

Toelichting

Bestemmingsplan Jaagpad Oost

Bestemmingsplan Jaagpad Oost

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Plangebied	3
1.3 Nieuw bestemmingsplan	3
1.4 Leeswijzer	3
2 Beschrijving van het plangebied	5
2.1 Historie	5
2.2 Bestaande situatie	5
3 Beleidskader	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Rijksbeleid	6
3.3 Provinciaal beleid	6
3.4 Regionale Woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015	7
3.5 Convenant Woningbouwafspraken	7
4 Gemeentelijk beleid	8
4.1 Algemeen	8
4.2 Alkmaar, sterke stad in een grote regio	8
4.3 Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling in hoofdlijnen	9
4.4 Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad	10
4.5 Herstructureringsplan bedrijventerrein Oudorp	10
4.6 Vigerende bestemmingsplannen	10
5 Planbeschrijving	12
5.1 Algemeen	12
5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	12
5.3 Het plan	15
6 Milieu- en Omgevingsaspecten	19
6.1 Algemeen	19
6.2 Water	19
6.3 Bodem	20
6.4 Lucht	21
6.5 Geluid	21
6.6 Externe veiligheid	23
6.7 Kabels en Leidingen	24
6.8 Natuur	24
6.9 Cultuurhistorie en Archeologie	25
6.10 Duurzaamheid	27
7 Juridische aspecten	28
7.1 Inleiding	28
7.2 Hoofdstuk 1 Inleidende regels	28
7.3 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	28
7.4 Hoofdstuk 3 Algemene regels	29
7.5 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	29
8 Economische uitvoerbaarheid	30
9 Overleg en inspraak	30

Bijlagen (los bijgevoegd):

Bodem:

- Saneringsplan VOCL-verontreiniging, locatie Schermerweg 74 Alkmaar, 28 mei 2009, Bioclear
- Saneringsplan Schermerweg 76 -94 Alkmaar, 9 juli 2009, De Vries & van de Wiel

Geluid:

- Bestemmingsplan Jaagpad Oost, Akoestisch onderzoek vanwege wegverkeer, 7 januari 2010, Grontmij Nederland bv.
- Onderzoek naar geluidbelasting t.p.v. woningen in bestemmingsplan Jaagpad Oost t.g.v. industrielawaai, Gemeente Alkmaar
- Onderzoek gecumuleerde geluidbelasting t.p.v. woningen in bestemmingsplan Jaagpad Oost t.g.v. wegverkeer en industrielawaai, Gemeente Alkmaar

Lucht:

- Bestemmingsplan Jaagpad Oost, Luchttoets conform de Wet milieubeheer, 8 januari 2010, Grontmij Nederland bv.

Natuur:

- Schermerweg, een quick scan naar beschermde flora en fauna, 2003, Van der Goes en Groot
- Natuurtoets Jaagpad Oost te Alkmaar, 21 april 2009, Grontmij Nederland bv.

Cultuurhistorie en Archeologie:

- Quicksan Cultuurhistorische waarden Plangebied Jaagpad, 24 maart 2004, Gemeente Alkmaar
- Archeologische opgravingen aan de Schermerweg 80 – 82 te Alkmaar, Hollandiareeks no. 60, mei 2006

Overleg:

- Verslag van het overleg over het concept bestemmingsplan Jaagpad Oost
- Nota van beantwoording zienswijzen Jaagpad Oost
- Nota van wijzigingen Jaagpad Oost

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan Jaagpad Oost is de wens woningbouw mogelijk te maken langs dit deel van het Noordhollandsch Kanaal.

De basis hiervoor is neergelegd in de door de gemeenteraad in 2002 vastgestelde visie 'Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen', waarin is aangegeven dat in principe wordt uitgegaan van woningbouw langs het Noordhollandsch Kanaal vanaf het Schermereiland tot en met het terrein van de voormalige meelfabriek. In het daarop volgende Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad, dat in 2005 door de gemeenteraad is vastgesteld, zijn ondermeer de stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgelegd. De Projectontwikkelingsmaatschappij Randstad Noord b.v. (PRN), die eigenaar is van het merendeel van de terreinen in het plangebied, heeft op basis daarvan een woningbouwplan voor het gebied opgesteld. Om het woningbouwplan ook juridisch mogelijk te maken is dit bestemmingsplan Jaagpad Oost opgesteld. Behalve dat het bestemmingsplan woningbouw mogelijk maakt, legt het ook de stedenbouwkundige kaders juridisch vast en zal de verdere uitwerking van de woningbouwplannen binnen deze kaders moeten passen. De plannen van de ontwikkelaar omvatten op dit moment ongeveer 470 appartementen, maar dit aantal kan bij de verdere uitwerking nog enigszins wijzigen.

1.2 Plangebied

Het Plangebied Jaagpad Oost ligt aan de oostzijde van Alkmaar, langs het Noordhollandsch Kanaal. Het gebied wordt begrensd door het Noordhollandsch Kanaal aan de zuidzijde en de Schermerweg aan de noordzijde. Aan de westkant sluit het plangebied aan op het voormalige terrein van Stoel van Klaveren (plangebieden Jaagpad West en Midden), dat ook tot woningbouwgebied zal worden ontwikkeld. Hier is langs het water een strook grond en het aanliggende water opgenomen in het plangebied om een bouwverorderingsgebied op te heffen. Aan de oostzijde eindigt het plangebied ongeveer ter hoogte van de Marconistraat waar de Schermerweg bij het Noordhollandsch Kanaal komt. Voor het bedrijventerrein Oudorp, dat ten noorden van de Schermerweg ligt, wordt gewerkt aan de uitvoering van het Herstructureringsplan Bedrijventerrein Oudorp dat gelijktijdig met Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad in 2005 is vastgesteld door de gemeenteraad.

1.3 Nieuw bestemmingsplan

Voor het grootste deel van het plangebied geldt nu nog het bestemmingsplan "Jaagpad e.o." uit 1977. Alleen het meest oostelijke deel van het plangebied ligt binnen het bestemmingsplan "Industrieterrein Oudorp", uit 1963. De voorgestelde ontwikkeling tot woningbouwgebied is binnen deze plannen niet mogelijk. Voor deze delen van het plangebied vervangt het bestemmingsplan Jaagpad Oost beide genoemde bestemmingsplannen. Voor het gedeelte van het Noordhollandsch Kanaal en de aanliggende oever (het oorspronkelijke jaagpad) dat binnen het plangebied valt wordt voor het eerst een bestemmingsplan opgesteld. Nu valt dit deel van het plangebied nog onder het regime van de bouwverordening.

Het plangebied ligt vrijwel helemaal in de geluidzone van bedrijventerrein Oudorp. Deze zone is recent geactualiseerd en vastgelegd in het paraplu-bestemmingsplan "Geluidzonering Bedrijventerrein Oudorp" dat in december 2008 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is goedgekeurd. In december 2009 is dit paraplu-bestemmingsplan onherroepelijk geworden. In het bestemmingsplan Jaagpad Oost wordt rekening gehouden met deze zone.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit in drie delen:

- de toelichting;
- de regels (voorheen de voorschriften genoemd)
- de verbeelding (voorheen de plankaart genoemd)

De toelichting beschrijft zover nodig de achtergronden van het bestemmingsplan.

- Hoofdstuk 1 geeft een toelichting op de redenen voor dit bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van plangebied.
- Hoofdstuk 3 behandelt het meest relevante rijks-, provinciale en regionale beleid.
- Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van het meest relevante gemeentelijke beleid.
- Hoofdstuk 5 geeft inzicht in het de (bouw)plannen en inrichting van het gebied.
- Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de milieu- en omgevingsaspecten.
- Hoofdstuk 7 geeft een toelichting op de juridische vormgeving van het bestemmingsplan en de vertaling hiervan in verbeelding en regels.
- Hoofdstuk 8 gaat in op de economische uitvoerbaarheid
- Hoofdstuk 9 gaat in op het gevoerde overleg en de inspraak.

2 Beschrijving van het plangebied

2.1 Historie

Het Jaagpadgebied kent een langdurige bewoningsgeschiedenis. Tegenwoordig zijn hiervan nog maar weinig sporen zichtbaar (zie ook paragraaf 6.9 Cultuurhistorie en archeologie).

De Schermerweg is onderdeel van de Westfriese Omringdijk, die al dateert uit de 13^e eeuw en is aangewezen als provinciaal monument. De Schermerweg was een belangrijke oostelijke ontsluiting van de stad richting de Schermer en Hoorn. De Schermerpoort op de rand van het Schermereiland herinnert daar nog aan. De dijk liep hier toen langs een natuurlijk water, het Zeglis, dat Alkmaar verbond met de Schermer.

De strook buitendijks grond, waartoe het huidige plangebied behoort, is aan het einde van de 16^{de} eeuw in gebruik genomen als een soort bedrijventerrein. Hier vestigden zich scheepswerven en andere neringen, waarbij bovendien de eigenaren en deels ook het personeel op de bedrijfslocaties woonden. In de 17^{de} en 18^{de} eeuw waren er maar liefst vier scheepswerven naast elkaar aanwezig in het gebied. Tussen deze bedrijven kwam vroeger ook andere bebouwing voor, zoals in de 17^{de} eeuw een enkele siertuin, zelfs met een theekoepel aan de oever, en enkele boerderijen.

Het gebied wordt nu aan de zuidzijde begrensd door het *jaagpad*, een smalle strook grond langs de oever die rond 1820 tijdens de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal is aangeplempt en die diende als pad voor de paarden van trekschuiten.

Het gebied aan de noordzijde van de Schermerweg blijft tot het midden van de vorige eeuw grotendeels agrarisch. In de zestiger jaren wordt daar het bedrijventerrein Oudorp ontwikkeld, als het bedrijventerrein Overdie aan de andere kant van het Noordhollandsch Kanaal vol raakt.

Op het Jaagpadgebied krijgen in de 20^{ste} eeuw grotere bedrijfsgebouwen de overhand, zoals de firma Stoel van Klaveren (kantoor en loodsen, vanaf 1965, Schermerweg 68-72), wasserij Krom (bedrijfspan uit 1909 in 1957 vervangen, Schermerweg 74-76), het voormalige Landbouwkantoor Noord-Holland (uit 1909, Schermerweg 78) en de meelfabriek (1930 gesticht, vervolgens meermalen verbouwd en uitgebreid, o.a. met een hoge betonnen silo in 1960, Schermerweg 86-90). Het merendeel van deze gebouwen is in de periode 2001-2007 afgebroken.

Met de aanleg van de Nieuwe Schermerweg en de Kraspolderbrug in de tweede helft van de vorige eeuw vanwege het toenemende autoverkeer, verliest de (oude) Schermerweg grotendeels haar functie en komt het plangebied achteraf te liggen. Dit wordt nog versterkt door de afnemende betekenis van het vervoer over water. Dit is waarschijnlijk mede een reden geweest dat veel van de bovengenoemde bedrijven hier zijn vertrokken.

2.2 Bestaande situatie

Alle bedrijfsbebouwing is inmiddels gesloopt en het plangebied ligt grotendeels braak. Alleen de schoorsteen van de voormalige wasserij Krom is nog aanwezig. Uitgangspunt is de schoorsteen te behouden en deze een plaats te geven in de nieuwe ontwikkeling. De schoorsteen zal hierdoor waarschijnlijk wel verplaatst moeten worden.

Ondanks dat het terrein braak ligt, vormen het Noordhollandsch Kanaal en de Westfriese Omringdijk ruimtelijk belangrijke structuurbepalende elementen. Functioneel is het van belang dat het bedrijventerrein Oudorp ten noorden van de Schermerweg als bedrijventerrein gehandhaafd blijft. Daarvoor is een herstructureringsplan opgesteld waarvan de uitvoering wordt voorbereid.

Met de ontwikkeling van het plangebied tot woningbouw ontstaat vanaf het Schermeiland een aaneengesloten woongebied langs het kanaal, omdat ook het voormalige Stoel van Klaverenterrein (Jaagpad West en Midden) wordt herontwikkeld als woningbouwlocatie.

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het, voor het plangebied, relevante rijks-, provinciale en regionale beleid.

3.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Het belangrijkste rijksbeleid op het vlak van de ruimtelijke ordening is vastgelegd in de Nota Ruimte. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijke beleid is gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter-)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van veiligheid.

Bestemmingsplannen zullen aan dit beleid zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren. Met het bestemmingsplan Jaagpad Oost wordt in de eerste plaats een bijdrage geleverd aan het hoofddoel door de omvorming van een in onbruik geraakt deel van het bedrijventerrein tot intensief bebouwd nieuw woongebied. Daarnaast wordt met name aan de 2^e doelstelling een bijdrage geleverd. Nationaal is het een belangrijke doelstelling om de druk naar buiten te verminderen door te bouwen binnen de stadsgrenzen. Voor wat betreft de uitbreiding van de woningvoorraad wordt in de Nota Ruimte 40% als streefgetal genoemd om te realiseren binnen de bestaande stadsgebieden. De ontwikkeling van woningbouw in het plangebied geeft daar invulling aan.

3.3 Provinciaal beleid

Het vigerende streekplan voor Noord-Holland Noord is vastgelegd in het "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, ontwikkelen met kwaliteit". Hierin worden voor het deelgebied Noord-Kennemerland en de HAL-regio (Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk) onder andere de volgende opgaven gesteld:

- Faciliteren van minimaal de autonome behoefte van circa 15.000 woningen in de periode 2004-2014 wat, gelet op de capaciteit in bestaande plannen (10.000 woningen), wat neerkomt op het zorgdragen voor voldoende nieuwe woningbouwlocaties voor circa 5.000 woningen;
- Voldoen aan de vraag bij uiteenlopende doelgroepen (waaronder opgaven als gevolg van de vergrijzing) en naar uiteenlopende woonmilieus en zorgen voor een goede afstemming van elkaar aanvullende woonmilieus binnen een samenhangend woningmarktgebied;
- Verdichting en stedelijke vernieuwing in met name Alkmaar met het doel om het stedelijke woonmilieutype te versterken.

Volgens de bijbehorende visie heeft Alkmaar, dé centrumstad van de HAL-regio en heel Noord-Holland Noord, beperkte uitlegmogelijkheden. Alkmaar kan nog wel een flinke kwaliteitsslag maken en een aanzienlijke capaciteit aanboren door herstructurering, verdichting en transformatie. Met transformatie wordt de herinrichting van centraal gelegen binnenstedelijke terreinen tot gemengde woonwerkgebieden bedoeld. Dit kan zoveel capaciteit opleveren, dat mogelijk kan worden voorzien in de grote vraag naar het stedelijke woonmilieutype.

Dit bestemmingsplan maakt planologisch een woningbouwplan mogelijk dat een bijdrage kan leveren aan de hierboven genoemde uitgangspunten.

3.4 Regionale Woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015

De regionale woonvisie presenteert het gezamenlijke woonbeleid van de gemeenten in Noord-Kennemerland voor de periode 2005 – 2015. In deze periode bestaat de minimale bouwopgave voor het gebied uit 15.100 woningen.

Uit de woningmarktanalyse is gebleken dat er de komende jaren met name een opgave voor starters en ouderen ligt. Voor starters is de locatie van de woning zeer belangrijk (nabij centrumvoorzieningen), het type woning maakt niet zoveel uit, als het maar betaalbaar is.

Regionaal staan voor de komende tien jaar bijna 9.000 huur- en koopappartementen in de planning. Het grootste deel hiervan (bijna 60%) komt in Alkmaar. Als tegenhangers van de meer suburbane, minder dichte woonmilieus in alle naoorlogse wijken, wil Alkmaar stedelijke woonmilieus met hoge dichtheid creëren. In de periode van 2005 t/m 2008 dienen 4.000 woningen te worden gebouwd. De periode 2010-2015 is goed voor 2.600 woningen. 84% dient binnenstedelijk te worden gerealiseerd, 16% in uitleg locaties.

De Regionale Woonvisie sluit aan op het provinciale en rijksbeleid. Met het bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de woningbouwtaakstelling en aan de doelstelling binnenstedelijk woningbouw te realiseren.

3.5 Convenant Woningbouwafspraken

Om de gewenste woningbouwproductie te realiseren is in 2004 het Convenant Woningbouwafspraken getekend tussen rijk, provincie en gemeente. Daarin is uitgegaan van een productie van 3400 woningen in Alkmaar in de periode 2005 tot en met 2009. Dit aantal blijkt inmiddels om allerlei redenen moeilijk te halen. De woningbouwproductie zal dus ook in de jaren daarna belangrijk blijven om te voldoen aan de woningbouwtaakstelling.

De woningbouwplannen in het plangebied kunnen vanaf 2011 een bijdrage leveren aan de noodzakelijke woningbouwproductie in de stad.

4 Gemeentelijk beleid

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de gemeentelijke beleidsstukken op het vlak van de ruimtelijke ordening die van belang zijn voor het plangebied. Op het sectorale beleid zal zover nodig ingegaan worden bij de toelichting op het plan en de plantoets (hoofdstukken 5 en 6).

Zoals hiervoor aangegeven was het plangebied tot voor kort onderdeel van het bedrijventerrein Oudorp-Jaagpad. Leegstand en marginaal gebruik hebben geleid tot een discussie over de functie van het Jaagpadgebied. Het eerste deel van Jaagpadgebied waar voor woningbouw gekozen werd, is het gedeelte direct aansluitend op het Schermereiland waar voorheen het bedrijf Stoel van Klaveren gevestigd was (nu plangebieden Jaagpad West en Jaagpad Midden). Eind jaren negentig werd in het kader van de stadsvernieuwing een herstructureringsplan voor het Schermereiland gemaakt. Toen werd ook besloten om het Stoel van Klaverenterrein te ontwikkelen voor woningbouw, mede omdat het Bouwfonds dit terrein inmiddels verworven had en dit een bijdrage kon leveren aan het ontwikkelen van het Schermereiland tot aantrekkelijk woongebied. Het herstructureringsplan was onderdeel van het grote stedenbeleid zoals vastgelegd in de nota 'Alkmaar, sterke stad in een grote regio' (1999).

In dezelfde periode, rond 2000, wordt ook een discussie gevoerd over de toekomst van de kanaaloeveren aan de oostzijde van Alkmaar. Deze discussie leidt in 2002 tot de vaststelling van de nota "Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling in hoofdlijnen", waarin een toekomstperspectief wordt geschetst voor de diverse gebieden langs het kanaal. Voor het Jaagpadgebied wordt daarin aangegeven dat voorsnog wordt ingezet op woningbouw 'tot en met het terrein van de voormalige meelfabriek' (het gebied dat nu Jaagpad Oost vormt). Dit sloot logisch aan op de woningbouw op het Stoel van Klaverenterrein. Wel diende nog onderzocht te worden wat de gevolgen van woningbouw waren voor de aanwezige bedrijven op het bedrijventerrein Oudorp. Met deze keus werd gelijktijdig besloten de rest van het bedrijventerrein Oudorp als bedrijventerrein te handhaven.

Als vervolg op nota 'Oostelijke Kanaalzone' wordt daarna parallel gewerkt aan twee producten. Voor het plangebied Jaagpad Oost is het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad gemaakt en voor het bedrijventerrein is het Herstructureringsplan Bedrijventerrein Oudorp opgesteld. In het Haalbaarheidsonderzoek zijn de gevolgen voor de bedrijven met name op milieugebied in kaart gebracht en is een stedenbouwkundige verkenning gemaakt om een beeld te krijgen van het mogelijke woningaantal. Daarbij zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor woningbouw aangegeven om bij een positief besluit voor woningbouw ook direct de kaders voor de verdere planontwikkeling vast te leggen.

Omdat beide producten een nauwe relatie met elkaar hadden, al was het maar vanwege het verzet van de bedrijvenvereniging tegen wonen in het plangebied, zijn beide producten gelijktijdig in de gemeenteraad behandeld en in 2005 vastgesteld. Na de vaststelling is gewerkt aan de uitwerking van beide producten.

Bovengenoemde nota's die in ruimtelijke zin het kader voor de planvorming geweest zijn, zullen hieronder uitgebreider worden toegelicht. Afgesloten wordt met een overzicht van de vigerende bestemmingsplannen.

4.2 Alkmaar, sterke stad in een grote regio

De herstructurering van het Schermereiland is onderdeel van het grote stedenbeleid. Inmiddels is de derde fase van het grote stedenbeleid in uitvoering. (GSB III 2005-2009). Het meerjaren-ontwikkelingsprogramma is vastgelegd in de nota 'Alkmaar, sterke stad in een grote regio'. Dit is het vervolg op de eerdere stadsvisie. Het ontwikkelingsprogramma kent zes thema's waarvan er vijf al eerder waren opgenomen in de stadsvisie. Deze thema's zijn: Sterk centrum, Vitale samenleving, Moderne Economie, Gevarieerd wonen, Veilig Alkmaar en Omgevingskwaliteit.

De herstructurering Schermereiland is onderdeel van het thema Gevarieerd wonen. In 2002 is begonnen met de herstructurering van de wijk Schermereiland door de sloop van 150 woningen in het Rooie Dorp. Om de herstructurering planologisch mogelijk te maken wordt in 2003 de Structuurvisie Schermereiland vastgesteld. In september 2005 zijn de eerste 143 woningen (koop- en huurwoningen) opgeleverd. Ook het buurthuis, een peuterspeelzaal en een school worden in dat jaar

opgeleverd. In 2006 zijn de laatste 10 woningen opgeleverd en wordt de inrichting van de openbare ruimte met groenvoorziening afgerond. De ontwikkeling van woningbouw op het voormalige Stoel van Klaverenterrein in combinatie met de sloop van een aantal slechte woningen aan de Wagenmakersstraat vormt de tweede fase van de herstructurering van de wijk Schermereiland.

Binnen het thema Gevarieerd wonen wordt ook de noodzaak van intensief ruimtegebruik aan de orde gesteld vanwege het feit dat Alkmaar nauwelijks meer uitbreidingsmogelijkheden heeft. Aangegeven wordt dat locaties die hun functie verliezen daarom in aanmerking komen voor woningbouw en de Kanaaloeverzone wordt daarbij genoemd als een van de locaties waaraan gedacht moet worden.

Onder het thema Moderne economie wordt onder andere gemeld dat bestaande bedrijventerreinen zoals Oudorp een opknapbeurt verdienen en wordt de herstructurering van dit bedrijventerreinen als doelstelling en ambitie voor de komende periode geformuleerd.

4.3 Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling in hoofdlijnen

Rond 2000 wordt een discussie gestart over de toekomst van de kanaaloevers aan de oostzijde van Alkmaar. De aanleiding hiervoor is dat er rond het kanaal veranderingen te verwachten zijn. Op een aantal plekken staan terreinen leeg en ontwikkelaars hebben terreinen gekocht om deze opnieuw te ontwikkelen. Er is echter geen toetsingskader om de nieuwe ontwikkelingen te beoordelen zodat het gevaar dreigt van losse ontwikkelingen zonder samenhang.

Met de vaststelling van de nota "Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen", in de gemeenteraad van 28 november 2002 geeft de gemeente haar visie op de toekomstige ontwikkeling van de oostelijk kanaaloevers in Alkmaar. Deze rapportage wordt daarom de "Kanaaloevervisie" genoemd. Onderkend wordt dat, hoewel de deelgebieden sterk verschillen het kanaal als gezamenlijke drager moet worden beschouwd. Dit is vertaald in een nadrukkelijke keuze voor openbaarheid van de oevers over de gehele lengte van het kanaal. Langs de oevers wordt gekozen voor de realisering van doorgaande routes voor langzaamverkeer die bijdragen aan de beleving en de verlevendiging van het gebied. Voor alle deelgebieden geldt de wens de stad weer een duidelijk gezicht aan het water te geven.

Voor het Jaagpadgebied zijn in de Kanaaloevervisie twee belangrijke zaken aangegeven:

- Vooralsnog wordt ingezet op woningbouw tot en met het terrein van de voormalige meelfabriek. Er wordt gedacht aan appartementenblokken opgespannen tussen de dijk en het kanaal, zodat het kanaal vanaf de dijk zichtbaar blijft. Langs het kanaal komt een langzaamverkeersroute;
- Uiteraard zal nog nader onderzoek moeten worden verricht naar de gevolgen voor de aanwezige bedrijven.

BEDRIJVENTERREIN OUDORP (JAAGPAD), OUD OVERDIE (ZEGGIS)



Afbeelding 1 : Ontwikkelingbeeld bedrijventerrein Oudorp (Jaagpad), Oud Overdie (Zeglis)
(uit Oostelijke Kanaalzone, ontwikkelingen op hoofdlijnen)

Een definitief standpunt over woningbouw in het plangebied Jaagpad Oost (vanaf het terrein Stoel van Klaveren waar reeds gekozen is voor woningbouw met de vaststelling van de Structuurvisie Schermereiland), wordt daarmee afhankelijk gesteld van de resultaten van het nader onderzoek naar de gevolgen van de woningbouwplannen voor de bedrijven op het bedrijventerrein Oudorp.

Omdat het grootste deel van het plangebied particulier terrein is, neemt de gemeente eerst een afwachtende houding aan, maar start dit onderzoek als PRN zich meldt met plannen voor de ontwikkeling van het gebied. De resultaten van dit onderzoek staan in het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad.

Met de principekeuze voor woningbouw in het plangebied Jaagpad Oost maakt de Kanaaloeversvisie ook de keuze om de rest van het bedrijventerrein Oudorp als bedrijventerrein te handhaven.

4.4 Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad

De gemeente Alkmaar heeft op 21 maart 2005 het "Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad" vastgesteld met daarin opgenomen de onderzoeksresultaten en stedenbouwkundige randvoorwaarden. De aanleiding van deze rapportage was de wens van de ontwikkelaar om het gebied te ontwikkelen voor woningbouw en te onderzoeken of, in aansluiting op de Kanaaloeversvisie en de herstructurering van het bedrijventerrein Oudorp, de functies van wonen en werken in dit gebied naast elkaar kunnen functioneren. Het doel van het Haalbaarheidsonderzoek is om een goede afweging te maken tussen woningbouw en de gevolgen voor de bedrijven op het bedrijventerrein Oudorp.

Het Haalbaarheidsonderzoek is verlopen via twee lijnen:

- Onderzoek naar de gevolgen van eventuele woningbouw voor bedrijven op het naastgelegen bedrijventerrein. Het ging daarbij met name om beperkingen waarmee bedrijven te maken zouden kunnen krijgen, waarbij vooral gedacht werd aan strengere milieueisen;
- Een stedenbouwkundige verkenning om de mogelijkheden voor woningbouw op het Jaagpadgebied in beeld te brengen, bedoeld om de ruimtelijke randvoorwaarden in de zin van bouwhoogtes en rooilijnen en een indicatie van het daarbij mogelijke woningaantal vast te leggen.

Het Haalbaarheidsonderzoek laat zien dat er goede mogelijkheden voor woningbouw zijn op het Jaagpad en dat de gevolgen daarvan voor de bedrijven beperkt zijn. Op grond daarvan is een principebesluit voor woningbouw genomen en zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld. Er is dan nog sprake van een principebesluit, omdat voor wat betreft de mogelijkheid om de geluidszonering aan te passen nog schattingen gehanteerd zijn over de geluidsproductie van de bedrijven. Inmiddels is uit het vervolgonderzoek in het kader van het "Paraplubestemmingsplan Geluidzonering bedrijventerrein Oudorp" gebleken dat er geen reden is voor een ander besluit.

Omdat in het Haalbaarheidsonderzoek ook direct de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn vastgelegd, kon na vaststelling, door de ontwikkelaar verder gewerkt worden aan de uitwerking van de woningbouwplannen. In hoofdstuk 5 wordt uitvoerig op deze randvoorwaarden ingegaan.

4.5 Herstructureringsplan bedrijventerrein Oudorp

Gelijktijdig met het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad stelt de gemeenteraad op 21 maart 2005 ook het Herstructureringsplan Bedrijventerrein Oudorp vast. Hiermee kiest de gemeenteraad gelijktijdig voor woningbouw op het Jaagpad en modernisering van het bedrijventerrein en geeft ze dus aan dat beide als gelijkwaardig naast elkaar moeten worden ontwikkeld.

Een belangrijk doel van de herstructurering is het tegengaan van het teruglopen van de werkgelegenheid. Het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voorkomt dat bedrijven wegtrekken en gaat leegstand tegen. Na herstructurering zal het aantal werkplaatsen stijgen. Het herstructureringsplan richt zich met name op het verbeteren en de herinrichting van de openbare ruimte. Het gaat hierbij om dagelijkse problemen als het gebrek aan parkeer ruimte en onvoldoende doorstroming.

4.6 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren twee bestemmingsplannen en een deel van het plangebied valt nog onder het regime van de bouwverordening.

Het grootste deel van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Jaagpad e.o. In dit bestemmingsplan, dat is vastgesteld op 14 april 1977 en goedgekeurd op 22 november 1977, heeft het plangebied overwegend een bedrijvenbestemming. De maximum bouwhoogte is ter plaatse van de voormalige meelfabriek 17,50 meter, waarbij ongeveer de helft van het terrein tot 27,0 meter hoogte mag worden gebouwd. Voor de overige terreinen ten westen van de meelfabriek geldt een maximum bouwhoogte van 11.0 meter.

Voor het meest oostelijke puntje van het plangebied is het bestemmingsplan "Industrieterrein Oudorp" van toepassing. Het deel van het plangebied binnen dit bestemmingsplan heeft de bestemming "loswal", waarbinnen slechts gebouwen van beperkte afmeting zijn toegestaan.

In 2002 is er een partiele herziening gemaakt voor beide bestemmingsplannen en deze zijn vastgesteld op 18 september 2002 en goedgekeurd op 17 december 2002. Deze herzieningen zijn gemaakt om een duidelijke regeling te hebben voor dienstwoningen. De bestaande dienstwoningen zijn positief bestemd en nieuwe dienstwoningen zijn niet toegestaan.

Voor het deel van het Noordhollandsch Kanaal en de aanliggende oever wordt voor het eerst een bestemmingsplan opgesteld. Nu valt dit deel van het plangebied nog onder het regime van de bouwverordening.

De voorgenomen realisatie van woningbouw past niet binnen deze bestemmingsplannen en het bouwverordeninggebied en daarom is dit nieuwe bestemmingsplan Jaagpad Oost nodig. Het bestemmingsplan Jaagpad Oost zal verder rekening moeten houden met het recent vastgesteld paraplubestemmingsplan "Geluidzoning Bedrijventerrein Oudorp"(onherroepelijk in december 2009). Het bedrijventerrein Oudorp is een gezoneerd bedrijventerrein in het kader van de Wet geluidhinder en met genoemd bestemmingsplan is de geluidszone rond het bedrijventerrein geactualiseerd. Het plangebied Jaagpad Oost ligt vrijwel geheel binnen de nieuw vastgestelde geluidszone en daar zal bij de woningbouwplannen dus rekening mee gehouden moeten worden.

5 Planbeschrijving

5.1 Algemeen

Met dit bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van woningbouw langs een deel van het Noordhollandsch Kanaal planologisch mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan vormt de juridisch planologische vertaling van de woningbouwplannen zoals die zijn gemaakt binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Een aanzet voor deze stedenbouwkundige randvoorwaarden is al gegeven in nota 'Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen' (de Kanaaloevervisie, 2002). In het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden verder uitgewerkt en vastgelegd. Daarom zal eerst ingegaan worden op de stedenbouwkundige randvoorwaarden en vervolgens het plan worden toegelicht.

5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

De Kanaaloevervisie had als doel te komen tot een samenhangende visie voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden langs het Noordhollandsch Kanaal aan de oostkant van Alkmaar. In deze visie is de ambitie uitgesproken dat het kanaal weer een entree voor de stad dient te worden met een representatief stadsfront. Hoewel de deelgebieden onderling sterk mogen verschillen, het kanaal moet als gezamenlijke drager worden beschouwd. Dit is vertaald in een keuze voor openbaarheid van de oevers en een stelsel van doorgaande routes voor langzaamverkeer langs het kanaal, die bijdragen aan de beleving en verlevendiging van het kanaal en de oevers van het kanaal. In de visie wordt specifiek voor de locatie Jaagpad Oost gedacht aan appartementenblokken, opgespannen tussen de dijk en het kanaal zodat het kanaal vanaf de dijk zichtbaar blijft.

In het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad is dit uitgewerkt en vastgelegd in stedenbouwkundige randvoorwaarden. De randvoorwaarden richten zich specifiek op het plangebied Jaagpad Oost, maar worden ontleend aan een stedenbouwkundige verkenning waarin de deelgebieden Jaagpad West, Midden en Oost in onderlinge samenhang zijn bekeken, maar ook in relatie tot de plannen voor het Schermereiland en Schelphoek.

In het Haalbaarheidsonderzoek wordt gesproken over een ruimtelijk raamwerk. Daarin worden binnen het gebied drie zones met een eigen sfeer onderscheiden, te weten kade, gebouw en dijk. Naast algemene randvoorwaarden voor het hele plangebied worden voor elke zone specifieke randvoorwaarden aangegeven. Voor de volledigheid worden ze hier puntsgewijs weergegeven:

Algemeen:

- De plannen voor het Jaagpadgebied moeten voldoen aan de randvoorwaarden die zijn gesteld in de rapportage "Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen". Bijzondere aandacht moet besteed worden aan de visuele relatie tussen kanaal en dijk;
- De plannen moeten passen binnen het raamwerk dat wordt gevormd door de drie dragers van het gebied, te weten: het kanaal, de Westfriese Omringdijk en de groene corridors;
- Als uitgangspunt voor het structureren van het te ontwikkelen gebied dienen de open groene corridors ten zuiden van het kanaal doorgetrokken te worden. Deze corridors moeten een minimale breedte van 20 meter hebben, waarop de bebouwingswand reageert;
- Evenwijdig aan het kanaal wordt een zonering aangebracht waarin een onderscheid wordt gemaakt in sferen. De zones die worden onderscheiden zijn dijk (1), gebouw (2) en kade (3). Deze worden hierna afzonderlijk toegelicht.

Dijk:

- De karakteristieken van een dijk als hoogteverschil en talud moeten worden teruggebracht;
- De dijk moet weer als groen element herkenbaar zijn;
- De inrichting van het profiel van de dijk moet afgestemd zijn op zowel het gebruik door bewoners als het gebruik door de bedrijven op het bedrijventerrein.

Gebouw:

- Binnen de zone gebouw dient een onderscheid te worden gemaakt in bebouwingshoogte. De bebouwing aan de kanaalzijde reageert in de hoogte op de schaal van het Kanaal, terwijl de bebouwing grenzend aan de Schermeweg, naast de bestaande woningen aan de rand van het

terrein van Stoel van Klaveren, een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen mag hebben. De bebouwing vormt een wand ter begeleiding van het kanaal met perforaties voor behoud en versterking van de relatie van het kanaal met de dijk en achterliggend gebied;

- Langs het kanaal kunnen het begin en het einde van het gebied worden versterkt door hoogteaccenten;
- De bebouwing dient aan de kanaalzijde in de rooilijn te worden geplaatst. Deze rooilijn ligt op 10 meter van het kanaal. Afhankelijk van de uitvoering van de plint is een marge van 2 meter bespreekbaar als dat nodig is om tot een goede invulling/vormgeving van de plint te komen;
- De rooilijn aan de dijkzijde ligt vanuit het hart van de weg gemeten (indien de weg zijn huidige profiel van 7 meter behoud) op 18,5 meter. Overschrijding van de aangegeven rooilijn is in beperkte mate mogelijk, mits bij uitwerking de vormgeving zodanig is dat deze geen concurrentie voor de dijk betekent;
- De oriëntatie van de bebouwing is gericht op het kanaal en de dijk;
- De bebouwing dient een industriële uitstraling te krijgen;
- De bebouwing langs de kadezijde dient met een verhoogde plint te worden uitgevoerd;
- Zoals uit de conditiekaart (afbeelding 3) is af te lezen, reageert de hoogte van de bebouwing op de schaal van het kanaal. Onderlinge hoogteverschillen moeten minimaal uit 2 bouwlagen bestaan. Daar waar hoogteverschil wordt gecreëerd moet de hoogste bebouwing langs de kanaalzijde zijn gesitueerd
- De woningen op de verdieping moeten intern ontsloten worden;
- De bebouwing is voor gemotoriseerde voertuigen alleen toegankelijk vanaf de Schermerweg;
- Parkeren dient op eigen terrein opgelost te worden met in hoofdzaak inpandige of ondergrondse parkeerplaatsen;
- Het plan moet voorzien in speelvoorzieningen;
- Behoud van de schoorsteen van de voormalige wasserij Krom is uitgangspunt.

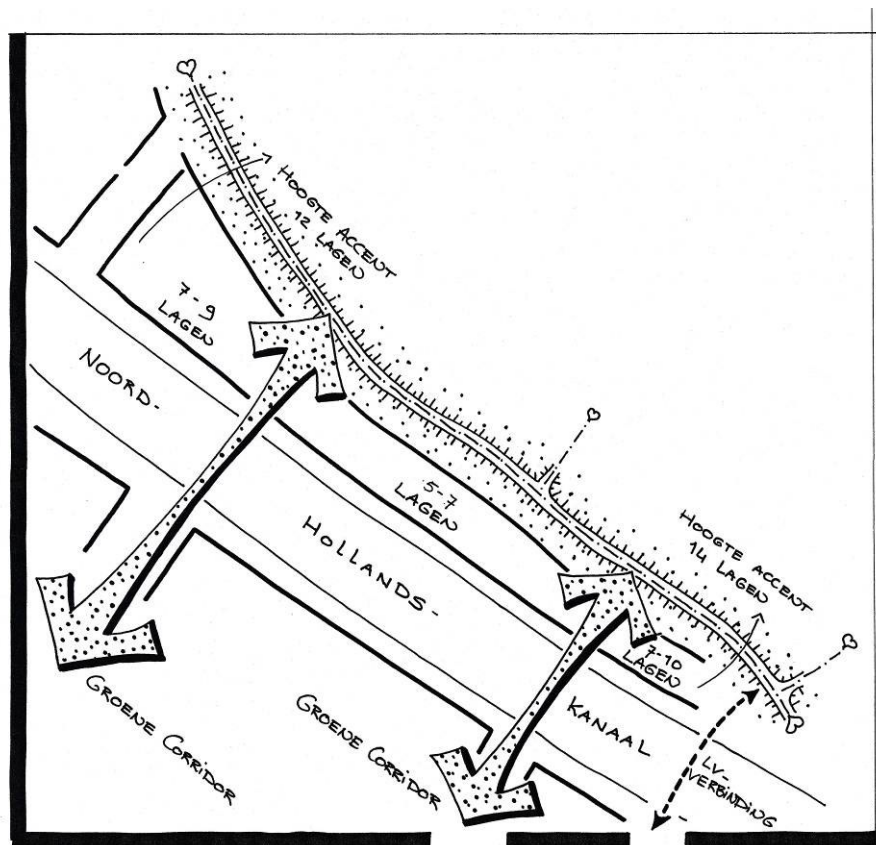
Kade

- De zone dient een duidelijke relatie met het water te behouden;
- Het gaat om een openbaar toegankelijk gebied met een doorgaande langzaamverkeersroute, tevens een verblijfsruimte;
- Als breedte van de kade dient een minimale maat van 10 meter te worden gehanteerd.
- De kade dient een industriële uitstraling te krijgen;
- Er dient gebruik te worden gemaakt van kwalitatief robuuste materialen en aandacht besteed te worden aan detaillering en milieuvriendelijkheid;
- Het straatsmeubilair dient uitgevoerd te worden in natuurlijke materialen.

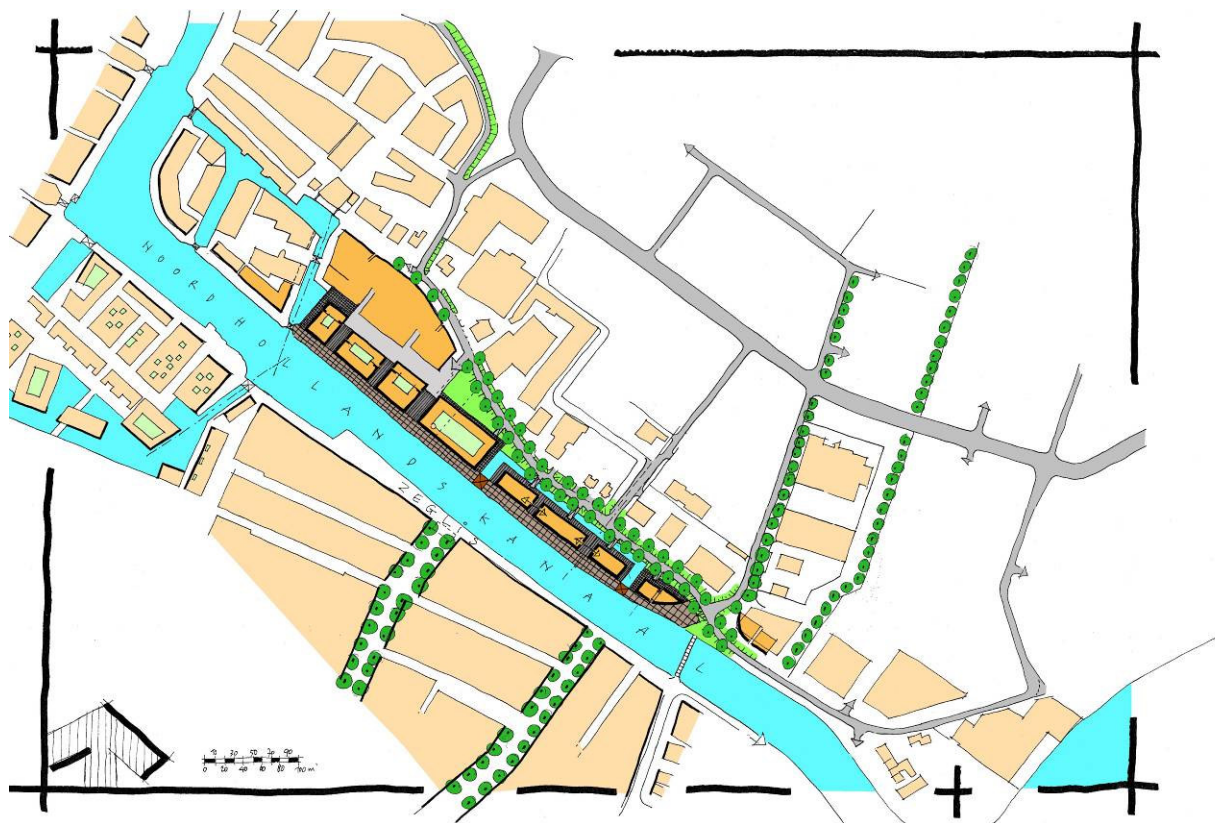
Daarnaast zijn de volgende kwaliteitswensen aangegeven:

- Bruggen uitvoeren als plankiers (geen traditionele ophaalbruggen) is wenselijk;
- Tijdelijke aanlegplaatsen voor boten langs de kade zijn wenselijk;
- Bij de invulling van de plint kan gedacht worden aan publieksgerichte en atelierachtige functies;
- Bomen worden zo mogelijk toegevoegd ter begeleiding van de dijk, alsmede het versterken van het groene karakter van de dijk en de leefbaarheid van het openbaar gebied;
- Door eventueel toevoegen van water langs de dijk wordt het kenmerk van een waterkerend element benadrukt.

Bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden is een *conditiekaart* (zie afbeelding 2) opgenomen, waarin de stedenbouwkundige hoofdopzet en de belangrijkste ruimtelijke kaders zoals rooilijnen, bouwhoogtes en groene corridors zijn weergegeven. Door middel van een *voorbeeldverkeveling* (zie afbeelding 3) wordt zichtbaar gemaakt dat binnen deze randvoorwaarden het ontwikkelen van een aantrekkelijk woningbouwplan mogelijk is. De stedenbouwkundige randvoorwaarden en de voorbeeldverkeveling hebben de basis gevormd voor de uitwerking in woningbouwplannen zoals deze door de ontwikkelaar zijn gemaakt.



Afbeelding 2 : Conditiekaart (uit het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad)



Afbeelding 3: voorbeeldverkaveling (uit het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad)

5.3 Het plan

5.3.1 Hoofdropzet

Op basis van de stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals die in het Haalbaarheidsonderzoek zijn vastgelegd zijn door de ontwikkelaar in overleg met de gemeente woningbouwplannen gemaakt, die inmiddels zover zijn uitgewerkt dat ze vastgelegd kunnen worden in het bestemmingsplan. Dit is gebeurd met enige marge, maar de verdere uitwerking van de plannen dient te blijven binnen de nu in het bestemmingsplan vastgelegde grenzen.

In de hoofdropzet van het bestemmingsplan is de hiervoor beschreven conditiekaart goed herkenbaar evenals de drie genoemde zones dijk, gebouw en kade.

Langs het kanaal zijn duidelijk drie plandelen te onderscheiden, gescheiden door insteekhavens die tot aan de dijk doorlopen. Deze insteekhavens liggen op de plekken van de groene corridors zoals die op de conditiekaart zijn aangegeven en krijgen een breedte van tenminste 20 meter.

De kade langs het Noordhollandsch Kanaal is, behalve als verblijfsgebied, bestemd voor voetgangers en fietsers. De plandelen zijn met de auto alleen vanaf de dijk bereikbaar. In het kleinste meest oostelijke plandeel zal het parkeren inpandig opgelost worden met waarschijnlijk een mechanisch parkeersysteem. Onder beide andere plandelen komt een parkeersouterrain. Behalve op de dijk en bij de entrees tot de parkeervoorzieningen blijft het plangebied dus autovrij.

Elk van de plandelen kent een eigen geleding waarbij de bouwhoogtes voortkomen uit de conditiekaart. Het meest westelijke plandeel kent (op het parkeersouterrain) duidelijk drie zelfstandige gebouwen elk met een eigen hoogte. Het middelste plandeel bestaat uit geschakelde bouwdelen (ook op een parkeersouterrain) waarbij de drie bouwdelen aan het kanaal 7 lagen zijn en de bouwdelen aan de zijde van de dijk 5 lagen. Door de ruimte tussen de bouwdelen aan het kanaal krijgen ook alle woningen aan de zijde van de dijk zicht op het water. Het meest oostelijk plandeel vormt echt de kop van het project, met op de kop een hoogteaccent in 14 lagen. Behalve op het kanaal is deze kop ook duidelijk naar de oostkant gericht. De openruimte op het dak van de parkeersouterrains zal worden ingericht als gezamenlijke buitenruimte en hier komen ook enkele kleine speelvoorzieningen. Hoewel deze daken waarschijnlijk vrij toegankelijk worden, krijgen ze door de verhoogde ligging toch een semi-openbaar karakter in de zin dat ze duidelijk onderdeel zijn van het wooncomplex.

Uitgangspunt is dat langs het kanaal de eerste bouwlaag een grotere hoogte krijgt, zodat een hogere plint ontstaat, waarin ruimte is voor al dan niet commerciële voorzieningen die binnen het woongebied passen. Deze voorzieningen moeten bijdragen aan de levendigheid op de kade.

De kade langs het kanaal krijgt overwegend de breedte van 10 meter, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige randvoorwaarden, waarbij een marge van 2 meter gebruikt kan worden als dat nodig is voor een goede uitvoering van de plint of vormgeving van het gebouw. De afstand van 18.50 meter van de bebouwing (exclusief de souterrains) tot het hart van de dijk wordt op enkele punten overschreden, maar is overwegend gerealiseerd.

In afwijking van de vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden is voor het middelste plandeel een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om op het gedeelte langs de kade een terugliggende 8^e bouwlaag toe te staan. Dit biedt de mogelijkheid om daar een aantal penthouses te realiseren. Doordat deze bouwlaag tenminste 3 meter moet terugliggen, heeft ze weinig invloed op het beeld van de bebouwing. Deze ontheffing kan worden verleend om de financiële haalbaarheid van het plan te vergroten.

Ook in afwijking van de stedenbouwkundige randvoorwaarden zal de kade geen industriële uitstraling krijgen maar een groen karakter. Dit is in het bestemmingsplan vastgelegd door de oever van het Noordhollandsch Kanaal de bestemming Groen te geven. Deze wijziging is doorgevoerd omdat de gemeenteraad eind 2009 bij de vaststelling van het Ruimtelijk Kader voor Jaagpad Midden heeft gekozen voor een groene oever omdat daarmee beter het karakter van het Jaagpadgebied wordt vastgelegd. Omdat Jaagpad Oost, Midden en West stedenbouwkundig als een samenhangend gebied worden ontwikkeld is deze wijziging ook in Jaagpad Oost (en West) doorgevoerd.

5.3.2 Functioneel

Het plangebied Jaagpad Oost zal in hoofdzaak een woningbouwlocatie worden. Binnen het plangebied is beperkte ruimte voor bijzondere functies. Met name de verhoogde plint biedt ruimte voor

bij het wonen passende functies en voorzieningen. Dit kan de langzaamverkeersroute langs het Noordhollandsch Kanaal een levendige en dynamische uitstraling geven. Gedacht wordt aan lichte vormen van horeca en detailhandel en bepaalde ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven.

Binnen het plangebied zullen uitsluitend appartementen worden gerealiseerd. Op dit moment omvatten de plannen circa 470 appartementen, maar dit aantal is nog niet definitief. Omdat in of net voor de geplande opleveringsperiode (vanaf 2011) in Alkmaar naar verwachting een aanzienlijk aantal appartementen zal worden opgeleverd, zal afhankelijk van de markt en de afzetbaarheid de definitieve woningdifferentiatie worden bepaald onder andere wat betreft de woninggroottes. Dit zal het uiteindelijke woningaantal bepalen.

Bij de planvorming voor Jaagpad Oost is de nota "Visie op wonen in Alkmaar 2002-2006" (vastgesteld in 2002), kortweg de nota Wonen, uitgangspunt geweest. Recent (februari 2009) is de 'Nota Wonen 2008-2013' vastgesteld.

Specifiek nieuw in de 'Nota Wonen 2008-2013' is het uitgangspunt dat 30% van de woningen in categorie 1 moet worden gerealiseerd waarvan minimaal 2/3 deel uit huurwoningen moet bestaan. De nota geeft verder duidelijkheid op het punt van de Koopgarant-woningen. Deze worden gerekend tot de categorie waarin de verkoopprijs valt.

In het haalbaarheidsonderzoek dat in 2005 is vastgesteld is voor de woningbouw in Jaagpad Oost vastgelegd dat 30% betaalbare woningbouw (categorie 1) dient te zijn en 70% op een marktconform prijspeil mag worden gerealiseerd. Op basis daarvan is de planontwikkeling gestart. Daarna zijn de bestuurlijke uitgangspunten met betrekking tot woningbouw eerst gewijzigd in de zin dat naast 30% in categorie 1 ook 10% in categorie 2 gerealiseerd diende te worden. In de nieuwe nota wonen is het uitgangspunt nu weer 30% woningbouw in categorie 1, maar hiervan dient nu minimaal 2/3 uit huurwoningen te bestaan.

Bij lopende woningbouwplannen is het veelal niet mogelijk deze volledig aan te passen aan wijzigend beleid. Dat geldt ook hier. De mogelijkheden zijn echter wel bekeken. De ontwikkelaar heeft aangegeven met toepassing van een Koopgarantregeling tenminste 30% in categorie 1 en circa 5% in categorie 2 te willen realiseren. De mogelijkheden om een deel of delen van het project bij een woningcorporatie of belegger onder te brengen en daarmee in de huur te brengen worden nog onderzocht.

In de nieuwe Nota Wonen wordt aangegeven dat veel locaties in Alkmaar zich lenen voor centrumstedelijke woonvormen, maar dat dit door het grote aantal appartementen problemen kan geven met de afzetbaarheid. Dit woningtype heeft specifieke kwaliteiten nodig om afgezet te kunnen worden. Deze problematiek speelt zeker ook in Jaagpad Oost. In het plan komt daarom een grote diversiteit aan appartementen. De ligging aan het kanaal geeft het plan een bijzondere kwaliteit. Verder heeft het gebied een bedrijfsverleden en is het uitgangspunt dat de bebouwing een industriële uitstraling dient te krijgen om op die manier het industriële verleden van deze locatie in de nieuwbouw terug te laten keren, en zo het gebied een eigen identiteit te geven.

In de nieuwe Nota wonen is voor nieuwbouw ook het uitgangspunt dat deze aanpasbaar wordt gebouwd aan de hand van de al bestaande "Checklist gebruikskwaliteit woningen en woongebouwen" en het GPR-programma woonkwaliteit. Bij de verdere ontwikkeling van de woningbouwplannen zal daar rekening mee gehouden worden.

5.3.3 Verkeer

Autoverkeer

Volgens de woningbouwplannen voor het Jaagpadgebied zullen de komende jaren langs het Noordhollandsch Kanaal tussen het kanaal en de Schermerweg ongeveer 650 woningen worden gebouwd. Voor deze woningontwikkeling wordt buiten het woongebied zelf geen nieuwe infrastructuur aangelegd. De ontsluiting loopt dus via de Schermerweg en de wegenstructuur op het bedrijventerrein Oudorp. De Edisonweg is de centrale verzamelweg binnen dit bedrijventerrein. Deze weg sluit op twee punten aan op de Nieuwe Schermerweg, die onderdeel is van de hoofdwegenstructuur van de stad, namelijk bij het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Rijnstraat en het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Saturnusstraat. Beide kruispunten zijn recent gereconstrueerd in het kader van de plannen voor de Bus-on-line, waarbij ook rekening is met de woningbouwplannen langs het Jaagpad.

In de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid, door de gemeenteraad vastgesteld op 10 september 2009, is het voornemen aangegeven een verbinding te maken over het Noordhollandsch Kanaal

tussen de Bestevaerstraat (Overdie) en de Edisonweg (Oudorp). Dit principebesluit moet nog uitgewerkt worden, maar zal een flinke invloed hebben op de verkeersstromen op het bedrijventerrein. Voor het plangebied is daarom gekeken naar de verkeerssituatie met en zonder Bestevaerbrug.

In het gebied zijn thans geen problemen met de verkeersafwikkeling. Alle wegen binnen het bedrijventerrein zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen. De maximumsnelheid bedraagt 50 km/h. Vanwege de ligging is er binnen het gebied vooral sprake van bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer maakt gebruik van de Nieuwe Schermerweg. De verkeersintensiteiten binnen het bedrijventerrein zijn hierdoor laag. Door toevoeging van de woningbouw zal de verkeersbelasting op het interne wegennet wijzigen. De volgende tabel geeft een beeld van de belastingen zoals deze nu zijn en worden verwacht na realisatie van de woningbouw, maar zonder een Bestevaerbrug als autoverbinding.

aantal motorvoertuigen per etmaal (zonder Bestevaerbrug).

Straat	2010	2020
Schermerweg		
- ten oosten Marconistraat	1600	2400
- tussen Marconi- en A.Flemingstraat	1600	3800
- ten westen A.Flemingstraat	1600	2700
Oudorperdijkje (noord/zuid lopend deel)	1000	1800
Alexander Flemingstraat	2200	3300
Marconistraat	1300	2700
Edisonweg west/oost	7000/3000	14150/4000
Nieuwe Schermerweg west/oost	11000/17000	15000/28000
Kamerlingh Onnesstraat	1300	1500
Kraspolderweg/Prof van der Waalsstraat	1300	1500

De kruispunten Nieuwe Schermerweg/Rijnstraat en Nieuwe Schermerweg/Saturnusstraat zijn voorzien van verkeerslichten. Het kruispunt Rijnstraat/Nieuwe Schermerweg kan het toekomstige verkeer goed verwerken. In 2020 zal de cyclustijd ongeveer 80 sec. bedragen. Het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Saturnusstraat zal in 2020 zwaarder belast worden dan nu het geval is. De cyclustijd zal hier in de spits 135 sec. zijn. Een betere verdeling van het verkeer over beide kruispunten zal gestimuleerd moeten worden. Op de overige wegen in het gebied zijn geen afwikkelingsproblemen te verwachten.

De etmaalintensiteiten op de wegen in het gebied blijven onder de 5000 motorvoertuigen per dag. Dit betekent dat deze wegen geschikt zijn voor wonen en bedrijven.

Bij realisering van de Bestevaerbrug ontstaat een andere situatie. Naast een functie voor bestemmingsverkeer krijgen de Edisonweg en de Marconistraat ook een functie voor doorgaand verkeer. Onderstaande tabel geeft een beeld van de verwachte verkeerssituatie na uitvoering van de woningbouwplannen bij realisatie van de Bestevaerbrug.

aantal motorvoertuigen per etmaal (met Bestevaerbrug).

Straat	2010	2020
Schermerweg		
- ten oosten Marconistraat	1600	2400
- tussen Marconi- en A.Flemingstraat	1600	3800
- ten westen A.Flemingstraat	1600	1600
Oudorperdijkje	1000	1800
Alexander Flemingstraat	2200	4400
Marconistraat	1300	20000
Edisonweg	7000/3000	15500/7500

Nieuwe Schermerweg	11000/17000	13000/22000
Kamerlingh Onnesstraat	1300	1500
Kraspolderweg/Prof van der Waalsstraat	1300	1500

Het kruispunt Rijnstraat/Nieuwe Schermerweg kan het toekomstige verkeer goed verwerken. In 2020 zal de cyclustijd ongeveer 85 sec. bedragen. Het kruispunt Nieuwe Schermerweg/ Saturnusstraat zal in 2020 met brug nog zwaarder belast worden en het verkeer, zonder aanvullende maatregelen, niet meer fatsoenlijk kunnen verwerken. Een verdeling van het verkeer over de beide aansluitingen met de Nieuwe Schermerweg is in deze situatie noodzakelijk. Het kruispunt van de Marconistraat met de Edisonweg zal in deze variant mogelijk van verkeerslichten moeten worden voorzien. Per rijrichting is één rijstrook mogelijk echter komende van de Marconistraat zijn twee opstelstroken wenselijk. Op de overige wegen in het gebied zijn geen afwikkelingsproblemen te verwachten.

De etmaalintensiteiten op de overige wegen in het gebied blijven onder de 5000 motorvoertuigen per dag. Dit betekent dat deze wegen geschikt zijn voor wonen en bedrijven.

Fietsverkeer

De belangrijkste fietsverbinding naar de binnenstad wordt gevormd door de in de plannen opgenomen langzaamverkeersroute langs het kanaal. Daarnaast is het plangebied ook via het bedrijventerrein en Schermereiland voor de fiets goed bereikbaar. Langs de Nieuwe Schermerweg en de Edisonweg liggen vrijliggende fietspaden.

Binnen het gemeentelijke en provinciale beleid bestond al langer de wens een langzaamverkeersverbinding tussen de bedrijventerreinen Oudorp en Overdie ter hoogte van de Bestevaerstraat te realiseren. Hiermee wordt een ontbrekende schakel in de Noord–zuid route ingevuld. Door deze verbinding zal ook de bereikbaarheid van de woningbouwlocaties van Jaagpad Midden en Jaagpad Oost voor fietsverkeer worden verbeterd. Met de vaststelling van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid is het principebesluit genomen deze verbinding nu behalve voor fietsers ook voor autoverkeer geschikt te maken.

5.3.4 Parkeren

Een belangrijke randvoorwaarde die in 2005 is meegegeven door de gemeente is dat het parkeren binnen het plangebied op eigen terrein opgelost dient te worden. Op basis van de toen geldende parkeernormen is door de ontwikkelaar het woningbouwplan ontwikkeld.

In 2007 heeft Alkmaar nieuwe parkeernormen vastgesteld die voor dit woningbouwplan iets hoger uitkomen. Omdat het woningbouwplan al in een ver gevorderd stadium verkeerde, was het niet mogelijk deze hogere parkeernorm alsnog binnen het plangebied te realiseren. Om toch aan de nieuwe parkeernorm te voldoen, zal extra parkeerruimte worden aangelegd op twee terreinen ten noorden van de Schermerweg direct buiten het plangebied. Hoewel hiermee niet voldaan wordt aan het uitgangspunt het parkeren volledig op eigen terrein te realiseren, wordt hiermee wel voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat op de dijk of het aanliggende bedrijventerrein.

6 Milieu- en Omgevingsaspecten

6.1 Algemeen

Met het bestemmingsplan wordt een nieuw woongebied mogelijk gemaakt. De plantoets is in essentie bedoeld als bescherming van een veilige en gezonde leefsituatie.

Er zijn verschillende milieu- en omgevingsaspecten van invloed op de toekomstige woningbouw in het plangebied. In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens water, bodem, lucht, geluid, externe veiligheid, kabels en leidingen, flora en fauna en cultuurhistorie en archeologie behandeld.

6.2 Water

Het plangebied ligt ten noorden van het Noordhollandsch Kanaal en ten zuiden van de Schermerweg. Binnen het plangebied wordt een aantal insteekhavens en waterpartijen gerealiseerd, die in open verbinding staan met het Noordhollandsch Kanaal. Omdat de Schermerweg de waterkering vormt, ligt het plangebied buitendijks.

6.2.1 Waterkwantiteit en kwaliteit

De nota "Een Waterplan voor Alkmaar 2002-2012" bevat een integrale visie op de plaats van het water in Alkmaar, nu en in de toekomst. Ook geeft het plan aan wat de gewenste ontwikkeling is. Voor het watersysteem van Alkmaar is als gewenste ontwikkeling aangegeven:

- de wateren hebben een zo goed mogelijke waterkwaliteit, gericht op de functies van het desbetreffende water;
- het watersysteem is veilig en duurzaam;
- Alkmaar heeft wateren die gezien mogen worden en waarop en waarlangs het goed toeven is;
- de natuurwaarden in en langs de wateren zijn goed ontwikkeld; er is een ecologische structuur aanwezig, bestaande uit kerngebieden en verbindingzones;
- het water in Alkmaar wordt levendig recreatief gebruikt;
- het water heeft als 'mede-ordenende' factor zijn uitstraling op de stedelijke kwaliteit.

Voor het Noordhollandsch Kanaal is vastgesteld dat dit een watergang is zonder natuurvriendelijke oeverinrichting. Om die reden zullen de maatregelen dan ook voornamelijk gericht zijn op verbetering van waterkwantiteit en –kwaliteit en het onderhouden van de waterbodem.

De gemeente Alkmaar en het Hoogheemraadschap zijn momenteel gezamenlijk een Watervisie aan het opstellen waarin de stedelijke wateropgave voor Alkmaar in beeld wordt gebracht. De watervisie is een opgave vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water en geeft voor Alkmaar het kader aan voor de korte, middellange en lange termijn. De belangrijkste inzet van de wateropgave is:

- Het volledig afkoppelen van hemelwater
- Het vertragen van de afvoer van hemelwater
- Creëren van extra waterberging in de stad
- Water als ruimtelijke kwaliteit inzetten

Doel is om extra waterbuffering te creëren, zodat Alkmaar voorbereid is op de huidige en toekomstige klimaatveranderingen waardoor in kortere periodes meer regen dient te worden afgevoerd.

Voor het plangebied geldt dat indien sprake is van een toename van de bebouwing en oppervlakteverharding er extra waterberging dient te worden gerealiseerd. Toen het terrein nog in gebruik was als bedrijventerrein, was het terrein vrijwel volledig bebouwd of voorzien van oppervlakteverharding, en ook de oude bestemmingsplannen staan dat toe. In die zin is in het woningbouwplan geen sprake van uitbreiding van de oppervlakteverharding. Het Hoogheemraadschap concludeert in haar wateradvies over het plan dan ook dat de waterkwantiteit voldoende is gewaarborgd.

Voor wat betreft de waterkwaliteit zal het schone hemelwater volledig worden afgekoppeld. Het rioolplan zal daarop worden aangepast en de daken zullen volledig worden afgekoppeld naar het

oppervlaktewater. In lijn met de stedelijke wateropgave zal onderzocht worden of de afvoer van het hemelwater vertraagd kan worden, voordat het op het oppervlaktewater wordt afgevoerd.

Verder moet voorkomen worden dat door uitloging van bouwmaterialen het oppervlaktewater wordt verontreinigd. Bij afkoppeling van licht en matig verontreinigde oppervlakten zoals parkeerplaatsen is een voorzuivering gewenst. Hier zijn verschillende technieken voor, zoals een zandbed of slibafvang. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal aan deze aspecten aandacht worden besteed.

6.2.2 Waterkeringen

Het woningbouwproject wordt gerealiseerd nabij de Schermerweg, die de waterkering van het Noordhollandsch Kanaal vormt. De waterkering zal te allen tijde zijn functie moeten behouden en moet voldoende stabiel blijven. Met name de insteekhavens die doorlopen tot de waterkering en de tracés van kabels en leidingen voor de woningbouw vormen hier aandachtspunten. Om medewerking van het Hoogheemraadschap als dijkbeheerder te krijgen, zal de projectontwikkelaar onderzoek naar de stabiliteit van de dijk laten uitvoeren.

Met het woningbouwproject zal rekening worden gehouden met de peilfluctuaties die in het Noordhollandsch Kanaal kunnen optreden. De gebruikelijke waterstand van het kanaal is - 0.40m NAP. Er dient rekening gehouden te worden met een fluctuatie waarbij het water stijgt tot maximaal NAP. Om voldoende drooglegging te garanderen wordt vooralsnog uitgegaan van een maaiveldhoogte van circa +0,60 m NAP, 1 meter boven de gebruikelijke waterstand (HHNK adviseert 1,20 meter).

6.2.3 Beheer Noordhollandsch Kanaal

Het Noordhollandsch Kanaal is nog steeds een belangrijke vaarverbinding voor de binnenvaart en dat is ook de hoofdfunctie van het kanaal. Het kanaal is eigendom van en in onderhoud bij de Provincie Noord-Holland. Langs het kanaal dient volgens informatie van de provincie een beheerszone van circa 10 meter in acht te worden genomen. Hier mag niet worden gebouwd en mag geen diepwortelende beplanting worden aangebracht. Bij de planontwikkelingen is hiermee rekening gehouden. Langs het kanaal is een openbare fiets-voetgangerszone gepland. De voorziene woningbouw bevindt zich op circa 10 meter van de oever. Over de inrichting van de kade zullen met de Provincie afspraken gemaakt moeten worden.

6.2.4 Waterrecreatie

Het peil van het water in de insteekhaventjes is gelijk aan dat van het Noordhollandsch Kanaal omdat het water daarmee een directe verbinding krijgt. Hierdoor kunnen de mogelijkheden van waterrecreatie optimaal benut worden. De bruggetjes bij de insteekhavens zijn laag, zodat deze alleen ruimte bieden aan kleine boten. In verband met de veiligheid op het kanaal zullen met de Provincie als beheerder van het vaarwater daar verder afspraken over gemaakt moeten worden. Ook over de mogelijkheid om langs het kanaal aanlegvoorzieningen te maken voor bijvoorbeeld passanten zal met de Provincie nog nader overleg plaats moeten hebben.

6.3 Bodem

De voormalige bedrijfsactiviteiten hebben tot bodemverontreiniging geleid die gesaneerd dient te worden om de bodem geschikt te maken voor de gewenste bestemming. Zo is de bodem aan het Jaagpad door onzorgvuldige opslag van brandstoffen in opslagtanks plaatselijk ernstig verontreinigd geraakt met minerale olie en aromaten. Verder is het grondwater ter plaatse van de voormalige chemische wasserij sterk verontreinigd met afbraakproducten (VocI) door het gebruik van ontvettingsmiddelen. Deze verontreiniging is zeer omvangrijk en overschrijdt in ruime mate de plangrenzen. Bovendien is aan het Jaagpad een lichte vervuiling met asbesthoudend materiaal aangetroffen, maar deze overschrijdt niet de normen. Overige verontreinigingen zoals zware metalen en Pak's komen in zodanige concentraties en omvang voor dat geen risico's aanwezig zijn voor de volksgezondheid of milieu zodat hiervoor geen saneringsnoodzaak geldt.

Door de ontwikkelaar zijn twee saneringsplannen opgesteld, met als doel het plangebied geschikt te maken voor woningbouw. Deze saneringsplannen zijn in procedure gebracht en in september 2009 goedgekeurd door de gemeente als bevoegd gezag. Inmiddels is met de uitvoering van de sanering gestart.

6.4 Lucht

De woningbouw in de plangebieden Jaagpad Oost en Jaagpad Midden maakt deel uit van het 'Ontwikkelingsprogramma Centrumgebied Alkmaar'. Dit programma is weer opgenomen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Een nader onderzoek naar de bijdrage van het project op de totale luchtkwaliteit is daarom niet nodig. Wel moet onderzoek gedaan worden naar de grenswaarden ter plaatse.

Uit dit onderzoek blijkt dat voor de toetsjaren 2010 en 2020 de bijdrage van het plan niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Dit betekent dat het plan zondermeer kan worden uitgevoerd.

6.5 Geluid

6.5.1 Industrielawaai

Het plangebied grenst aan het bedrijventerrein Oudorp, een gezoneerd bedrijventerrein in het kader van de Wet Geluidhinder. Recent is de zonering van het bedrijventerrein geactualiseerd en vastgelegd in het paraplu-bestemmingsplan Geluidzonering bedrijventerrein Oudorp, dat in december 2008 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is goedgekeurd en in december 2009 onherroepelijk is geworden.

Alle in het plangebied Jaagpad Oost geplande woningbouw ligt in de geluidzone van het bedrijventerrein Oudorp. Daarom is onderzocht of individuele bedrijven beperkt worden door de voorgenomen woningbouw in het plangebied. Ook is onderzoek verricht naar de te verwachte geluidsbelasting op de woningbouw vanwege het bedrijventerrein.

Uit het onderzoek naar de gevolgen blijkt dat de aanwezige bedrijven (inrichtingen Wet Milieubeheer) niet in hun mogelijkheden worden beperkt door de woningbouw. Dit geldt zowel voor de meldingsplichtige Barim-A en -B inrichtingen als voor de vergunningsplichtige Barim-C inrichtingen.

Uit het onderzoek naar de geluidsbelasting op de woningbouw blijkt dat, zoals verwacht, de geluidsbelasting aan de zijde van het bedrijventerrein vrijwel overal boven de voorkeursgrenswaarde ligt en in een aantal plandelen op de hogere verdiepingen ook boven de maximale ontheffingswaarde.

In het meest westelijke plandeel, plandeel 1 dat bestaat uit drie bouwdelen, wordt wel de voorkeursgrenswaarde overschreden, maar nergens de maximale ontheffingswaarde, ook niet op de hogere verdiepingen.

Het middelste plandeel, plandeel 2, biedt bouw mogelijkheden voor 5 lagen langs de Schermerweg en 7 lagen aan het kanaal. Ook hier wordt de voorkeurswaarde overal overschreden. Daarnaast blijkt dat in het deel langs de Schermerweg de maximale ontheffingswaarde op een aantal plekken wordt overschreden op de hogere verdiepingen. Aan de westkant heeft nog geen overschrijding plaats, maar aan de oostkant wordt op de hoogte van de 3^e bouwlaag de ontheffingswaarde al overschreden. Ondanks dat het gedeelte langs het kanaal hoger is, heeft daar geen overschrijding van de ontheffingswaarde plaats. Dit komt, omdat ook de afstand tot het bedrijventerrein groter is.

In het meest oostelijke plandeel, plandeel 3, wordt ook overal de voorkeursgrenswaarde overschreden en ook daar wordt op de hoger gelegen verdiepingen, vanaf de 3^e bouwlaag, de maximale ontheffingswaarde overschreden.

Voor woningen met een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde kan ontheffing worden verleend door het vaststellen van hogere waarden. Voor woningen met een geluidsbelasting boven de ontheffingswaarde is geen ontheffing mogelijk en de bouw van deze woningen is alleen mogelijk door toepassing van dove gevels.

Hoewel het bestemmingsplan gebaseerd is op de voorlopige bouwplannen kunnen binnen de contouren van het bestemmingsplan de vormgeving en situering van de bouwplannen en het aantal woningen nog wijzigen. Daardoor is het nu niet mogelijk precies aan te geven voor hoeveel woningen tot welke waarde ontheffing mogelijk is en voor welke woningen dit niet mogelijk is omdat de geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde ligt. Daarom zal voor alle woningen waarvan nu verwacht wordt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ontheffing worden aangevraagd tot de maximale ontheffingswaarde.

Dit heeft als voordeel dat bij de beoordeling van de definitieve bouwplannen beoordeeld kan worden

voor welke woningen deze ontheffing volstaat en welke met een dove gevel uitgevoerd moeten worden. Daarnaast heeft dit het voordeel dat voor alle woningen in het kadaster wordt vastgelegd dat woningen zijn met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. Voor woningen met een dove gevel gebeurt dat normaal niet, omdat daarvoor geen hogere waarden worden vastgesteld en daaruit zou ten onrechte de conclusie getrokken kunnen worden dat deze woningen geen geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde kennen.

Voor zover hogere waarden noodzakelijk zijn, zal de publicatie van het ontwerp-besluit hogere waarden gelijktijdig plaatsvinden met publicatie van het ontwerp-bestemmingsplan. De vaststelling van de hogere waarden moet vervolgens voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan plaatshebben.

6.5.2 Weg- en railverkeerslawaaï

wegverkeerslawaaï

Omdat de woningbouw binnen het plangebied binnen de wettelijke geluidzones van wegen is geprojecteerd, is akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting vanwege deze wegen. De voorkeursgrenswaarde voor verkeerslawaaï bedraagt 48 dB en de maximale ontheffingswaarde in stedelijk gebied bedraagt 63 dB.

Zoals hiervoor (5.3.3. Verkeer) aangegeven wordt nog onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een brug direct ten oosten van het plangebied, de zogenaamde Bestevaerbrug. Hoewel niet verplicht, is aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen voor wat betreft verkeerslawaaï door het verkeer over deze brug op de woningbouw in het plangebied.

resultaten onderzoek zonder brug

De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ten gevolgen van het verkeer op de Schermerweg, de Alexander Flemmingstraat en de Marconistraat, variërend van 49 tot 58 dB. De overschrijdingen hebben plaats aan de zijde van Schermerweg. De geluidbelasting vanwege de Schermerweg is daarbij maatgevend. De overschrijding betreft alle geprojecteerde woningen langs Schermerweg, zowel op de begane grond als de verdiepingen. Het treffen van maatregelen om de geluidbelasting te verminderen is niet mogelijk of wenselijk. Omdat de Schermerweg onderdeel is van het bedrijventerrein met veel vrachtverkeer is de toepassing van stil asfalt ongewenst, omdat dit slecht bestand is tegen vrachtverkeer. De toepassing van schermen is stedenbouwkundig ongewenst en gezien de bouwhoogte niet doelmatig. Om deze redenen zal ontheffing voor de woningen langs de Schermerweg worden aangevraagd.

Aan de kanaalzijde wordt vanwege de afzonderlijke wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden. Maar als naar de totale geluidhinder van alle wegen wordt gekeken wordt ook aan de kanaalzijde vrijwel overal de voorkeursgrenswaarde licht overschreden (met 1 tot 2 dB). Dit wordt vooral veroorzaakt door het verkeer op het Zeglis. Voor deze overschrijdingen is geen ontheffing nodig, omdat dit een 30 km/h weg betreft die in de Wet geluidhinder is uitgezonderd, maar met de gecumuleerde geluidbelasting dient wel rekening gehouden te worden bij de gevelwering.

resultaten met brug

De resultaten van het geluidonderzoek vanwege het verkeer op de brug zijn nadrukkelijk zeer voorlopig en indicatief. Er is gewerkt met een aantal aannames voor wat betreft ondermeer situering en hoogte van de brug die in de planvorming nog kunnen veranderen.

Verder is er vanuit de Wet Geluidhinder geen verplichting met deze mogelijke brug rekening te houden, omdat de brug planologisch nog niet geregeld is. Bij de definitieve besluitvorming over de brug zal bij het planologisch regelen van de brug (door het maken van een bestemmingsplan waarin de brug mogelijk wordt gemaakt) moeten worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Wet Geluidhinder. Ondanks dat wordt het wenselijk geacht toch een beeld te geven van de mogelijke problematiek in de toekomst.

Zoals verwacht heeft de aanleg van de Bestevaerbrug voor autoverkeer vooral gevolgen voor de woningen in het meest oostelijk gelegen plandeel, waar de geluidbelasting aanzienlijk toeneemt. In dit plandeel wordt dan ook aan de oostelijke gevel en een deel van de zijde langs het kanaal de voorkeursgrenswaarde flink overschreden. Omdat vanwege het industriellawaai de ontheffingswaarde bij een groot deel van woningen aan de Schermerweg ook al wordt overschreden, zou dit betekenen dat aan drie zijden met dove gevels of ontheffingen gewerkt zou moeten worden, waardoor een goed

woningontwerp erg moeilijk wordt. Maar ook op grotere afstand neemt de geluidbelasting van de woningen aan de kanaalzijde nog toe. Hetzelfde beeld geldt voor de woningen aan het Zeglis, waar ook bij de woningen in de directe nabijheid van de brug aanzienlijke geluidhinder optreedt. De belangrijkste conclusie uit dit voorlopige onderzoek is daarom dat bij de verdere besluitvorming en uitwerking van de plannen voor de brug aandacht gegeven zal moeten worden aan de mogelijkheden om de geluidbelastingen te verminderen. Dit kan wellicht door een andere situering of het treffen van maatregelen aan de brug.

railverkeerslawaaï

In de nabijheid van het plangebied zijn geen spoorlijnen aanwezig.

6.5.3 Geluidsluwe gevel en de gecumuleerde geluidbelasting t.g.v. verkeer en industrielawaai

Uit de hiervoor gepresenteerde onderzoeken naar industrielawaai en wegverkeerslawaaï blijkt dat de toetsingswaarde op de zuidgevels van de bouwvlakken (zijde N-H Kanaal) de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai (50 dB(A)) en wegverkeerslawaaï (48 dB) niet wordt overschreden.

Het wegverkeer op het Zeglis (30 km/h weg, dus geen beoordeling Wgh) veroorzaakt volgens berekening een geluidsbelasting van circa 56 dB (exclusief aftrek art 110g) op de zuidgevel. De gecumuleerde gevelbelasting (wegverkeer + industrielawaai + verkeer Zeglis, inclusief aftrek art 110g) is daardoor hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Afhankelijk van de situatie is de belasting dan tussen de 48 en 51 dB. Bij industrielawaai is het niet gebruikelijk art 110 g toe te passen, Omdat deze geluidniveaus meer dan 10 dB lager zijn dan van het wegverkeer heeft de aftrek in dit geval geen invloed op het te beoordelen niveau en kan de aftrek worden gehanteerd.

Vanwege het geluid van het wegverkeer en de industrieterrein kan de zuidgevel worden gekenmerkt als een geluidsluwe gevel. Door het woonverkeer op het Zeglis wordt de voorkeursgrenswaarde licht overschreden. De gecumuleerde belasting op de woningen is hierdoor hoger dan de voorkeursgrenswaarden maar wel zodanig laag dat de zuidgevel als een geluidsluwe gevel kan worden beoordeeld.

6.6 Externe veiligheid

In het kader van Externe Veiligheid (EV) dient gekeken te worden naar de volgende aspecten:

- vervoer gevaarlijke stoffen over water;
- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg en spoor;
- transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- inrichtingen die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen BEVI;
- inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit.

In opdracht van de provincie Noord-Holland is in november 2002 onderzoek gedaan naar de externe veiligheid van transport gevaarlijke stoffen over het Noordhollandsch Kanaal. Het risico wordt gevormd door het vervoer van aardgascondensaat afkomstig van de NAM in Den Helder. Het onderzoek gaat uit van ca. 160 transporten per jaar. Volgens het onderzoek is er geen relevant plaatsgebonden en groepsrisico te verwachten. Voor het groepsrisico is uitgegaan van tweezijdige bebouwing met een dichtheid van 100 personen per hectare op 5 meter afstand van de rand van de vaarweg.

In verband met de woningbouw op de Schelphoek is aan de provinciale adviseur (AVIV) advies gevraagd omtrent mogelijke gevolgen voor het groepsrisico (oktober 2005). De toename van woonbebouwing heeft geen negatief effect op de omvang van het groepsrisico.

Inmiddels heeft het vervoer van het hiervoor genoemde aardgascondensaat niet meer over het kanaal plaats en is het risico dus ook minder geworden. Daarnaast wordt op landelijk niveau gewerkt aan een 'basisnet water' dat na vaststelling de leidraad is voor ontwikkelingen op het vlak van de ruimtelijke ordening nabij vaarwegen waarover transporten met EV-risico's plaats hebben. Op 3 december 2008 is het definitieve basisnet water naar de 2^e kamer gezonden. In dit basisnet is het Noordhollandsch kanaal aangemerkt als 'minder belangrijke vaarweg'. Dit betekent voor ontwikkeling in de nabijheid: geen beperking ten aanzien van het plaatsgebonden risico; geen verantwoording meer nodig voor het groepsrisico vanwege nauwelijks merkbare effecten en geen plasbrandaandachtsgebieden meer. Hoewel nog niet vastgesteld is de verwachting dat dit wel gaat gebeuren en zijn op het gebied van externe veiligheid dus ook in de toekomst geen problemen te verwachten.

Door Alkmaar lopen geen transporten van gevaarlijke stoffen via het spoornet. Overigens ligt het plangebied niet nabij de spoorlijn.

De route gevaarlijke stoffen van Alkmaar is met name gelegen op de randweg. Aan de oostkant van het plangebied ligt de N242. De afstand van deze weg tot het plangebied is meer dan 800 meter en daarmee niet relevant. Ook uit de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (maart 2003) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat de ring Alkmaar voor het transport van gevaarlijke stoffen geen relevant plaatsgebonden en groepsrisico met zich meebrengt.

Transport van gevaarlijke stoffen via zogenaamde buisleidingen is beoordeeld op basis van de Circulaire Zonering langs hogedruk-aardgastransportleidingen van het ministerie van VROM 1984. Er liggen in of nabij het plangebied geen buisleidingen waarvoor planologische maatregelen nodig zijn.

Zowel binnen het plangebied als in de nabije omgeving (o.a. industrieterrein Oudorp en Overdie) zijn geen BEVI-inrichtingen gevestigd. Wel is voor het bedrijf Derco, dat is gelegen op het industrieterrein Oudorp, een kwantitatieve risicoanalyse QRA opgesteld (juli 2002). De contour van het plaatsgebonden risico (10^{-6} contour) blijft ver buiten het plangebied. Het groepsrisico is via een simulatieprogramma berekend, waarbij rekening is gehouden met de nieuwbouw van appartementen. Uit de simulatie bleek dat er geen sprake is van een groepsrisico. Gelet op het gegeven dat Derco niet onder het BEVI valt en gelet op de resultaten van de QRA vormen de bedrijfsactiviteiten geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

De scheepswerf is getoetst door de Milieudienst Regio Alkmaar en de conclusie is dat EV niet relevant is. Ook zijn er in het beschouwde gebied geen LPG-tankstations en vuurwerkopslagplaatsen.

Geconcludeerd kan worden dat er voor wat betreft de aspecten omtrent externe veiligheid geen beperkingen aanwezig zijn voor de ontwikkeling van gebied voor woningbouw, zoals die in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

6.7 Kabels en Leidingen

In het oostelijk deel van het plangebied kruist een aantal belangrijke kabels en leidingen het kanaal en het plangebied. Dit betreffen kabels kabel van Colt telecom b.v., Kabelnet Alkmaar, NUON ICT en KPN. Net buiten het plangebied, onder de groenzone tussen de Marconistraat en de Kamerlingh Onnesstraat kruist een hoofdwaterleiding het Noordhollandsch Kanaal. Ook liggen er ten noorden en ten zuiden van de Schermerweg een aantal distributieleidingen.

Dit betekent dat met name ten oosten van de locatie van de oude meelfabriek rekening gehouden dient te worden met aanwezige kabels en leidingen.

6.8 Natuur

In het kader van toekomstige woningbouw is in 2003, vooruitlopend op diverse sloop en opruimingswerkzaamheden op het terrein een quickscan uitgevoerd naar eventuele beschermde flora en fauna. In dit plangebied zijn geen bijzondere of beschermde planten en/of diersoorten aangetroffen. Het is in de huidige situatie wel zo dat het gebied kan dienen als een foerageergebied voor kleine diersoorten, zoals egels en muizen. Ook biedt het braakliggende terrein, met name in de winter schuilmogelijkheden voor de gewone pad. Mogelijkheden voor vogels en vleermuizen om te broeden en/of te verblijven zijn zeer beperkt. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied. Gezien de ligging en het voormalig gebruik als industrieterrein worden evenmin effecten verwacht op de meest nabij gelegen Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (die buiten de gemeentegrens gelegen zijn).

Een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet is volgens de quickscan niet noodzakelijk indien bij de werkzaamheden rekening wordt gehouden met de volgende aanbevelingen:

- Werkzaamheden op het plangebied, zoals het verwijderen van puin en funderingen, takken en dergelijke, dienen gefaseerd (ruimtelijk en in tijd) plaats te vinden. Door niet in 1 keer het gehele braakliggende gedeelte te "bewerken" wordt met name aan de mogelijk aanwezige muizensoorten de gelegenheid geboden om naar elders uit te wijken. Deze mogelijkheid kan gevonden worden in de ruige zone langs het Noordhollandsch Kanaal en de ruigtes op de aangrenzende percelen. Op deze wijze ondervinden deze soorten weinig hinder van de werkzaamheden.
- In verband met de mogelijke aanwezigheid van overwinterende Gewone padden dienen

bovengenoemde werkzaamheden op het braakliggende terrein na 15 maart uit te worden gevoerd, wanneer de Gewone padden hun voortplantingswater hebben opgezocht. Hiermee wordt voorkomen dat deze soort schade ondervindt van de werkzaamheden.

- Het verwijderen van aanwezige bomen en struiken dient buiten het broedseizoen plaats te vinden. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot en met half juli. Voor verstoring van broedvogels kan geen ontheffing worden verkregen.

Bij de inmiddels uitgevoerde werkzaamheden is rekening gehouden met deze aanbevelingen.

Volgens het Groenbeleidsplan Alkmaar 2004-2014 is in of nabij het plangebied alleen het Noordhollandsch Kanaal onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en onderdeel van hoofdwaterstructuur (blauwe lijnen). In het Waterplan Alkmaar is echter aangegeven dat vanwege haar functie voor de scheepvaart niet wordt uitgegaan van de aanleg van een natuurvriendelijke oeverinrichting en de betekenis van het kanaal zich beperkt tot haar aanwezigheid.

In 2009 is voor het opstellen van het bestemmingsplan opnieuw flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan komen overeen met die uit het eerdere onderzoek.

6.9 Cultuurhistorie en Archeologie

6.9.1 Cultuurhistorie

Door de gemeentelijke afdeling Monumentenzorg en Archeologie is er een inventarisatie gedaan van de cultuurhistorische waarden in en om het Jaagpadgebied. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de "Quickscan Cultuurhistorische Waarden Plangebied Jaagpad" (24/3/2004).

Het plangebied kent een langdurige bewoningsgeschiedenis. Tegenwoordig zijn er nog maar weinig sporen van zichtbaar. Het gebied bestaat uit een langgerekte strook grond langs de oever van het Noordhollandsch Kanaal. Oorspronkelijk was dit buitendijks land, gelegen tussen de Westfriese Omringdijk en het Zeglis. Aan de noordzijde bevindt zich de *Westfriese Omringdijk*. De Westfriese Omringdijk is een uit de middeleeuwen stammende dijk rond West-Friesland die in 1983 in zijn geheel tot provinciaal monument is verklaard. Deze liep hier langs een natuurlijk water, het Zeglis, dat Alkmaar verbond met de Schermer. De dijk is vanwege erosie van de oevers meermalen in gedeelten verlegd, waardoor hij een kronkelend verloop heeft. De erosie leidde in de 13^{de} eeuw zelfs tot de vorming van een meertje ten oosten van Alkmaar, het Voormeer. De Westfriese Omringdijk liep uiteindelijk ook met een bocht, het huidige Oudorperdijkje, rond dit meer.

Vanouds lag er een weg op de kruin van de dijk. Deze weg nam in betekenis sterk toe door de droogmakerij van de Schermer in 1634 en kreeg toen de naam Schermerweg. In 1639 bouwde men er bij Alkmaar de eerste Schermerpoort voor. De weg kreeg in 1659 verharding en werd nadien ook wel aangeduid als de Steeweg (afgeleid van Steenweg).

De dijk was ooit even hoog als nu het Oudorperdijkje. In het gedeelte van de Schermerweg is de dijk tegenwoordig amper herkenbaar, niet alleen door verlaging van de top van de dijk maar ook doordat er aan weerszijden terrein is opgehoogd. Aan weerszijden van de dijk bevonden zich dijksloten, maar deze zijn grotendeels gedempt. Nabij het plangebied ligt aan de noordzijde een van de weinige gedeelten waar de originele middeleeuwse dijksloot nog bestaat.

Het gebied wordt aan de zuidzijde begrensd door het *jaagpad*, een smalle strook grond langs de oever die rond 1820 tijdens de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal is aangeplempt en die diende als pad voor de paarden van trekschuiten.

De strook buitendijks grond is aan het einde van de 16^{de} eeuw in gebruik genomen als een soort *bedrijventerrein*. Hier vestigden zich scheepswerven en andere neringen, waarbij bovendien de eigenaren en deels ook het personeel op de bedrijfslocaties woonden. In de 17^{de} en 18^{de} eeuw waren er maar liefst vier scheepswerven naast elkaar aanwezig in het gebied. Het gebied was opgedeeld in ongelijke kavels. Ze werden gescheiden door sloten die haaks op het Zeglis liepen en die tevens zorgden voor de afwatering van de dijksloot naar het Zeglis. Bij een enkele scheepswerf was een sloot bij het Zeglis verbreed tot een kleine insteekhaven, waar schepen afgebouwd of gerepareerd werden.

Een bijzonderheid is de bouw van de oudste houtzaagmolen ter wereld door uitvinder Cornelis van Uitgeest in 1593. De molen en andere bedrijven staan, zij het nogal primitief, weergegeven op de kaart van Cornelis Drebbel uit 1597. Tussen deze bedrijven kwam vroeger ook andere bebouwing voor, zoals in de 17^{de} eeuw een enkele siertuin, zelfs met een theekoepel aan de oever, of een paar

boerderijen. In 2004 is het karakteristieke voorhuis van de boerderij Schermerweg 86 (neorenaissance stijl, 1902) afgebroken, nadat eerder de stolp al was verdwenen.

In de 20^{ste} eeuw kregen de grotere bedrijfsgebouwen de overhand, zoals de firma Stoel van Klaveren (kantoor en loodsen, vanaf 1965, Schermerweg 68-72), wasserij S. Krom (bedrijfspand uit 1909 in 1957 vervangen, Schermerweg 74-76), het voormalige Landbouwkantoor Noord-Holland (architect G. Spruit, 1909, Schermerweg 78) en de meelfabriek van N. Timmerman (1930 gesticht, vervolgens meermalen verbouwd en uitgebreid, o.a. met een hoge betonnen silo in 1960, Schermerweg 86-90).

Het merendeel van deze gebouwen is rond 2001-2004 afgebroken. De laatste gebouwen van wasserij Krom zijn in de zomer van 2008 door brand verwoest. Alleen de fabrieksschoorsteen van wasserij Krom staat nog overeind (Schermerweg 74). De schoorsteen is door de gemeente aangewezen als karakteristiek bouwwerk. Het dient zomogelijk voor de toekomst behouden te blijven en inpassing van de schoorsteen is bij nieuwe planontwikkelingen het uitgangspunt. Overigens is in 1957 bij de herbouw van wasserij Krom de 'eerste steen' uit 1909 weer herplaatst en deze zou, bij eventuele sloop van dit pand, herplaatsing in de nabijheid verdienen.



Afbeelding 4: Uitsnede uit de kaart van Cornelis Drebbel uit 1597. De maatverhoudingen zijn door hem vervormd om het langgerekte gebied langs het Zeglis passend te maken in zijn gravure. De molen middenin is de houtzaagmolen van Cornelis van Uitgeest (1593), met de molenaarswoning erachter. Links ervan een scheepswerf met schip in aanbouw. De rechthoekjes op het terrein daar weer links van zouden op een linnenblekerij kunnen wijzen (collectie Regionaal Archief Alkmaar).

6.9.2 Archeologie

In mei 2006 is er in opdracht van de gemeente Alkmaar door Hollandia archeologisch onderzoek gedaan binnen het plangebied. Daarbij zijn de funderingen van de hiervoor genoemde houtzaagmolen en van de molenaarswoning opgegraven. Het onderzochte terrein aan de Schermerweg blijkt in het verleden een zeer nat gebied te zijn geweest waar door het Zeglis zand en klei werden afgezet. In het einde van de 16^{de} eeuw is het terrein opgehoogd en in gebruik genomen. Uit deze periode dateren ook de molen en de molenaarswoning. Bij deze opgravingen zijn ook resten gevonden van een 17^{de}-eeuwse scheepshelling. Overigens bleek het terrein door latere activiteiten dermate vergraven en omgewoeld dat er geen archeologische verwachtingen meer zijn, behalve enkele diepere delen (thans in grondwater) langs de vroegere oever waar de voet van een scheepshelling zich nog in de bodem bevindt. Indien daar nog grondverzet uitgevoerd zal worden, moet rekening gehouden worden met de archeologische waarde van deze strook grond, ongeveer onder het tracé van het 19^{de}-eeuwse jaagpad (ter hoogte van het voormalige bedrijfspand Schermerweg 82).

6.9.3 Conclusie

In de planontwikkeling dient de herkenbaarheid van de Westfriese Omringdijk zo veel mogelijk behouden te blijven en daar waar mogelijk vergroot te worden. Uitgangspunt verder is dat de schoorsteen van de voormalige wasserij behouden dient te worden. Voor wat betreft cultuurhistorie en archeologie zijn er verder geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het terrein.

In het bestemmingsplan is met de genoemde uitgangspunten rekening gehouden.



Afbeelding 5: De funderingsresten van de houtzaagmolen van Cornelis van Uitgeest tijdens de opgraving in 2004. Het bleek een erg kleine achtkantige molen te zijn geweest, bijna een soort prototype op verkleinde schaal.

6.10 Duurzaamheid

Bij de woningbouwplannen voor Jaagpad Oost is sprake van zeer intensief ruimtegebruik, mede door het realiseren van een groot deel van de parkeervoorzieningen in of onder de bebouwing. Dit vermindert de druk tot bouwen buiten de stadsgrenzen en de verdere aantasting van open en groene ruimtes. Door de ligging aan het kanaal, de stedenbouwkundige opzet en de nabijheid van de binnenstad is daarbij sprake van een naar verwachting duurzaam aantrekkelijk woongebied.

Door de situering op het zuiden kan bij veel woningen gebruikt gemaakt worden van passieve zonne-energie. Daarnaast is voor zowel de bebouwing als de inrichting van de buitenruimte de toepassing van duurzame materialen uitgangspunt.

Met de ontwikkelaar heeft overleg plaats om op het gebied van energiebesparing iets meer te doen dan gebruikelijk. De mogelijkheden van warmte/koudeopslag worden bekeken, maar ook de mogelijkheid om het plangebied aan te sluiten op het warmte/koudenet van de HVC. Dit valt echter buiten het kader van het bestemmingsplan en bij de verdere uitwerking van de bouwplannen zal daar over besloten worden.

7 Juridische Aspecten

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan "Jaagpad Oost" bestaat uit de verbeelding waarin de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangegeven en uit regels, waarin het gebruik van de in het plan begrepen gronden wordt geregeld. Met daaraan toegevoegd de toelichting met de achtergronden van het plan. Dit bestemmingsplan betreft een gedetailleerd plan waar geen uitwerkingen meer uit voortvloeien. Op basis van dit bestemmingsplan zullen bouwvergunningen kunnen worden getoetst en verstrekt. In dit hoofdstuk zal de opzet van de regels nader worden toegelicht.

Het bestemmingsplan Jaagpad Oost is het eerste bestemmingsplan in de gemeente Alkmaar dat is opgesteld op de wijze zoals de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) dat voorschrijft. Onder de nieuwe Wro is de naam van een aantal onderdelen van een bestemmingsplan gewijzigd. De toelichting heet nog steeds toelichting, maar wat vroeger de plankaart heette heet nu de 'verbeelding' en de vroegere voorschriften heten nu de 'regels'.

7.2 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Naast de meer algemene bepalingen, zoals die zijn weergegeven in artikel 1 (Begripsbepalingen) en artikel 2 (Wijze van meten), kent dit deel ook een Algemene beschrijving in hoofdlijnen (artikel 3). Hierin worden algemene regels voor de toepassing van nadere eisen, ontheffingen en de afstemming op andere wetten besproken. Deze gelden voor alle bestemmingen.

7.3 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

De oever van het Noordhollandsch Kanaal heeft de bestemming "Groen" gekregen. Dit is vooral gebeurd om te benadrukken dat de oever een groene uitstraling dient te krijgen. Binnen de bestemming zijn groen, water en daarbij behorende verblijfs- en recreatieve functies toegestaan.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming "Verkeer" heeft betrekking op de Schermerweg en op het Jaagpad, het pad langs het water aan de zuidkant van de bebouwing. Binnen deze bestemming zijn wegen, bijbehorende bermen, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden, bruggen en verkeersvoorzieningen mogelijk. De bestemming biedt voldoende ruimte voor toekomstige herinrichtingen.

Artikel 6 Water

De bestemming "Water" is toegekend aan het Noordhollandsch Kanaal en de waterpartijen die in het plangebied gegraven zullen worden. Deze gronden zijn bestemd voor water, scheepvaart, scheepvaartvoorzieningen en voor haventjes voor recreatief gebruik voor zover het de waterpartijen in het plangebied betreft. Deze waterpartijen kennen de aanduiding "r". Binnen deze aanduiding zijn ook bouwwerken, waaronder steigers, ten dienste van deze recreatief medegebruik toegestaan.

Ligplaatsen ten behoeve van woonschepen/drijvende woningen zijn niet toegestaan.

Artikel 7 Wonen

De bestemming "Wonen" is opgenomen ten behoeve van toekomstige appartementen-complexen. Daarnaast is het mogelijk binnen deze bestemming, onder voorwaarden, aan- en uitbouwen en bijgebouwen te realiseren. Ook vallen verkeer, verblijf- en groenvoorzieningen en water, openbare nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen onder deze bestemming. Parkeren kan ook in souterrains welke ook buiten de bouwblokken mogen worden gerealiseerd. Daarnaast worden ook bijzondere woonvormen, waaronder woonzorgcombinaties, toegestaan.

Uitsluitend op de eerste bouwlaag van de gebouwen mag in beperkte mate horeca (categorie III of IV en met ontheffing categorie II) gerealiseerd worden. Bij detailhandel is de oppervlakte per unit beperkt tot maximaal 150m². Verder zijn er beperkingen gesteld aan een aan-huis-gebonden beroep.

Binnen het meest westelijke bouwvlak bestemmingsvlak is een aanduiding "Schoorsteen"

opgenomen. Dit maakt het mogelijk de bestaande schoorsteen te handhaven en zonodig een andere plek te geven binnen dit plandeel als herinnering aan de voorheen aanwezige wasserij.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De bestemming waterstaat - waterkering betreft een dubbelbestemming, waarbij de onderliggende bestemming in stand blijft. Het artikel dient ter bescherming van de waterkering. Dit wordt ondersteund door de verplichting van een aanlegvergunning.

7.4 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Deze bepaling geeft aan voor welke onderwerpen van stedenbouwkundige aard de Bouwverordening binnen dit bestemmingsplan van toepassing is.

Artikel 10 Antidubbelregel

Dit is een standaardregel die zorgt dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft.

Artikel 11 Algemene ontheffingsregels

Deze ontheffingen hebben onder meer tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen.

Via een door burgemeester en wethouders te verlenen ontheffing kunnen onder meer nutsgebouwen van geringe omvang worden gebouwd en geringe wijzigingen in de maatvoering van bebouwing en bebouwingsgrenzen worden aangebracht.

Artikel 12 Algemene procedureregels

In dit artikel is geregeld welke procedure gevolgd moet worden indien burgemeester en wethouders een ontheffing willen verlenen. Daarnaast is de procedure voor het verlenen van een aanlegvergunning hier aangegeven.

7.5 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsregels

De overgangsregels onder lid a hebben tot doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken die op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan gebouwd zijn of kunnen worden gebouwd en die afwijken van de bebouwingsregels van het plan.

Lid b regelt het overgangsrecht voor het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

Artikel 14 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels dienen te worden aangehaald.

8 Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de voorgestelde ontwikkeling tot woongebied is tussen de gemeente en de ontwikkelaar een exploitatieovereenkomst gesloten, waarin de financiële afspraken zijn vastgelegd en waarin bijvoorbeeld ook wordt geregeld welke delen van het plangebied in de toekomst openbaar zijn en aan de gemeente zullen worden overgedragen. Ook is hierin opgenomen dat eventuele planschade welke voortvloeit uit planologische wijzigingen wordt afgewenteld op de ontwikkelaar. Omdat de gemeente geen inkomsten uit het plan heeft, is het uitgangspunt van deze exploitatieovereenkomst dat de financiële risico's bij de ontwikkelaar liggen. De financiële uitvoerbaarheid is hiermee voldoende gewaarborgd.

Het bestemmingsplan Jaagpad Oost bevat ook de oeverstrook met water die langs Jaagpad Midden ligt. Zoals aangegeven is dit gedaan omdat deze strook nu nog bouwverordeninggebied is en het wenselijk is daar de bestemming van vast te leggen. De kosten van de ontwikkeling van dat deel van de oever zal te zijner tijd bij de ontwikkeling van het aanliggende woningbouwgebied betrokken worden.

9 Overleg en inspraak

Over de nota 'Oostelijke Kanaalzone, ontwikkeling op hoofdlijnen' en over het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad, waarin de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het plangebied Jaagpad Oost zijn aangegeven, heeft in het verleden inspraak plaatsgehad.

Het concept-bestemmingsplan is in het kader van het wettelijke verplichte vooroverleg toegestuurd aan diverse instanties. Omdat het al enkele jaren geleden was dat het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad is vastgesteld is er voor gekozen om in dezelfde periode over het concept-bestemmingsplan een informatiebijeenkomst te houden en heeft het plan ook gedurende 4 weken ter inzage gelegen. Op deze wijze kon deze periode worden gebruikt als informatievoorziening richting omwonenden en bedrijven en kon gelijktijdig worden gepeild wat nu de mening over de plannen is. Een verslag van de reacties uit het vooroverleg en de informatieronde is opgenomen als bijlage. De reacties zijn vooral aanleiding geweest de toelichting op een groot aantal punten aan te passen, aan te vullen of te verduidelijken.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft de formele procedure volgens de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is het plan op een aantal punten gewijzigd. Een verslag van de zienswijzen en de beantwoording daarvan is als bijlage opgenomen (Nota van beantwoording zienswijzen Jaagpad Oost).