsluitingsfunctie. De dijk Zeswielen aan de noordzijde van de Hoornsevaart is een belangrijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Overstad, de binnenstad, Alkmaar Noord, de Vroonermeer en de Nollen, zowel voor gemotoriseerd als langzaam verkeer.

Het tracé verbindt de rotonde de Schinkelwaard/ Hertog Aalbrechtweg aan de noordoostkant met de Koedijkerstraat / Zijperstraat aan de zuidwestkant.

De Rekerdijk is een belangrijk onderdeel in de fietsroutestructuur van Alkmaar Noord naar de binnenstad en Overstad. Deze fietsroute gaat naast de dijk onder het spoor door. Ter hoogte van de Schinkelwaard gaat een fietsbrug over de Hoornsevaart. De Hoornsevaart zelf heeft een belangrijke functie voor recreatievaart.

Het spoor loopt van Den Helder/Hoorn (Alkmaar Noord) naar Amsterdam/Haarlem (Alkmaar CS).

3.5.3 Water

Het plangebied Zeswielen ligt ingeklemd tussen dijk- en waterwegen uit diverse perioden, die nabij de zuidwesthoek bij elkaar komen dan wel elkaar kruisen. De belangrijkste daarvan zijn de Steensloot, de Rekerdijk (met het aangrenzende restant van de rivier de Rekere, later vergraven tot Koedijkervaart) aan de zuidwestzijde, de Hoornsevaart aan de zuidzijde, en de spoorlijn met een sloot erlangs aan de noordzijde. Deze sloot heeft een wisselende breedte.

4 Milieu en waarden

4.1 Geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, door spoorwegverkeer, en/of door inrichtingen (industrielawaai) het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (de Wgh). De Wgh is bedoeld voor nieuwe situaties (het projecteren van nieuwe geluidgevoelige functies of het verrichten van fysieke aanpassingen aan een weg). De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van woningen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere grenswaarde). Het opnemen van geluidzones langs wegen en spoor in een bestemmingsplan is niet wettelijk verplicht. De Wgh bepaalt immers reeds de geluidzone.

Wegverkeerslawaaï

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor wegen met 1 of 2 rijstroken een (onderzoeks)zone van 200 meter. Voor wegen bestaande uit 3 of meer rijstroken is de onderzoekszone 350 meter. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur zijn volgens de Wet geluidhinder niet onderzoeksplichtig. Dit alles maakt dat het plangebied binnen de geluidzones van enkele wegen ligt. Dit bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk.

Voor het Zeswielentracé is gekozen voor een “fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde”. Door het realiseren van deze variant hoeft de as van de bestaande weg (Zeswielen) niet te worden aangepast. Hiermee is de aanleg van het gekozen wegtracé geen reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Gelet hierop is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek niet nodig.

Spoorweglawaaï

Aan de oostkant van het plangebied loopt het spoor Alkmaar-Heerhugowaard. Deze spoorlijn heeft een zone van 200 meter waarin dient te worden vastgesteld of aan de voorkeursgrenswaarden wordt voldaan. Binnen deze zone maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk. Bovendien wordt nergens de maximale grenswaarde vanwege spoorweglawaaï (68 dB) overschreden.

Industrielawaai

In de Wgh is bepaald dat rond industrieterreinen waarop bepaalde, krachtens de Wet milieubeheer, aangewezen inrichtingen zijn gevestigd of zich mogen vestigen (grote lawaaimakers), een geluidszone moet zijn vastgesteld. In artikel 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit is vastgelegd welke inrichtingen als grote lawaaimaker moeten worden beschouwd. Buiten de geluidszone rondom een industrieterrein mag de gezamenlijke geluidbelasting van de op het industrieterrein gevestigde inrichtingen niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Binnen dit bestemmingsplan of in de directe omgeving zijn geen grote lawaaimakers gevestigd. Er is derhalve geen geluidszone opgenomen in het bestemmingsplan.

4.2 Bodem

Door middel van het uitgevoerde milieukundig bodemonderzoek (rapportage Verken-
nend (water)bodemonderzoek d.d. 17 januari 2014) is inzicht verkregen in de milieu-
hygiënische kwaliteit van de bodem (grond, grondwater, slib en ten aanzien van as-
best) ter plaatse van Zeswielen in de gemeente Alkmaar.

Verkenkend bodemonderzoek

Uit het verrichte verkennend onderzoek blijkt dat in de onderzochte bodem van de on-
derzoekslocatie heterogeen verspreid antropogene materialen aanwezig zijn. De bij-
mengingen met puin, asfalt en baksteen die zijn aangetroffen bevinden zich voorna-
melijk in de bovengrond. Uit analytisch onderzoek blijkt dat er geen duidelijk verband
bestaat tussen de aanwezigheid van de antropogene materialen en de gemeten ver-
hoogde gehalten.

Gezien de resultaten wordt vermoedt dat de omvang van de verontreiniging groter is
dan 25 m³. Hierdoor is er sprake van een mogelijk geval van ernstige bodemveront-
reiniging conform de Wet Bodembescherming.

Grondwater

Tijdens het onderhavig onderzoek is er in het grondwater een licht verhoogd gehalte
met barium gemeten. Vermoed wordt dat dit verhoogde gehalte een verhoogde
achtergrondwaarde betreft.

Verkenkend asbestonderzoek

Tijdens het bodemonderzoek zijn bodemlagen met antropogene materialen in voor-
namelijk de bovengrond verspreid over de locatie waargenomen. Om uit te sluiten dat
het zintuiglijk verdachte materiaal niet asbesthoudend is en/of een asbestverontreini-
ging in de bodem heeft veroorzaakt, is een mengmonster samengesteld uit de verrich-
te inspectiegaten en geanalyseerd op asbest.

Het gewogen gehalte aan asbest in het monster overschrijdt de interventiewaarde
(100 mg/kg d.s.) niet. Er is namelijk in het geanalyseerde mengmonster geen asbest
gemeten. Verder wordt opgemerkt dat er visueel geen asbestverdacht materiaal in de
boven- en ondergrond in de grove fractie is waargenomen.

Verkenkend waterbodemonderzoek

Uit het onderhavige onderzoek blijkt dat het slib van de Hoornse Vaart ter hoogte van
de Zeswielen in Alkmaar plaatselijk puin- en/of sintelhoudend is. In verband met het
aantreffen van antropogene materialen, zijn drie analyses verricht. Uit de toetsingsre-
sultaten

bleekt dat het al het geanalyseerde slib (toplaag) toegepast mag worden in oppervlak-
tewater als Klasse B. Het slib waarin antropogene materialen (sintels en puin) aanwe-
zig zijn is niet toepasbaar op landbodemonderzoek en het zintuiglijk schone slib mag toegepast
worden als slib met klasse industrie. Ten behoeve van verspreiding op aangrenzend
perceel mag enkel het slib met bijmengingen aan sintels niet verspreid worden. Ge-
zien de toekomstige situatie van de onderzoekslocatie is verspreiding van het slib op
het aangrenzende perceel niet gewenst. Deze toetsing is echter verricht aangezien
het onderdeel uitmaakt van het toetsingscriterium.

Aangezien er in 2006 is aangetoond dat het slib visueel en analytisch geen asbest be-
vat, is er in het onderhavig onderzoek hier geen analytisch onderzoek naar verricht.

Conclusies en aanbevelingen

Met onderhavig onderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit ter plaatse van het toekomstig fietspad aan de Zeswielen in Alkmaar. Op de locatie is sprake van sterke verontreiniging met lood en koper in de ondergrond en lichte verontreinigingen met diverse parameters in de bovengrond- en ondergrond, in het grondwater en het slib. De bovengrond met bijmengingen van zintuiglijk verdacht materiaal is niet verontreinigd met asbest.

Op de locatie is mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood en koper in de ondergrond. De omvang van de sterke verontreiniging met lood en/of koper is in het onderhavige onderzoek niet geheel in kaart gebracht. Vanuit civiel technisch en kostentechnisch oogpunt gezien wordt nader onderzoek naar de omvang van de sterke verontreiniging aanbevolen.

Indien er werkzaamheden in de ondergrond worden uitgevoerd dient er een sanering onder het Besluit Uniforme Sanering (BUS) te worden verricht. Op basis van het verrichte onderzoek zijn de onderzoeksdoelen voor deze locatie bereikt. De milieuhygiënische kwaliteit, ten aanzien van chemische parameters en asbest, van de (water) bodem van de locatie zijn vastgesteld. Vanuit een milieuhygiënisch oogpunt is er aanleiding tot het verrichten van een BUS-melding indien er in de ondergrond wordt gegraven. Bij de realisatie van het wegtracé wordt rekening gehouden met de conclusies uit de rapportage en wordt een BUS-melding ingediend.

4.3 Externe Veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Met het groepsrisico (GR) wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (artikel 5 en artikel 13 van het BEVI) dient het bestemmingsplan in te gaan op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van een risicovolle inrichting ('Bevi inrichting'), het groepsrisico en indien mogelijk de maatregelen ter beperking van het groepsrisico. Ook de externe veiligheidsbeleidsregels zoals opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), sluiten aan bij de aard en normstelling van het Bevi.

Bevi-inrichtingen

In onderhavig plangebied bevinden zich geen inrichtingen die onder het BEVI vallen (inclusief vuurwerkinrichtingen). Dit geldt in het bijzonder ook voor het spooremplement: er vindt hier geen op- en overslag plaats van gevaarlijke stoffen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Zowel via het spoor als via het Noordhollands Kanaal vindt geen transport plaats van gevaarlijke stoffen en dat geldt ook voor het vervoer over de wegen in en om het plangebied.

Buisleidingen

In of nabij het plangebied bevinden zich geen hoge druk aardgastransportleidingen.

Conclusie

Gelet op bovenstaande is het plan uitvoerbaar wat betreft het aspect externe veiligheid.

4.4 Water (watertoets)

Deze waterparagraaf vloeit voort uit de verplichting een watertoets uit te voeren. De watertoets moet ervoor zorg dragen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige aspecten. Om dit te bereiken is vooraf advies gevraagd aan de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het resultaat van dit overleg is toegevoegd aan deze paragraaf. Hierbij is ook rekening gehouden met de eventuele maatregelen van het wegtracé (variant "fietspad tweerichtingen").

Plangebied

Het plangebied is gelegen op de grens van het poldergebied Geestmerambacht en het Schermerboezemgebied waarvan de Hoornse Vaart onderdeel uitmaakt. Binnen het poldergebied wordt een waterpeil gevoerd van NAP -1,45 meter, terwijl in het boezemgebied een waterpeil wordt gevoerd van NAP -0,50 meter.

Watercompensatie

Als gevolg van de aanleg van het fietspad is een tweeledige compensatie nodig. Ten eerste dient water te worden gecompenseerd voor de extra verharding die wordt aangelegd. Als uitgangspunt hiervoor geldt dat alleen het deel van de verharding dat op de huidige groenzone naast de weg is geprojecteerd, hoeft te worden gecompenseerd. Het deel van de verharding dat boven het te dempen water wordt aangelegd, hoeft niet te worden gecompenseerd. De precieze hoeveelheid verharding moet nog worden bepaald. De inschatting is dat deze om en nabij de 2.000 m² uitkomt. Voor deze uitbreiding van verharding geldt een compensatiepercentage van 10%, wat neerkomt op ongeveer 200 m² waterberging.

Ten tweede dient water te worden gecompenseerd vanwege de demping die plaatsvindt van een gedeelte Hoornse Vaart. Dit water dient 1 op 1 te worden gecompenseerd. Het gaat om een demping van 1.773,6 m² (gebaseerd op de laatste gegevens maart 2014). Mocht uiteindelijk blijken dat er meer water is gedempt dan wordt er meer water gecompenseerd.

In totaal is circa 1.973,60 m² compenserende waterberging noodzakelijk, welke op het niveau van de Schermerboezem moet worden gerealiseerd. Vanuit het wateroverleg is de afspraak gemaakt om voor de benodigde watercompensatie een beroep te doen op de Waterbank. Binnen het project Schelphoek is extra oppervlaktewater gerealiseerd op boezemniveau (nieuwe gracht) van circa 3.327 m². Na aftrek van 1.970 m² compensatiewater blijft er nog ongeveer 1.353,4 m² water beschikbaar voor toekomstige behoeften.

stige ontwikkelingen. De definitieve getallen voor de compensatie worden bij de aanvraag van de Watervergunning vastgesteld en in de Waterbank verwerkt.

Waterkeringen

Langs de Hoornse Vaart is een Regionale Waterkering gelegen. In het algemeen geldt dat het Hoogheemraadschap via de Keur beperkingen stelt aan het gebruik van zones op en langs waterkeringen. Het Hoogheemraadschap heeft de zonering voor het waterstaatswerk aangeleverd welke op de verbeelding is overgenomen.

De ontwikkeling van het fietspad vindt in zijn geheel plaats binnen dit Waterstaatswerk. In het vooroverleg heeft het Hoogheemraadschap de technische eisen aangegeven waaraan de nieuwe grond- en damwandconstructie dienen te voldoen. In het traject van de Watervergunning wordt de technische uitwerking inhoudelijk getoetst en waar nodig aangepast.

Watervergunning

Voor de aanpassingen aan de waterhuishouding en de werkzaamheden nabij de Waterkering is een Watervergunning nodig. Het Hoogheemraadschap wordt betrokken bij de verdere technische uitwerking van het plan.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

4.5 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden.

Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ ver-

slechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Het huidige Zeswielentracé is ook opgenomen in de NSL. De luchtkwaliteit langs het huidige Zeswielentracé is terug te vinden op de landelijke website (www.nsl-monitoring.nl). Uit de monitoring 2013 over het jaar 2012 blijkt dat er wordt voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit. De stoffen PM10 en No2 blijven ruim beneden de 40 µg/m³ en de PM2,5 beneden de 25 µg/m³.

Conclusie

Er vindt geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaats. Gelet hierop is in het plangebied sprake van een goed woon- en leefklimaat. De fietsstroken leveren niet in betekende mate (NIMB) bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Er hoeft geen onderzoek plaats te vinden naar de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.6 Hoofdleidingen en straalpad

Hoofdleidingen (en kabels)

Uit de bij de gemeente beschikbare inventarisatie zijn binnen het plangebied geen distributie- en/of transportleiding voor drinkwater of riool aanwezig. Wel liggen in het plangebied diverse kabels. Omdat het bestemmingsplan een conserverend karakter heeft zullen er geen consequenties zijn voor de bestaande leidingen. In het plangebied lopen geen hoofdtracés van kabels en leidingen waar een bouwverbod geldt of waar onderzoek naar individueel risico aan de orde is. De aanwezige kabels en leidingen behoeven verder geen planologische bescherming.

Straalpaden

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen straalpaden waarmee bij de planontwikkeling rekening dient te worden gehouden.

Conclusie

Het aspect hoofdleidingen en kabels werpt geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

4.7 Ecologie

Op 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). De wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantsoorten (de Vogelwet, de Jachtwet, de Wet bedreigde uitheemse dier- en plantensoorten, de Nuttige dierenwet 1914 en het soortenbeschermingsonderdeel van de Natuurbeschermingswet) en vormt samen met de Natuurbeschermingswet 1998 het belangrijkste juridische kader voor de bescherming van de natuur. Uitgangspunt van de Flora- en faunawet is het “nee, tenzij”-principe.

De Flora- en Faunawet gaat over soortenbescherming en bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen “licht” en “zwaar” beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van ontheffing op grond van de wet. Aan deze ontheffing zijn geen aanvullende voorwaarden verbonden.

Wel geldt dat in alle gevallen de zorgplicht voor de instandhouding en bescherming van natuurwaarden in acht moet worden genomen. Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan beschermde soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Voor zover ontheffing niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- a Geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort;
- b Er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- c Er geen alternatief is.

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. In het uiterste geval behoort verlening van ontheffing niet tot de mogelijkheden. In dat geval zal bij de ruimtelijke besluitvorming moeten worden geconcludeerd dat de voorgenomen ingreep geen doorgang zal kunnen vinden.

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. In het uiterste geval behoort verlening van ontheffing niet tot de mogelijkheden. In dat geval zal bij de ruimtelijke besluitvorming moeten worden geconcludeerd dat de voorgenomen ingreep geen doorgang zal kunnen vinden.

Ten behoeve van de nieuwe inrichting van het Zeswielentracé wordt de Hoornse Vaart versmald en wordt een damwand verplaatst. Dit betekent dat alleen de noordoever van de Hoornse Vaart wordt vergraven. Voor deze beoogde ontwikkeling is de rappor-

tage verkennende natuurtoets uit 2010 geactualiseerd (Actualisatie verkennend Natuuronderzoek Zeswielentracé Alkmaar d.d. 22 november 2013).

Uit de rapportage kan worden geconcludeerd dat beschermde Flora- en faunawet tabel 2 en 3 soorten in het plangebied voor kunnen komen of tijdens de werkzaamheden op de werklocaties kunnen verschijnen. Hieronder staan de soort(groepen) waarbij mogelijk effecten zijn te verwachten (zie onderstaand tabel). Het gaat hierbij om vogels en vissen. De mogelijkheid bestaat dat (water)vogels in het plangebied gaan broeden (bijv. in de rietkraag) en de rietkraag in de natte oever vormt leefgebied voor vissen. Verstoring van broedvogels kan optreden wanneer tijdens de broedperiode werkzaamheden plaatsvinden. Indien onverhoopt nesten verwijderd moeten worden welke in gebruik zijn door jaarrond beschermde vogels, dan zal een deskundige op het gebied van vogels, nesten moeten beoordelen op in gebruik name door vogels en is mogelijk ontheffing van de Flora- en Faunawet noodzakelijk. Wanneer de graaf- of dempwerkzaamheden worden uitgevoerd buiten het broedseizoen of als maatregelen worden getroffen om verstoring te voorkomen, dan is er geen overtreding van de Flora- en faunawet. Wanneer de werkzaamheden in het water en de natte oever buiten de kritische periode (april t/m juni) van vissen plaatsvinden en daarnaast in de eindsituatie nieuwe riet/natuurvriendelijke oevers worden aangelegd, blijft de gunstige staat van instandhouding gewaarborgd. Indien aan deze voorwaarden niet kan worden voldaan, dan zal ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd moeten worden en mitigerende maatregelen genomen worden.

Bij de verdere planontwikkeling c.q. uitvoering van de werkzaamheden wordt hiermee rekening gehouden. Mocht bij de verdere planontwikkeling dan wel bij het plannen van de uitvoering van de werkzaamheden blijken dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen dan wel dat een ontheffing benodigd is dan worden de noodzakelijke werkzaamheden daarvoor verricht. Belangrijk is dat de watergang open einden heeft, zodat beschermde vissen te allen tijde kunnen uitwijken in de Hoornse Vaart.

Conclusies FF-Wet

Soortgroep	Soort	FF-Wet	Mogelijk effect	Effecten te voorkomen?	Aanvullend onderzoek nodig?	Ontheffing nodig?
Vogels	(water) vogels		verstoring en vernietiging beschermde nesten bij vergraving oever (rietkraag) en vergraving en demping watergang.	ja, zolang niet in het broedseizoen (wat loopt van ca. 15 maart t/m 15 juli) wordt gewerkt.	Nee	nee, zolang niet in het broedseizoen wordt gewerkt.
Vissen	Bittervoorn, kleine modderkruiper en paling	Tabel 3	verstoring en vernietiging leefgebied bij vergraving natte oever (rietkraag) en vergraving en demping watergang.	ja, zolang de werkzaamheden in het water en de natte oever buiten de kritische periode (wat loopt van april t/m juni) van vissen uitgevoerd worden.	nee	Nee, zolang de werkzaamheden in het water en de natte oever buiten de kritische periode (wat loopt van april t/m juni) van vissen uitgevoerd worden en vissen voldoende uitwijkmogelijkheden hebben.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn aangewezen worden in het kader van Natura 2000. Deze gebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn ook de reeds bestaande Natuurmonumenten opgenomen. Er geldt een verbod om handelingen of projecten te realiseren of te verrichten die, gelet op instandhoudingdoelstelling, de kwaliteit van deze richtlijngebieden kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten die in dit gebied leven.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een beschermd Natura 2000-gebied. Gelet op aard van de werkzaamheden (aanleg fietspad, damwand en graafwerkzaamheden), afstand en het nieuwe gebruik (een fietspad) ten opzichte van het plangebied tot de Natura 2000-gebieden, zijn effecten (geluid, trilling, mechanische effecten, optische verstoring en licht) vanuit het plangebied uit te sluiten. In dit kader treden dan ook geen negatieve effecten op en hoeven geen verdere procedures in gang te worden gezet.

Verder vinden de voorgenomen werkzaamheden plaats buiten de begrenzing van EHS gebied. Nadere toetsing is niet noodzakelijk, omdat het beleid van de provincie Noord-Holland ten aanzien van de EHS geen bepalingen ten aanzien van externe werking kent.

4.8 Molenbiotoop

Alkmaar heeft een twaalfstal molens. Alle molens hebben de status van beschermd rijksmonument. Nabij het plangebied liggen een aantal molens die van invloed zijn op het bestemmingsplan, dit zijn de zogenaamde ‘molens bij de Zes Wielen’. Vier strijkmolens aan de overzijde van de Hoornsevaart. De molens zijn van grote cultuurhistorische waarde en zijn beschermd met een monumentenstatus.

De molens in het plangebied hebben geen vigerende beschermingszones (molenbiotopen) in de vigerende bestemmingsplannen. Vanuit provinciale regelgeving is een molenbiotoop alleen verplicht als de molen ligt buiten bestaand bebouwd gebied. Alle molens in het bestemmingsplan Zeswielen liggen binnen bestaand bebouwd gebied. Het bestemmingsplan is conserverend van aard en laat geen nieuwe ontwikkelingen toe die de windvang van de molens verslechterd. Het opnemen van beperkende regels zou wat dat betreft overbodig zijn. Het functioneren van de molens wordt niet bedreigd door toename van bebouwing. De nog bestaande open ruimtes rondom de molens en gelegen in het plangebied, zoals groenstructuren, water en wegen, zijn beschermd door de regels in de betreffende bestemmingen. Een andere bedreiging voor de molens is te hoog opschietende begroeiing, maar dat kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

Het niet opnemen van een planologische molenbiotoop met beperkende bouwregels voor de molens in het plangebied wil niet zeggen dat het behoud en verbeteren van de windvang en zicht op de molens geen aandacht behoeft. Bij ontwikkelingen in strijd met het bestemmingsplan die een verslechtering van de windvang en zicht op de molens veroorzaken wordt bij de planologische procedure een afweging gemaakt, waarbij het belang van de molen in acht wordt genomen.

4.9 Archeologie

Inleiding

Naar aanleiding van de planvorming rond het Zeswielen tracé heeft de gemeente een onderzoek uitgevoerd naar de cultuurhistorie, de zogeheten Cultuurhistorische Verkenning. Deze Cultuurhistorische Verkenning heeft geresulteerd in een uitgebreide beschrijving van de diverse structuurbepalende elementen in het plangebied en een cultuurhistorische waardenkaart. Op deze cultuurhistorische waardenkaart zijn zowel de situering als de waardering van de verschillende cultuurhistorische elementen aangegeven. Daarnaast heeft een deel van het gebied op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart een hoge tot zeer hoge archeologische verwachting.

Archeologie

In het plangebied bevinden zich gebieden met een zeer hoge en hoge archeologische verwachting. Deze terreinen zijn weergegeven op de archeologische verwachtingskaart en deze is september 2009 samen met de gemeentelijke onderzoeksagenda archeologie als toelichting door het college en de raad vastgesteld.

Zeer hoge verwachting

De noordelijke kavels van Zeswielen 1-1A-1B en 2 en Rekerdijk 16 zijn afgebeeld op een Kaart van de Vroonlanden uit 1530 en kunnen door vergelijking van de kavels worden gelokaliseerd op deze percelen. Hier heeft een laatmiddeleeuwse steenoven gestaan en daardoor heeft een gebied een zeer hoge archeologische verwachting. In gebieden met een zeer hoge archeologische verwachting geldt een vrijstelling voor alle bodemingrepen van minder dan 20 cm of een oppervlakte van minder dan 25m².

Hoge tot zeer hoge verwachting

In het plangebied loopt de Rekerdijk. Deze vormde een onderdeel van het tracé van de Westfriese Omringdijk, voor zover niet door bouwactiviteiten inmiddels verstoord, en heeft in zijn geheel een archeologisch hoge tot zeer hoge verwachting. De Westfriese omringdijk is een provinciaal monument.

Aan vergunningen voor werkzaamheden die binnen deze gebieden de bodem roeren (bodemingrepen), aanleg- bouw-, bodemsanering- en ontgrondingenvergunningen, zullen door de gemeente voorwaarden worden verbonden ten aanzien van de archeologische monumentenzorg.

Bij projecten met een bodemverstoring van minder dan 250m² zal door de gemeente de optie worden geboden het archeologisch onderzoek door het team archeologie van de gemeente te laten uitvoeren. Boven de 250m² bodemverstoring dienen alle stappen behorend bij het archeologisch onderzoek altijd aanbesteed te worden door de initiatiefnemer aan een gecertificeerd archeologiebedrijf en treedt de gemeente als bevoegd gezag op.

Conclusie

Het bestemmingsplan is gelet op bovenstaande haalbaar wat betreft het aspect archeologie. Voor de betreffende delen met een hoge archeologische verwachting zal de dubbelbestemming Waarde-archeologische verwachting worden opgenomen.

4.10 Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Gemeenten moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. De achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

In het nieuwe Besluit milieueffectrapportage zijn net als voorheen de C- en D-lijst als bijlage gevoegd, waarin de grenzen zijn opgenomen voor m.e.r.procedures. Een belangrijke vraag daarin is of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen. Een toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst alleen is niet toereikend. De waarden in de D-lijst zijn indicatief. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van

de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient (1) te worden bepaald of de ontwikkeling de drempelwaarden uit de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. overschrijdt, (2) of de ontwikkeling in een gevoelig gebied ligt en (3) of er belangrijke milieugevolgen zijn.

In het plangebied wordt een nieuwe planologische ontwikkeling mogelijk gemaakt. Deze planologische ontwikkeling kan worden geschaard onder de noemer 'wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken of verlegging of verbreding van bestaande wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.

Verplichte Milieueffectrapportages

Op de reeds genoemde C-lijst (de lijst van projecten waarvoor vanuit de wettelijke regelingen bepaald is dat een Milieueffectrapportage verplicht is) is de aanleg van een nieuw weg pas MER-plichtig als er sprake is van een nieuwe auto(snel)weg. Als er, zoals in dit geval, sprake is van de uitbreiding en wijziging van een bestaande weg met vier rijstroken of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken (categorie C 1.3.), dan is er pas een Milieueffectrapportage verplicht als het tracé 10 kilometer of langer is. De aanleg van de variant 'fietspad twee richtingen' is beduidend korter dan 10 kilometer.

Verplichte beoordeling of een Milieueffectrapportage noodzakelijk is

Op de D-lijst staan de projecten waarbij wettelijk verplicht is om na te gaan of er gezien de omstandigheden, zoals de ligging van het project, het karakter van de omgeving, of de specifieke te verwachten effecten, alsnog redenen zijn om een m.e.r.procedure te doorlopen. In deze lijst geldt voor zowel nieuwe auto(snel)wegen (categorie D 1.1.) als uitbreiding en wijziging van een bestaande weg met vier rijstroken of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken (categorie D 1.2.), dat er pas een wettelijke plicht is als het tracé 5 kilometer of langer is. De aanleg van de variant 'fietspad twee richtingen' voldoet ook niet aan deze ondergrens.

Definitieve beoordeling

Ondanks dat er in de C- en D-lijsten ondergrenzen zijn opgenomen, kan het zijn dat er toch nog in bijzondere gevallen een m.e.r.procedure vereist is. Bij deze definitieve beoordeling is vooral van belang of sprake is van een zeer bijzondere omstandigheid die desondanks een m.e.r.procedure noodzakelijk maakt. In gevallen waarin zich geen bijzonderheden voordoen en waar de omvang ver onder de drempelwaarde ligt, kan definitief beoordeeld worden dat een Milieueffectrapportage niet noodzakelijk is.

Bijvoorbeeld als een project nabij een Natura 2000-gebied ligt en er effecten te verwachten zijn. Ook bij een fabriek kunnen specifieke effecten, zoals stankoverlast, zijn dat deze niet voorzien konden worden in de algemene grenswaarden van de C- en D-lijst. Daarnaast kan er sprake zijn van een zeer specifieke omgeving, zoals de historische binnenstad, waardoor er weinig mogelijkheden zijn om maatregelen te nemen in de omgeving. Tenslotte kan de omvang zeer dicht tegen de grenswaarde liggen, bij-

voorbeeld een industrieterrein met een omvang van 74 hectare, terwijl de ondergrens van de D-lijst op 75 hectare ligt.

Bij deze definitieve beoordeling is vooral van belang of er sprake is van een zeer bijzondere omstandigheid die desondanks een m.e.r.procedure noodzakelijk maakt. In gevallen waarin zich geen bijzonderheden voordoen en waar de omvang ver onder de drempelwaarde ligt, kan definitief beoordeeld worden dat een Milieueffectrapportage niet noodzakelijk is.

Het plangebied Zeswielen bevindt zich niet in of nabij een beschermd Natura 2000-gebied of binnen de begrenzing van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Ten behoeve van de nieuwe inrichting van het Zeswielen tracé wordt de Hoornse Vaart versmald en wordt een damwand verplaatst. Dit betekent dat alleen de noordoever van de Hoornse Vaart wordt vergraven. Voor deze beoogde ontwikkeling is de rapportage verkennende natuurtoets uit 2010 geactualiseerd (Actualisatie verkennend Natuuronderzoek Zeswielen tracé Alkmaar d.d. 22 november 2013). Uit de rapportage kan worden geconcludeerd dat beschermde Flora- en faunawet tabel 2 en 3 soorten in het plangebied voor kunnen komen of tijdens de werkzaamheden op de werklocaties kunnen verschijnen.

Bij de verdere planontwikkeling c.q. uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de conclusies uit het rapport. Mocht bij de uitvoering van de werkzaamheden blijken dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen dan wel dat een ontheffing benodigd is dan worden de noodzakelijke werkzaamheden daarvoor verricht. Belangrijk is dat de watergang open einden heeft, zodat beschermde vissen te allen tijde kunnen uitwijken in de Hoornse Vaart.

In paragraaf 4.7 ecologie wordt uitgebreider ingegaan op de conclusie van het rapport

Conclusie

In het concrete geval van de variant 'fietspad tweerichtingen' is er sprake van een project dat ver onder de drempelwaarden van de C- en D-lijst ligt. Bij de uitvoering van het gedeeltelijk dempen van het water van de Hoornse Vaart is het mogelijk dat beschermde soorten uit de Flora- en Faunawet in het plangebied aanwezig kunnen zijn of kunnen verschijnen. Het uitbreiden en wijzigen van bestaande wegen komt daarnaast zeer regelmatig voor. Door het treffen van de juiste maatregelen en te handelen conform de uitkomsten in de rapportage, kunnen de werkzaamheden aan het wegtracé worden uitgevoerd.

Verder ligt het plangebied niet in of nabij een Natura 2000-gebied of binnen de begrenzing van een EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Daarnaast is het niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toenemen door de aanleg van het fietspad twee richtingen.

Gelet op het bovenstaande is er geen sprake van een zeer bijzonder of afwijkend project, omgeving of effecten, waardoor alsnog aanleiding is om een m.e.r. procedure te doorlopen.

5 Juridische planopzet

5.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (digitaal en analoog), planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gehanteerd. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en planregels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De planregels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat verbeelding en planregels in onderlinge samenhang dienen te worden gehanteerd.

5.2 Methodiek

Verbeelding

Op de verbeelding (plankaart) hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden.

Planregels

De planregels zijn opgedeeld in vier hoofdstukken met één of meer artikelen:

Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).

Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen ontheffingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en de uitsluiting aanvullende werking bouwverordening.

Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.3 Artikelsgewijs bespreking

Inleidende regels

Artikel 1. Begrippen

In artikel 1 is een aantal begrippen nader gedefinieerd teneinde onduidelijkheid te voorkomen. Voor een groot deel is aangesloten bij de in de gemeente gebruikelijke definities; andere definities zijn toegesneden op de specifieke situatie.

Artikel 2. Wijze van meten

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze moet worden gemeten bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de regels.

Bestemmingsregels

De specifieke bestemmingen worden hier geregeld. De maximale hoogte en situering van de gebouwen wordt aangeduid op de verbeelding. De overige hoogtes (van bouwwerken geen gebouwen zijnde) wordt geregeld in de regels.

Artikel 3. Agrarisch

De noordoostelijke driehoek behoudt de bestemming Agrarisch. Dat houdt in dat de grond gebruikt kan worden voor grondgebonden agrarisch gebruik

Artikel 4. Gemengd - 1

Deze bestemming is bedoeld voor de bedrijfsfuncties gelegen achter Zeswielen 7 t/m 14. Binnen deze bestemming zijn bedrijven en/of het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten toegestaan van categorie A en B, detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit en dienstverlening toegestaan. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding perifere detailhandel toegestaan in ABC goederen, ten dienste van de vergunde automobielbedrijf Zeswielen 10A. Ter plaatse van Zeswielen 10 is een aanduiding bedrijfswoning opgenomen.

Artikel 5. Gemengd - 2

De bestemming Gemengd-2 is bedoeld voor het perceel Rekerdijk 16. Binnen deze bestemming zijn bedrijven en/of het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten toegestaan van categorie A en B, dienstverlening, cultuur en ontspanning, maatschappelijk, sportvoorzieningen en één woning toegestaan.

Artikel 6. Groen

De bestemming "Groen" is opgenomen voor het structurerend openbaar groen binnen het plangebied.

Artikel 7. Verkeer

De bestemming verkeer is opgenomen voor de doorgaande wegen en straten, in dit geval de Zeswielen. Binnen deze bestemming is een vrije inrichting van verhardingen (rijstroken, busstroken, fietspaden), kunstwerken (bruggen/viaducten) en bouwwerken mogelijk.

Artikel 8. Verkeer - Railverkeer

De bestemming verkeer-railverkeer is opgenomen voor de spoorlijn aan de noordzijde van het plangebied.

Artikel 9. Verkeer - Verblijfsgebied

Binnen deze bestemming is naast de functie verkeer het verblijf een belangrijke functie. Deze bestemming kenmerkt zich naast de wijkontsluiting voornamelijk voor de inrichting van woonerven met straatmeubilair en parkeervoorzieningen. Daar waar garageboxen zijn toegestaan is een nadere aanduiding op de verbeelding opgenomen.

Artikel 10. Water

De op de plankaart/verbeelding voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen, met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen, en/of duikers.

Artikel 11. Wonen

Wonen is in het plangebied de meest voorkomende bestemming. De bebouwing bestaat veelal uit vrijstaande eengezinswoningen of twee-onder-een kappers in een groene "setting" van voortuinen. De woningen met erven en tuinen zijn opgenomen in de woonbestemming. Binnen de bouwvlakken zijn hoofdgebouwen mogelijk. Binnen o.a. het maximaal oppervlakte is gemaximaliseerd zodat gewaarborgd is dat de aan huis verbonden beroep/bedrijf ondergeschikt is aan de woonfunctie.

Erfbouw; aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen

In het bestemmingsplan is een beperkte regeling opgenomen voor aan- en uitbouwen. Alleen de aan- en uitbouwen in het verlengde van het hoofdgebouw tot 3 meter achter de achtergevel worden in de bouwregels mogelijk gemaakt. Voor de overige aan- en uitbouwen en (vrijstaande) bijgebouwen is geen regeling opgenomen. Hiervoor is gekozen omdat de regeling voor vergunningsvrije bouwwerken vanuit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht al de nodige oppervlakte aan erfbouw vergunningsvrij mogelijk maakt. Daarnaast heeft de gemeente een vastgesteld afwijkingenbeleid die het mogelijk maakt om binnen artikel 4 bijlage II Besluit omgevingsrecht genoemde gevallen, omgevingsvergunningen te verlenen voor veelvoorkomende erfbouw.

In die gevallen dat het vergunningsvrij bouwen niet voldoende mogelijkheden biedt, kan de gemeente binnen de gestelde kaders van het afwijkingenbeleid een omgevingsvergunning verlenen voor erfbouw. Met deze mogelijkheden vanuit de vergunningsvrije bouwwerken en aanvullend daarop de mogelijkheden om in afwijking van het bestemmingsplan vergunning te verlenen voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen, wordt voldoende ruimte geboden voor het realiseren van erfbouw.

Artikel 12 en 13. Dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1 en 2

De bestemmingen op de archeologisch waardevolle gronden kent een stelsel van aanlegvergunningen om het verstoren van de bodem door afgraven, door het leggen van leidingen, of het planten van diepwortelende bomen en struiken etc. te reguleren, zodanig dat de archeologische waarden niet verstoord worden. De Archeologische gebieden zijn juridisch-planologisch vertaald in een tweetal dubbelbestemmingen, 'Waarde – Archeologie 1' en 'Waarde – Archeologie 2'.

Aan vergunningen voor werkzaamheden die binnen deze gebieden de bodem roeren (bodemingrepen) omgevings-, bodemsanering- en ontgrondingenvergunningen, zullen door de gemeente voorwaarden worden verbonden ten aanzien van de archeologische monumentenzorg.

Bij projecten met een bodemverstoring van minder dan 25 m² en maximaal 0,20 cm diep (Waarde – Archeologie 1) of bij een bodemverstoring van minder dan 500 m² en maximaal 40 cm diep (Waarde – Archeologie 2) of zullen er geen archeologische verplichtingen zijn behalve de wettelijke meldingsplicht van toevalsvondsten aan de gemeente.

Artikel 14. Dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie

In het plangebied komen diverse beeldbepalende panden voor. Deze panden krijgen de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie'. Hiermee wordt de uitstraling van de panden beschermd. Met een omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden afgeweken van de pandbreedte en goot- of bouwhoogte. Voorwaarden zijn dat het pand wordt vernieuwd of verbouwd waarbij een restauratieve aanpak van de voorgevel en de kap voorop staat, waarbij gevelelementen en materialen gehandhaafd of hersteld worden, dan wel dat elementen en materialen worden gebruikt die visueel overeenkomen met de oorspronkelijke materialen en gevelelementen. Daarnaast mag de karakteristiek en ruimtelijke kwaliteit van het straatbeeld niet in onevenredige mate worden aangetast.

Artikel 15. Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering

Deze bestemming regelt de bescherming van de waterkerende werking van de Hoornsevaart.

Algemene regels

Artikel 16. Anti-dubbeltelregel

Met de antidubbeltelregel is geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende bouwvergunning is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning mag worden meegenomen. Deze antidubbeltelregel heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden onder het geldende bestemmingsplan. Het is dus niet zo dat gronden die zijn meegeteld bij het verlenen van een bouwvergunning onder een vorig bestemmingsplan, bij het verlenen van een bouwvergunning onder het nieuwe bestemmingsplan ook buiten beschouwing moeten worden gelaten.

Artikel 17. Algemene bouwregels

In dit artikel worden bouwregels gegeven die gelden voor alle bestemmingen. Onder meer wordt hier geregeld dat ondergeschikte overschrijdingen toelaatbaar zijn.

Artikel 18. Algemene afwijkingsregels

Op basis van deze regeling zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd om voor de gronden binnen het plangebied ontheffing te verlenen van de in de bestemmingen opgenomen bebouwingsregels. Het gaat hier om veranderingen van beperkte aard, zoals het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut en het vergroten van de maatvoering van bouwwerken met 10 %.

Artikel 19. Algemene wijzigingsregels

Op basis van deze regeling zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd om voor de gronden binnen het plangebied het bestemmingsplan te wijzigen. Het gaat om het aanbrengen van geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen. Aan het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid kunnen voorwaarden verbonden zijn.

Artikel 20 Procedureregels, Artikel 21 Overige regels

Deze artikelen behoeven geen nadere uitleg.

Overgangs- en slotregels

Artikel 22. Overgangsrecht

In dit artikel is onder meer aangegeven dat bouwwerken die ten tijde van het in ontwerp ter inzage leggen van dit plan aanwezig zijn mogen blijven bestaan, ondanks dat zij afwijken van het plan. Gebruik van gronden en opstallen zoals dat op het moment van de vaststelling van dit plan plaatsvindt mag hoewel het afwijkt van het plan niet-temin worden gecontinueerd. Gebruik dat reeds onder het hiervoor geldende bestemmingsplan illegaal is aangevangen en ook volgens het nieuwe bestemmingsplan niet kan, blijft illegaal en mag niet worden voortgezet.

Artikel 23 Slotregel

In dit artikel is de benaming van het plan opgenomen.

6 Procedure

6.1 Inleiding

De procedure die onderhavig bestemmingsplan volgt, is de procedure zoals deze door de nieuwe Wet ruimtelijke ordening van 1 juli 2008 wordt voorgeschreven.

6.2 Overleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Voorontwerp bestemmingsplan Zeswielen aan diverse overleginstanties gestuurd. Op het Voorontwerp bestemmingsplan hebben 7 instanties gereageerd. In Bijlage 3 zijn de reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

6.3 Participatie

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 12 december 2013 tot en met 8 januari 2014 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een reactie op het plan te geven. Ten behoeve van het wegtracé is een Klankbordgroep samengesteld. De Klankbordgroep heeft een advies ingediend ten aanzien van het tracé. In totaal zijn er 13 reacties binnengekomen. Deze reacties zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

6.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Zeswielen heeft van 27 februari 2014 tot en met 9 april 2014 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze omtrent het plan kenbaar te maken. Er zijn drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. De zienswijzen zijn verwerkt in de Nota van zienswijzen Zeswielen.

6.5 Economische uitvoerbaarheid

Bestemmingsplan en het exploitatieplan: gemeentelijk kostenverhaal

In artikel 6.12, lid 1 en 2 van de Wro is bepaald dat de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen als bedoeld in artikel 6.2.1. Bro. Onderhavig bouwplan valt onder de opsomming van artikel 6.2.1 Bro. Indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd dan kan de gemeenteraad besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

Voor de aanleg van de variant “fietspad (twee richtingen) aan de waterzijde” is € 2.750.000,- benodigd. Dit bedrag wordt gefinancierd door gelden uit het Investeringsplan 2014-2017, het Investeringsplan post civiele werken en een subsidie van de provincie. In het andere deel van het plangebied worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarvoor de gemeente de kosten zou moeten dragen.

Het bestemmingsplan is hiermee financieel- economisch uitvoerbaar. Het is het niet nodig een exploitatieplan vast te stellen, daar de kosten anderszins verzekerd zijn.