

Toelichting bestemmingplan "Aanpak verkeersdruk Thorbeckeweg (N516)"

NL.IMRO.0479.STED3886BP-0301

Inhoud

1.	INLEIDING.....	4
1.1.	Aanleiding en doelstelling.....	4
1.2.	Ligging van het plangebied.....	4
1.3.	Voorgaande bestemmingsplannen	5
1.4.	Leeswijzer	6
2.	WAT WORDT MOGELIJK GEMAAKT MET DIT PLAN?	7
2.1.	Bestaande situatie	7
2.1.1.	Ontstaansgeschiedenis plangebied.....	7
2.2.	Aanloop bestemmingsplan.....	8
2.2.1.	Participatie.....	8
2.2.2.	Keuze planvorm.....	8
2.2.3.	Vorbereidende studies	8
2.3.	Ontwikkelingen	9
3.	VERANTWOORDING.....	9
4.	PLANONDERBOUWING	10
4.1.	Archeologie en Cultuurhistorie	10
4.1.1.	Archeologie.....	10
4.1.2.	Cultuurhistorie.....	11
4.1.3.	Situatie plangebied archeologie en cultuurhistorie	11
4.2.	Stedenbouwkundige/landschappelijke uitgangspunten	12
4.3.	Groen en openbare ruimte.....	12
4.4.	Verkeer, vervoer en parkeren	13
4.4.1.	Inleiding	13
4.4.2.	Verkeer en vervoer	13
4.4.3.	Parkeren.....	13

4.5. Milieueffectrapportage	14
4.5.1. Algemeen	14
4.5.2. Project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg	14
4.6. Duurzaamheid	15
4.7. Externe veiligheid	15
4.8. Water	16
4.8.1. Waterhuishouding.....	16
4.8.2. Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	16
4.8.3. Water in dit bestemmingsplan	17
4.8.4. Conclusie Water	17
4.9. Geluid.....	17
4.10. Luchtkwaliteit.....	18
4.11. Bodem.....	18
4.11.1. Inleiding	18
4.11.2. Landbodem.....	18
4.11.4. Conclusie bodem	20
4.12. Natuur.....	20
4.13. Economische uitvoerbaarheid	22
5. PARTICIPATIE	22
5.1. Overleg met overheden en diensten	22
5.1.1. (Wettelijke) overlegpartners.....	22
5.1.2. Belanghebbenden.....	24
5.2. Zienswijzen	25
5.3. Ambtshalve wijzigingen.....	29
6. TOELICHTING OP BESTEMMINGSPLAN	30
6.1. Algemeen	30
BIJLAGEN	30

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan, Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland willen de doorstroming van het verkeer in Zaandam Zuid verbeteren. De komende jaren neemt de verkeersdruk toe op de Thorbeckeweg in Zaandam, het kruispunt bij de Vijfhoek en het kruispunt bij bedrijventerrein de Ambacht.

In een gezamenlijke studie van de Vervoerregio Amsterdam (initiatiefnemer), de provincie Noord-Holland en de gemeenten Oostzaan en Zaanstad is hiervoor een plan ontwikkeld: project "Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg" (voorheen project AVANT). Het doel van het project is de doorstroming op de Thorbeckeweg/N516 in de toekomst (2030) te verbeteren. Belangrijke aanleidingen zijn de huidige en toekomstige doorstromingsproblemen op het kruispunt Thorbeckeweg/Wibautstraat (Vijfhoek), de ambitie om de HOV ZaanIJtangent (hoogwaardige buslijn tussen Amsterdam-Noord en Zaandam) in dit gebied beter door te laten stromen, de toekomstige ontwikkeling van de Achtersluispolder, de MIRT Corridorstudie Amsterdam Hoorn (bereikbaarheid verbeteren op rijkswegennet A7 en A8 alsmede de aansluiting daarvan op het onderliggend wegennet) en het sluisverkeer van Poelenburg door Oostzaan.

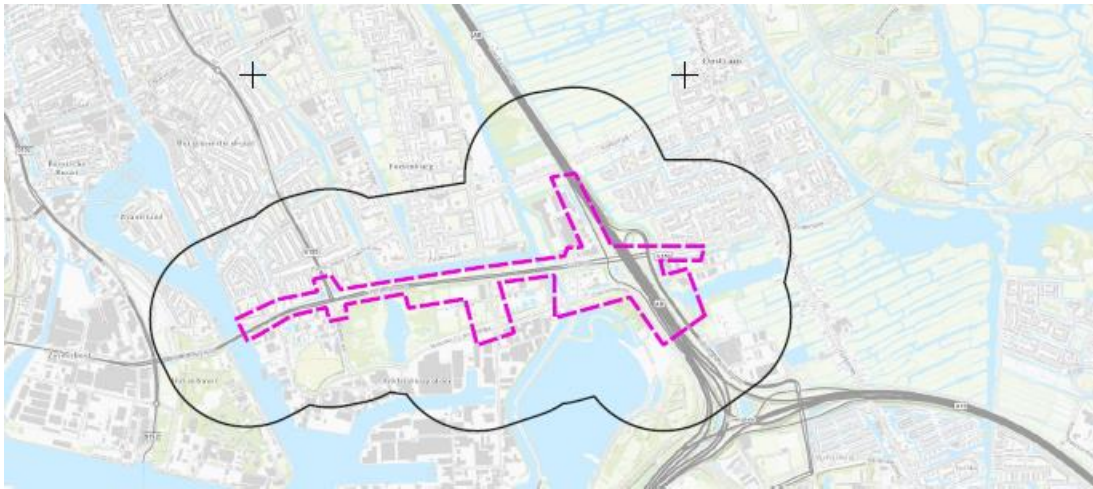
Om al deze (toekomstige) ontwikkelingen en knelpunten het hoofd te bieden, is een verkenning uitgevoerd naar kansrijke oplossingsrichtingen. De oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt in scenario's waarbij een scenario bestaat uit één oplossingsrichting per kruispunt (Vijfhoek, Vlinder, Ambacht) gecombineerd in een totaalpakket. Met behulp van een dynamisch verkeersmodel, waarmee het oplossend vermogen van scenario's beoordeeld kan worden, zijn door het kernteam 3 scenario's kansrijk bevonden. Hieruit is vervolgens een voorkeursvariant gekozen die door middel van een planstudie verder is uitgewerkt tot een concreet ontwerp.

In deze variant wordt het kruispunt bij de Vijfhoek ongelijkvloers, wordt de aansluiting Westkolkdijk op de N516 verplaatst naar nabij de Vlinderbrug en worden busbanen langs de Vlinder-aansluiting, N516 en Wibautstraat aangelegd om de doorstroming van het HOV te verbeteren. Uit onderzoek is gebleken dat dit alternatief het meest kansrijk is, de meeste voordelen biedt, een zeer breed draagvlak onder omgevingspartijen heeft en dit het enige alternatief is dat een robuuste oplossing biedt voor de Vijfhoek. Het biedt tevens de beste inpassingsmogelijkheden voor de HOV maatregelen en heeft de hoogst gemiddelde snelheden voor OV en het wegverkeer. In haar vergadering van 28 mei 2019 heeft de gemeenteraad over dit plan positief gestemd.

De realisatie van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is niet overal binnen de vigerende bestemmingen mogelijk. Dit bestemmingsplan zorgt voor de inpassing op die plekken waar het nieuwe plan strijdig is met de vigerende bestemming.

1.2. Ligging van het plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan is beperkt tot de vlakken binnen de contour op onderstaande situatietekening, binnen de gemeentegrens van Zaanstad. Het omliggende gebied wordt gekenmerkt door de duidelijk aanwezige infrastructuur in de vorm van de rijksweg A8, de N516 Thorbeckeweg en de Verlengde Stellingweg, alsmede bedrijventerreinen en groen.



figuur 1: projectgebied Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg

1.3. Voorgaande bestemmingsplannen

Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg wordt gerealiseerd binnen de contour zoals deze is weergegeven onder het kopje "ligging van het plangebied". Aangezien het project vooral invulling beoogd te geven aan de behoefte om een betere verkeersdoorstroming te bereiken, zullen de uit te voeren werkzaamheden grotendeels, maar niet geheel, binnen de vigerende bestemmingen vallen. Op enkele locaties vindt bijvoorbeeld relatief marginale verschuiving plaats van bestemming Groen naar Verkeer of andersom, of zijn de voorgenomen plannen strijdig met maximaal toegestane bouwhoogte. Meer in het oog springend is de verplaatsing van het bestaande tankstation nabij kruising Vijfhoek, naar een nieuwe, meer oostelijke locatie in het Vijfhoekpark.



figuur 2: impressie toekomstig kruispunt Vijfhoek en de huidige situatie (bron: Google Maps)

Om de ontwikkelingen ruimtelijk in te passen is gekozen voor het opstellen van een bestemmingsplan. Met dit plan worden onderstaande vigerende bestemmingsplannen gedeeltelijk gewijzigd, dan wel is er geografisch overlap:

- Bestemmingsplan Achtersluispolder, vastgesteld 26-10-2008, NL.IMRO.0479.STED3741BP-0302;
- Bestemmingsplan Zaandam Zuid, vastgesteld 22-01-2009, NL.IMRO.04790000STED3731PCP;
- Parapluplan Parkeren Zaanstad, vastgesteld 07-06-2018, NL.IMRO.0479.STED3844BP-0301;
- Provinciaal inpassingsplan "Aanpassing geluidszones Westpoort en HoogTij", vastgesteld op 02-03-2015, NL.IMRO.9927.IPGELCONWPRTHT2014.

1.4. Leeswijzer

Deze toelichting maakt deel uit van het bestemmingsplan Aanpak verkeersdruk Thorbeckeweg (N516). De toelichting van een bestemmingsplan geeft uitleg over en een onderbouwing van de bestemmingsregeling die in de planregels en op de verbeelding is opgenomen. Voor de onderbouwing van de bestemmingsregeling wordt onder meer ingegaan op de geldende beleidskaders en wordt in het kader van het onderzoek naar de haalbaarheid, verslag gedaan van de uitgevoerde onderzoeken. Daarnaast wordt er een verantwoording gegeven voor de gemaakte keuzes. In de bijlagen bij de toelichting staan alle relevante beleidsstukken samengevat. Zowel het algemene Rijks-, provinciaal als gemeentelijk beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening. Daarnaast wordt themaspecifiek beleid nader toegelicht. Per beleidsstuk wordt kort beoordeeld wat de invloed ervan is op het bestemmingsplan.

2. Wat wordt mogelijk gemaakt met dit plan?

Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg richt zich op verbeteren van de verkeersdoorstroming op en rondom de Thorbeckeweg door het aanbrengen van een aantal maatregelen, zoals omschreven in 2.3. Om deze ontwikkeling ruimtelijk mogelijk te maken is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.

2.1. Bestaande situatie

2.1.1. *Ontstaansgeschiedenis plangebied*

Algemeen

Het landschap van de Zaanstreek werd gevormd in het Holoceen. Na de laatste ijstijd, vanaf 5000 v Chr. komt de land- en bodemvorming in westelijk Nederland op gang doordat zich een duidelijke kustlijn ontwikkelt. Achter de door de zee opgeworpen duinenrij droegen Rijn, Maas en Schelde bij aan een rijke delta. Het landschap kreeg (tot ca. 1000 n.Chr) haar vorm door een gelijktijdig proces van veenvorming, zee-invloeden en invloeden vanuit rivierstromen. De Zaan is een erfenis uit deze periode.

Rond het jaar 1000 begon men het natte veenweidegebied, dat ontstaan was in de luwte van duinen en strandwallen, te ontginnen. Er werden sloten gegraven voor turfwinning en afvoer van het water. Het verkregen land werd gebruikt voor akkerbouw. Er ontstond een slotenpatroon dat tot op de dag van vandaag terug te vinden is. Dorpen als Westzaan, Assendelft en Krommenie ontstaan in deze periode. Door stijging van het water verdween de akkerbouw en werd het land omgezet in weiland. Om het land te beschermen tegen overtollig water werden er dijken gebouwd langs omliggende wateren, waaronder de Zaan. Windmolens pompten het overtollige water uit de polder.

Aan deze dijken ontstonden dorpen zoals Zaandijk en Koog aan de Zaan. De Noorder-IJ en Zeedijk ontstond in deze periode.

Pas halverwege de 20e eeuw krijgen de verschillende buitendijkse industriegebieden hun vorm met een veel rigidere structuur dan de meer landschappelijk gerelateerde stedenbouw en architectuur van de binnendijkse gebieden. In deze periode ontstond ook het gebied Achtersluispolder, waarbij de scheepvaart voor de nodige industriële bedrijvigheid heeft gezorgd.

Achtersluispolder

De Achtersluispolder is het meest oostelijk gelegen gebied van Zaanstad en grenst direct aan de gemeente Amsterdam. Zeer bepalend voor de ontwikkeling en het karakter van het gebied is de begrenzing door water rondom: aan de oostzijde de IJ-plas, aan de zuidzijde het Noordzeekanaal en aan de westzijde zijkanaal G en de monding van de Zaan.

De Noorder IJ- en Zeedijk vormde de oorspronkelijke scheiding tussen land en water en vormt ook nu nog een scheidend element. Voor dit plan is het gebied ten noorden van de dijk van belang. Hierin bevinden zich het Vijfhoekpark, bedrijventerrein van deelgebied Zilverland, de rioolwaterzuiveringsinstallatie, volkstuinen, het crematorium, sportvelden en woningen aan de dijk.

In 1987 komt er een aansluiting op de Coentunnelweg en is een goede bereikbaarheid over land gewaarborgd.

Het bedrijventerrein Achtersluispolder ligt relatief gunstig ten opzichte van hoofdinfrastructuur (snelweg A8 en Noordzeekanaal m.n.). Het bedrijventerrein is 94 hectare groot, er zijn rond 250 bedrijven gevestigd, en er werken omstreeks 3800 mensen.

Het bedrijventerrein wordt gedomineerd door middelgrote bedrijven (10-99 werkzame personen). De meeste zijn werkzaam in de sector handel, distributie en transport (32% van de werkzame personen).

Binnen de industriële sector is een metaal elektrocluster te onderscheiden. Overigens zijn de economische activiteiten noordelijk op bedrijventerrein Achtersluispolder kleinschaliger en arbeidsintensiever dan zuidelijk op het terrein. Het bedrijventerrein verschaft met name werk aan mensen met een lagere en middelbare opleiding.

In de periode 2001 - 2007 heeft een ingrijpende revitalisering van de Achtersluispolder plaatsgevonden in de vorm van een herinrichting van de openbare ruimte.

In 2015 is door de provincie Noord-Holland het PIP 'Aanpassing geluidszones Westpoort en Hoogtij' vastgesteld, waardoor het plangebied binnen de geluidscontour van gezoneerd industriegebied Westpoort is komen te liggen. Krachtens de planregels van het PIP is de gemeenteraad bevoegd om bestemmingsplannen binnen de contour vast te stellen, zolang deze de geluidscontour niet wijzigen.

Zaanstad Zuid

De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de woonwijk Zaanstad Zuid. Deze wijk is in de eerste helft van de 20^e eeuw ontstaan en wordt gekenmerkt door een vooroorlogse bebouwing, naar het zuiden toe ook nieuwere bebouwing (naoorlogs, en enkele buurten in het zuidelijk deel van de wijk van nog recentere datum). Deze wijk ken qua bebouwing behoorlijk wat diversiteit, door het bestaan van verschillende kleinere buurtjes. Het oudere deel (noordelijk) is dichtbebouwd, terwijl naar het zuiden toe er meer openbare ruimte en groen is gecreëerd.

De kruising Vijfhoek (Thorbeckestraat/Wibautstraat) is voor de relatie tussen dit plan en de wijk Zaandam Zuid het meest relevant. Daarnaast zal ook in deze wijk extra water zal worden gecreëerd om aan de watercompensatiebehoefte van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg te voldoen.

2.2. Aanloop bestemmingsplan

2.2.1. Participatie

In de voorbereidingsfase van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is ruimschoots aandacht geweest voor omwonenden, bedrijven en belangengroeperingen. Hierover wordt in Hoofdstuk 5 meer beschreven.

2.2.2. Keuze planvorm

Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg beoogt geen wijziging aan te brengen in de ruimtelijke structuren, of andere ontwikkelingen mogelijk te maken dan de maatregelen ter uitvoering van het plan Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg. Het resultaat van het project zal zijn een betere doorstroming op de N516 en daarop aansluitende wegen. De daarvoor benodigde aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zullen zoveel mogelijk, echter niet geheel, binnen de bestaande bestemmingsvlakken worden gerealiseerd.

Omdat het project grotendeels binnen de vigerende bestemmingen kan worden gerealiseerd, is besloten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor die locaties, waar de projectuitvoering onverenigbaar is met de vigerende bestemming(planregels). Hierdoor ontstaat het karakter van een bestemmingsplan met meerdere nieuw te bestemmen gebieden.

2.2.3. Voorbereidende studies

In de voorbereiding op het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg zijn de volgende studies uitgevoerd die uiteindelijk hebben geleid tot de definitieve uitwerking van het project:

- Verkenning "Doorstroming Prins Bernhardplein en Vijfhoek (2016)
- Alternatievenstudie Avant (2017-2018)
- Planstudie "Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg"(2018-2019)

Grofweg is van een verkenningsfase naar een alternatievenstudie gegaan, waarbij het voorkeursalternatief vervolgens is uitgewerkt tot een plan dat tot uitvoering kan komen. In deze fase is telkens, op het bij die fase afgestemde detailniveau, beoordeeld of er belemmeringen waren voor de uitvoering. Quickscans op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer, natuur, water, cultuurhistorie en bodemkwaliteit hebben in dit proces geen aanleiding gegeven tot een vermoeden dat realisatie belemmerd of beperkt zou kunnen worden.

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 28 mei 2019 ingestemd met het voorkeursalternatief.

Voor de totstandkoming, onderbouwing en toelichting op dit plan zijn op bovengenoemde vlakken actualisaties uitgevoerd om aan te tonen dat ook bij vaststelling van dit plan, er geen onoverkomelijke bezwaren zijn. In hoofdstuk 4 wordt verder op deze actualiserende onderzoeken ingegaan.

2.3. Ontwikkelingen

Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg omvat meer dan in dit bestemmingsplan wordt beschreven. Alleen de activiteiten die niet in vigerende bestemmingsplannen passen, worden met dit bestemmingsplan planologisch ingepast. Het gaat om de volgende activiteiten:

- Aanpassen van aansluiting "De Vlinder" op de N516. Hierdoor zullen gebieden met bestemming Groen, Water en/of Verkeer verschuiven.
- Kruising de Vijfhoek (Wibautstraat – Thorbeckeweg) wordt aangepast. De verdiepte ligging (kunstwerk) kan binnen de huidige bestemming worden gerealiseerd, maar omliggende wegen worden aangepast, waardoor gebieden met bestemming Groen en Water aan de zuidkant van de weg moeten worden herbestemd tot Verkeer.
- Het huidige brandstofverkoop punt van Shell zal verplaatst worden naar een nieuwe locatie in het Vijfhoekpark tegen de sportvelden aan. Op de oude locatie zal bestemming Bedrijven worden omgezet naar Groen en deels verkeer. De bestaande veiligheidscontour in verband met de verkoop van LPG zal komen te vervallen.
- De nieuwe locatie van Shell wordt met dit plan bestemd als Bedrijven. In tegenstelling tot de huidige locatie zal op de nieuwe locatie geen LPG/LNG verkoop worden opgenomen. Er wordt daarom in dit bestemmingsplan geen veiligheidscontour opgenomen. Wel wordt mogelijk gemaakt dat het terrein meer geschikt wordt als verzorgingsplaats, met beperkte horeca en speelvoorzieningen. De bestaande aanduiding sport ter plaatse zal verdwijnen. De grond is eigendom van de gemeente Zaanstad. Met de huidige exploitant van het terrein wordt gesproken over het beëindigen van de huur.
- Aan de noordzijde wordt de groenstrook tussen de woonwijk (Albardastraat) en de Thorbeckeweg vergraven tot een watergang, waarmee verbinding wordt gelegd tussen de Zuidervaart en de waterpartij nabij de Wibautstraat.

3. Verantwoording

Voorafgaand aan de vaststelling van dit plan is de haalbaarheid aangetoond in het kader van milieu, externe veiligheid e.d. Hiervoor zijn een aantal onderzoeken en studies uitgevoerd:

- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Bodemkwaliteit
- Waterbodemkwaliteit
- Natuur (soort- en gebiedsbescherming)
- Archeologie
- Externe Veiligheid
- Niet gesprongen conventionele explosieven (NGCE)

Per onderzoek wordt de uitkomst in hoofdstuk 4 samengevat beschreven. De onderzoeken zelf zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Opgemerkt wordt dat de onderzoeken zijn uitgevoerd om het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg mogelijk te maken. De reikwijdte van de onderzoeken beslaat dan ook het gehele projectgebied. Zoals eerder in deze toelichting beschreven, past het merendeel van de ontwikkelingen binnen de huidige bestemming. De conclusies van de onderzoeken zijn daarom telkens terug gebracht naar de feitelijke bestemmingsplanwijziging.

Omdat als uitgangspunt geldt dat in dit bestemmingsplan alleen de bestemming wordt gewijzigd, waar dat nodig is voor uitvoering van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg, is de ruimtelijke impact van dit plan gering. In de planregels wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de planregels uit de voorgaande en naastgelegen bestemmingsplannen.

Uitzondering betreft de nieuwe locatie van het brandstofverkooppunt, waar in tegenstelling tot de oude locatie een beperkte, ondersteunende horecavoorziening mogelijk wordt gemaakt.

Ladder Duurzame Verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Op dit bestemmingsplan is de Ladder niet van toepassing. Infrastructuur is door jurisprudentie uitgezonderd van het begrip Stedelijke Ontwikkeling. Dan resteert de verplaatsing van het tankstation. Hierbij is slechts sprake van nieuwe stedelijke ontwikkeling voor zover het de mogelijkheid betreft van bijbehorende ondersteunende horeca in de vorm van een koffiecorner. De omvang daarvan is echter <500m², wat in jurisprudentie als grens wordt gehanteerd waaronder geen sprake is van stedelijke ontwikkeling waarop de Ladder van toepassing is.

Goede ruimtelijke ordening

Voorliggend bestemmingsplan voldoet aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Uit de ruimte- en milieuaspecten volgen geen belemmeringen die de ontwikkeling tegenhouden. Het plan verstoort bovendien geen beschermde diersoorten of is niet van invloed op beschermde natuurgebieden. Het plan levert daarnaast een belangrijke bijdrage aan de ambities van gemeente Zaanstad.

4. Planonderbouwing

4.1. Archeologie en Cultuurhistorie

4.1.1. Archeologie

De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem en bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere het verdrag van Valletta is geïmplementeerd in de Erfgoedwet. De uitvoering van de Erfgoed en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is een primair gemeentelijke opgave. In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk. De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

In deze nota zijn de uitgangspunten van de vernieuwde Monumentenwet 1988 verwerkt. In de nota staat dat de gemeente in haar bestemmingsplannen de gebieden van archeologische waarde aan gaat geven. Aan omgevingsvergunningen voor projecten die binnen deze gebieden vallen, verbindt de gemeente voorwaarden om archeologische vindplaatsen in de bodem te beschermen. Is dit niet mogelijk dan zal de aanvrager van de vergunning de vindplaatsen op moeten laten graven. Dergelijke eisen worden ook opgenomen in projectbesluiten en ontheffingen van het bestemmingsplan.

4.1.2. Cultuurhistorie

Artikel 3.6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat het aspect Cultuurhistorie verplicht wordt meegewogen bij het opstellen van een bestemmingsplan.

4.1.3. Situatie plangebied archeologie en cultuurhistorie

Voor het plangebied geeft de archeologische waardenkaart geen verwachting.

Op de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland staan de provinciaal te beschermen cultuurhistorische monumenten. Binnen het plangebied ligt de historische dijk Noorder IJ- en zeedijk.

Voor project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is in de periode september-november 2019 een bureaustudie uitgevoerd om de archeologische uitgangspunten te verifiëren. Hieruit blijkt dat, gezien het ontbreken van archeologische resten uit de periode vóór de 10de eeuw in het onderzoeksgebied, de natte condities van het landschap vanaf het Mesolithicum tot en met de eerste helft van de Vroege Middeleeuwen, en gezien de grootschalige ontwikkelingen in het plangebied vanaf de tweede helft van de 20ste eeuw, is de kans erg klein dat archeologische resten van vóór de 10de eeuw in het plangebied aanwezig zijn.

De kans dat resten uit de periode 10de eeuw t/m 13de eeuw in het plangebied aanwezig zijn, is klein. In deze periode werd het landschap voor het eerst ontgonnen, maar dit gebeurde nog op relatief kleine schaal. Het landschap werd in deze periode nog niet intensief bewoond. Eventuele resten uit deze periode kunnen onder meer bestaan uit ontginningsresten (sloten, greppels) en bewoningsresten (resten van (woonstal)huizen, bijgebouwen, waterputten en materiële cultuur (keramiek, dierlijk bot, metaal, organisch materiaal, etc.). Vanwege de natte condities van het landschap zijn eventuele organische resten mogelijk goed geconserveerd.

Vanaf de 14de eeuw werd het landschap verder ontgonnen en meer intensief bewoond. In de omgeving van het plangebied ontwikkelden zich woonkernen die later uitgroeiden tot het huidige Zaandam en het huidige Oostzaan. In de omgeving van het plangebied zijn uit de periode Late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd diverse resten van bewoning en landgebruik aangetroffen. Op historische kaarten is binnen het plangebied echter geen bewoning te zien van vóór de 20ste eeuw. Bovendien is de kans groot dat eventuele resten uit deze periode zijn verstoord door de intensieve ontwikkelingen in het plangebied in de tweede helft van de 20ste eeuw. Hoewel resten van bewoning uit deze periode in het plangebied niet volledig zijn uit te sluiten, is de kans dat resten aanwezig zijn klein. Eventuele resten uit deze periode kunnen onder meer bestaan uit ontginningsresten (sloten, greppels) en bewoningsresten (resten van huizen, boerderijen, bijgebouwen, waterputten en materiële cultuur (keramiek, dierlijk bot, metaal, organisch materiaal, etc.). Vanwege de natte condities van het landschap zijn eventuele organische resten mogelijk goed geconserveerd.

Waardevolle gebieden worden zoveel mogelijk in ruimtelijke plannen beschermd, in bestemmingsplannen door het opnemen van dubbelbestemmingen "waarde archeologie". In onderhavig plan is deze dubbelbestemming alleen opgenomen ter bescherming van de cultuurhistorische waarde van de Noorder IJ- en zeedijk.

Conclusie archeologie en cultuurhistorie

De archeologische en cultuurhistorische waarden verzetten zich niet tegen dit bestemmingsplan en de ontwikkelingen die het mogelijk maakt. Wel zijn beschermende planregels opgenomen voor werkzaamheden in de Noorder IJ- en Zeedijk, conform het advies in het uitgevoerde onderzoek. Dit resulteert in een vergunningplicht indien werkzaamheden worden uitgevoerd die een oppervlakte beslaan van 50m² of meer, dan wel waarbij dieper wordt gegraven dan 70 centimeter onder peil.

4.2. Stedenbouwkundige/landschappelijke uitgangspunten

Voor het bestemmingsplan Aanpak verkeersdruk Thorbeckeweg (N516) is een gemeentelijke gebiedsvisie opgesteld (BKP+: Thorbeckeweg Zaanstad maart 2021). Het biedt de inpassingskaders voor de voorgenomen ontwikkeling.

Het BKP+ stelt: de N516 is autonoom en MAXIMAAL verbonden en in het BKP+ zijn daarvoor tien goud groene regels opgesteld om dit te bereiken.

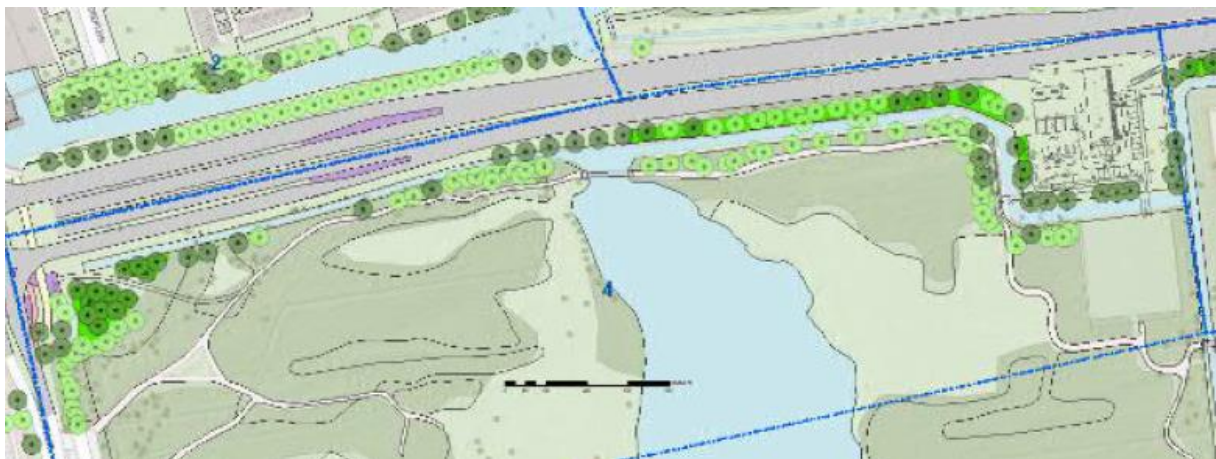
Op welke wijze het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg binnen deze kaders wordt ingepast zal in een project -beeldkwaliteitsplan worden vastgelegd.

Conclusie stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

Door het opgestelde BKP+ worden kaders gesteld voor inpassing van het project. Daarmee wordt bewerkstelligd dat de inpassing van de ruimtelijke ontwikkelingen op kwalitatief voldoende niveau kan plaats vinden.

4.3. Groen en openbare ruimte

Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg stelt een plan op voor de landschappelijke inpassing binnen de kaders die het beeldkwaliteitsplan schetst. Het uitgangspunt hierbij is dat bij het realiseren van de nieuwe bestemmingen wordt aangesloten op de bestaande groenstructuren.



figuur 4: Impressie landschappelijk inpassingsplan Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg

Conclusie groen en openbare ruimte

Met het opgestelde globale landschapsplan wordt zichtbaar dat de ruimtelijke ontwikkeling goed inpasbaar is.

4.4. Verkeer, vervoer en parkeren

4.4.1. Inleiding

Met oog op de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht worden besteed aan verkeerskundige aspecten zoals verkeer en parkeren.

4.4.2. Verkeer en vervoer

Dit bestemmingsplan maakt de onderdelen mogelijk die nodig zijn voor uitvoering van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg. Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is in de basis gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming.

De verkeerssituatie in 2017 is als nulmeting gehanteerd. Door middel van een simulatie is vervolgens ook de situatie in de jaren 2024, 2027 en 2030 beschouwd. Het simulatiemodel is geverifieerd met verkeersmetingen in 2017. De werkelijke verkeersdrukke in 2017 komt overeen met de gesimuleerde verkeersdrukke, waarmee het model als geijkt wordt beschouwd en kan dienen als voorspeller van toekomstige verkeersdrukke.

De kruispunten in de N516 benaderen de verzadigingsgraad, dit is gedurende de gehele dag, waarbij tijdens de spitsperioden (ochtend- en avondspits) deze verzadigingsgraad wordt overschreden en overstaan (meerdere keren voor het rode licht "gevangen" worden) het gevolg is. De kruispunten hebben geen restcapaciteit.

Zowel de autonome groei als de gebiedsontwikkelingen in en om Zaanstad dragen bij aan een groei van het verkeer in de periode 2017-2030. Omdat de capaciteit van de kruispunten op de N516 in de huidige situatie soms al onvoldoende is, leidt een verdere verkeersgroei tot problemen met de verkeersafwikkeling. Uit de verkeersmodellen blijkt dat maatregelen in het plangebied nodig zijn. Op hoofdlijnen worden hiervoor ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd, wordt de maximumsnelheid aangepast en wordt OV-verkeer beter ingepast.

Dit bestemmingsplan maakt de maatregelen planologisch mogelijk.

4.4.3. Parkeren

In verband met het mogelijk maken van beperkte horeca gekoppeld aan de functie brandstofverkoop in het Vijfhoekpark dient getoetst te worden aan het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid. Op dit moment zijn dat de Nota Ruimte voor Parkeren 2016 en de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016.

In het beleid is voorgeschreven hoe de parkeervraag van een ontwikkeling berekend moet worden en op welke manier deze moet worden geacommodeerd dan wel onder welke voorwaarden daarvan kan worden afgeweken. De beleidsregels worden regelmatig bijgesteld. Om die reden is in de regels vastgelegd dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging. Dat biedt de nodige flexibiliteit in het parkeerbeleid zonder dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Deze zogenoemde dynamische verwijzing is opgenomen in artikel 9 van de regels van dit bestemmingsplan.

Deze locatie ligt volgens het parkeerbeleid in parkeernormzone "matig stedelijk C". Per 100m² cafetariafunctie zijn minimaal 5 parkeerplaatsen nodig. In het plan is 120 m² bvo oppervlak binnen, en 165m² buiten voorzien, wat neerkomt op een realisatieopgave van minimaal 13 parkeerplekken.

In het schetsontwerp van de locatie wordt nu rekening gehouden met 19 parkeerplaatsen op eigen terrein. Het meerdere wordt gerechtvaardigd doordat naast de koffiecorner ook de betaalkiosk behorende bij het brandstofverkooppunt een behoefte creëert om kort te parkeren.

De exacte bepaling van de hoeveelheid benodigde parkeerplekken vindt plaats bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen. In artikel 9.1 van de regels is een zogenaamde voorwaardelijke verplichting opgenomen. Het bieden van een passende parkeeroplossing is hiermee voorwaardelijk gesteld aan het kunnen verlenen van een omgevingsvergunning.

Op basis van het bovenstaande is het aannemelijk dat voldaan kan worden aan het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid. Het aspect parkeren staat hiermee de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.5. Milieueffectrapportage

4.5.1. Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije mer.-beoordeling gehanteerd.

4.5.2. Project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg

Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is beoordeeld op de verplichting een MER op te stellen, of het voldoet aan de criteria van de MER beoordelingsplicht en op de noodzaak een vormvrije MER op te stellen.

Dit bestemmingsplan dekt niet het gehele project, dat immers in drie gemeenten wordt uitgevoerd. Voor de beantwoording van de vraag of er een MER (beoordeling) moet worden uitgevoerd gekeken is desondanks gekeken naar het totale project. Uit deze toetsing blijkt dat het project als geheel weliswaar voldoet aan de beschrijving van de categorie C1.3 en D1.2 van de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, maar niet aan de bijbehorende drempelwaarden (10 km respectievelijk 5 km). Er is geen sprake van directe MER of MER-beoordelingsplicht.

Zoals hierboven beschreven, dient wel een vormvrije MER-beoordeling plaats te vinden. Hierin zal het bevoegd gezag bepalen of er alsnog aanleiding is om een MER of MER-beoordeling te laten uitvoeren. Doorgaans is dat het geval als er toch grote negatieve milieueffecten te verwachten zijn.

Het College van Burgemeester en Wethouders ziet in dit plan geen aanleiding om te besluiten tot het alsnog uitvoeren van een MER of MER-beoordeling. Zij heeft hierbij in aanmerking genomen dat het project in het geheel weliswaar voldoet aan de eis een vormvrije MER-beoordeling te verrichten, maar dat de beoogde bestemmingswijzigingen van ondergeschikt belang zijn.

Bovendien wordt met dit bestemmingsplan nauwelijks nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt en blijkt uit de uitgevoerde milieuonderzoeken niet dat er sprake is van grote nadelige gevolgen voor het milieu.

Hierbij wijzigt niets aan de conclusie die al eerder is opgenomen in het eindrapport van de Planstudie Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg, dat is vastgesteld door B&W en de Raad op 23-04-2019 respectievelijk 28-05-2019.

4.6. Duurzaamheid

Dit bestemmingsplan staat ten dienste aan het realiseren van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg. Het volgt op het gebied van duurzaamheid dan ook de ambities die in dat project worden gehanteerd. Het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg heeft een analyse uitgevoerd als gevolg van de Greendeal Duurzaam GWW. Uit een inventarisatie van vele duurzaamheidsaspecten is een tweetal geselecteerd die het meest aansluiten bij de speerpunten van de gemeente Zaanstad, te weten:

- Thema energie: verminderen van Co2-uitstoot
- Thema materialen: inzet MKI.

Dit is vervolgens vertaald naar de doelen:

- Zo laag mogelijke milieubelasting bij aanleg (thema energie).
- Hergebruik van materialen bij aanbesteding (thema materialen).

Deze doelen worden nagestreefd door de volgende maatregelen in de ontwerp- en aanlegfase te nemen:

- Duurzame verlichting
- Materialen hergebruiken op locatie
- Toevoegen zonnepanelen
- Inzet elektrisch materieel waar mogelijk.
- Locatie oude tankstation gebruiken.
- Co2-reductieplan van aannemer.
- Fietstunnel versmallen, aannemer uitdagen verder te optimaliseren
- Inzet Co2-referentieontwerp en DuboCalc
- Afslanken! Zijn er minder materialen nodig.

4.7. Externe veiligheid

Voor een gezonde en veilige leefomgeving en vanuit goede ruimtelijke ordening is het van belang om de externe veiligheid rondom en in het plangebied te inventariseren. In de voorbereiding van dit bestemmingsplan is hiervoor een onderzoeks-/adviesrapport opgesteld. Het onderzoek geeft inzicht in de vraag of er nader onderzoek nodig.

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt houden verband met het realiseren van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg, waarbij de Thorbeckeweg N516 wordt aangepast, De

conclusie van het onderzoek is dat deze ontwikkeling geen aanvullende externe veiligheidsrisico's oplevert voor de omgeving.

Het nieuw te realiseren brandstofafgiftepunt ten westen van het sportpark Poelenburg is mogelijk. Het nieuwe tankstation zal geen LPG afleveren, waardoor het tankstation geen categoriale inrichting is conform het Bevi [1]. Hierdoor levert het nieuwe tankstation geen externe veiligheidsrisico's op voor de omgeving. Het nieuwe tankstation wordt niet gerealiseerd binnen invloedsgebieden van omliggende inrichtingen.

In de regels van dit bestemmingsplan wordt duidelijk vastgelegd dat voor het nieuwe tankstation geen andere motorbrandstoffen, anders dan benzine en diesel, mogen worden afgeleverd. Als in de toekomst andere motorbrandstoffen worden geleverd, is dat uitsluitend mogelijk nadat uit een veiligheidsonderzoek volgens de dan geldende regels is gebleken dat het Externe veiligheidsrisico beheerst is, en het College hiermee heeft schriftelijk heeft ingestemd. Voor vaststelling van dit bestemmingsplan is geen nader onderzoek nodig.

4.8. Water

4.8.1. Waterhuishouding

De watertoets is een procesinstrument dat is verankerd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) 2011. De bedoeling van het instrument is om wateraspecten van meet af aan mee te nemen bij ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat hierbij om zes thema's: waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, wegen, afvalwaterketen en beheer & onderhoud van nieuw en bestaand oppervlaktewater.

In het plangebied liggen oppervlaktewateren en waterkeringen in het beheer van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, dient afgestemd te worden op de belangen die met de waterstaatkundige objecten worden gediend. Het gaat hierbij in dit bestemmingsplan specifiek om waterveiligheid, waterberging, waterafvoer en waterkwaliteit. Binnen dit kader valt ook de zogeheten waterbalans waarbij de gevolgen van verlies aan oppervlaktewater en aanbrengen van verhard oppervlak inzichtelijk wordt gemaakt, en waarbij maatregelen zijn opgenomen ter voorkoming van eventuele verliezen. Hiertoe wordt doorgaans de digitale watertoets uitgevoerd, waarbij het Hoogheemraadschap de plannen kan beoordelen en haar advies kan uitbrengen.

4.8.2. Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met zijn partners zijn waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

4.8.3. Water in dit bestemmingsplan

Omdat de oorsprong van dit bestemmingsplan is gelegen in de uitvoering van project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is niet de gebruikelijke digitale watertoets uitgevoerd, maar is het Hoogheemraadschap actief betrokken bij het ontwerp. Met een maandelijkse frequentie is overleg gevoerd over het ontwerp en de keuzes die zijn gemaakt. Dit heeft geresulteerd in:

- Een positieve waterbalans, waarbij het overschot zal worden toegevoegd aan de gemeentelijke waterbergingsbank
- Een verbeterde duikerverbinding onder de Thorbeckeweg naar het Vijfhoekpark (waterkwaliteitsverbetering)
- Aanleg van een brede watergang aan de noordzijde van de Thorbeckeweg, ter hoogte van de Albardastraat
- Het uitvoeren van groot onderhoud aan watersysteem in het Vijfhoekpark (waterkwaliteitsverbetering)

Het uitvoeren van bovenstaande plannen draagt bij aan de doelstelling om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening NH2020. Door het vergroten van de waterberging worden gevolgen van extreme buien verminderd. Tevens draagt het realiseren van water bij aan het tegengaan van hitte en de gevolgen van droogte.

In het plangebied is een waterkering gelegen: de Noorder IJ- en Zeedijk. De projectwerkzaamheden op deze locatie doen geen afbreuk aan het belang van de kering. Ter bescherming ervan is in de verbeelding een dubbelbestemming Waterkering opgenomen, en zijn in de planregels beperkingen opgenomen voor bouwen en overige werkzaamheden.

Met het gevoerde overleg, de gemaakte afspraken over maatregelen en de in de planregels opgenomen bescherming wordt geconcludeerd dat het plan geen afbreuk doet aan de waterstaatkundige belangen in het gebied.

Aan de Poelenburg 467 bevindt zich een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi Zaandam-Oost) in beheer bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Rondom deze rwzi is een hindercontour vastgesteld ter bescherming van geurgevoelige objecten (voornamelijk woonhuizen) tegen geurhinder. Dit bestemmingsplan staat het realiseren van nieuwe geurgevoelige objecten niet toe. Er is daarom geen sprake van (extra) beperkingen.

4.8.4. Conclusie Water

Het aspect Water vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9. Geluid

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er sprake is van een reconstructie-effect (toename is met maximaal 11 dB meer dan 2dB). Dit komt onder andere omdat, door de aanpassing van de N516 het niet mogelijk is om alle schermen met de volledige lengte te behouden. Doordat er sprake is van een reconstructie-effect, is een afweging naar maatregelen noodzakelijk. De maatregelen zijn aan de hand van het doelmatigheidscriterium afgewogen.

Hierbij zijn naast de te behouden reeds gerealiseerde maatregelen de volgende maatregelen doelmatig:

- Scherm noord aansluitend aan het te behouden scherm; 4 meter over een lengte van 180 meter, vervolgens naar 3 meter over een lengte van 150 meter en naar 2 meter over een lengte van 130 meter.
- Scherm zuid verlengen van het bestaande scherm over een lengte van 126 meter met een scherm van 3 meter hoog en 2 meter over een lengte van 20 meter.

Na toepassen van de maatregelen zijn er geen knelpunten meer over waarvoor (aanvullend) een hogere waarde moet worden aangevraagd. Er is geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen.

4.10. Luchtkwaliteit

Het voorgenomen plan kan de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied beïnvloeden door wijzigingen in het wegverkeer. In voorbereiding op het bestemmingsplan zijn de effecten van het plan op de luchtkwaliteit onderzocht. Hiervoor zijn de concentraties stikstofdioxide en fijnstof ten gevolge van het wegverkeer inzichtelijk gemaakt. De concentraties van deze luchtverontreinigende stoffen zijn daarbij getoetst aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn voor de voorgenomen plansituatie de concentratieverschillen bepaald ten opzichte van de referentiesituatie.

Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat met de voorgestelde plansituatie aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Er zijn geen overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Er zijn hiermee binnen het onderzoeksgebied geen locaties waar mensen bloot worden gesteld aan concentraties boven de grenswaarden. De wijzigingen in de concentraties van luchtverontreinigende stoffen worden voornamelijk veroorzaakt door de toename van het verkeer op de N516 en de afname van het verkeer op de Noorder IJ en Zeedijk na realisatie van het plan.

De in het luchtkwaliteitsonderzoek berekende waarden van 9, 19 en 22 µg/m³ voor respectievelijk PM_{2,5}, PM₁₀ en NO₂, voldoen ook aan de streefwaarden van de WHO zijnde 10, 20 en 40 µg/m³. (zie paragraaf 3.3 van Bijlage 1: Schone Lucht Akkoord).

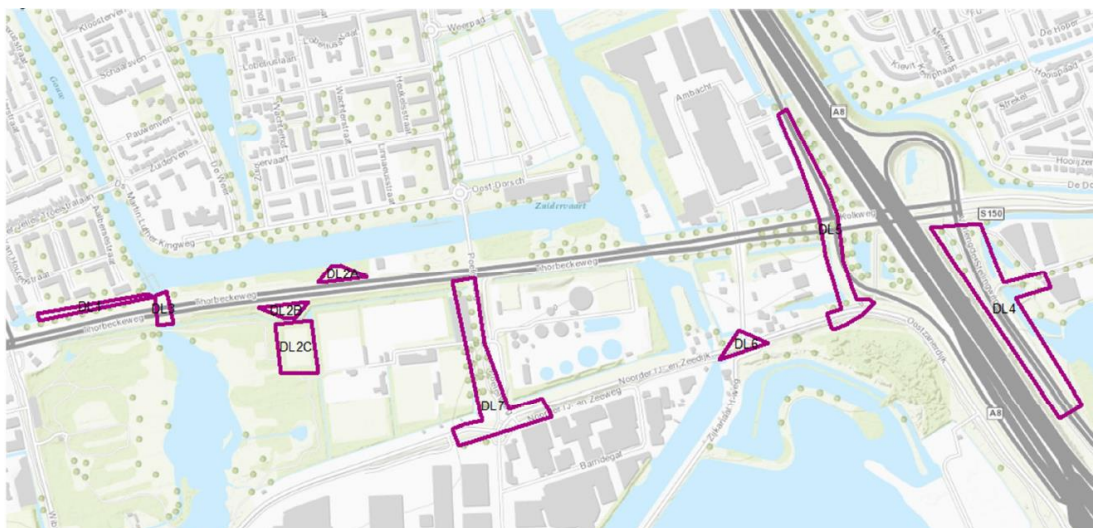
4.11. Bodem

4.11.1. Inleiding

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.11.2. Landbodem

In het projectgebied is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd om de algehele bodemkwaliteit te bepalen. Hierbij zijn een aantal deellocales bepaald die in onderstaand figuur zijn weergegeven. Deellocales DL1, 2, 3 en DL 6 en 7 liggen binnen de gemeente Zaanstad en zijn voor dit plan relevant.



Figuur 5: Deelgebieden bodemonderzoek Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg

Voor de bepaling van de onderzoeksstrategie is een aanvulling op voorgaande onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van het vooronderzoek zijn vastgesteld in de bodemonderzoeken 'Verkennd Milieukundig Bodemonderzoek N516 Thorbeckeweg Zaanstad, Arcadis Nederland B.V., 078669755:0.1, d.d. 15 oktober 2015' en een aanvulling daarop in 'Verkennd Milieukundig Bodemonderzoek Thorbeckeweg te Zaandam, Arcadis Nederland B.V., C05062.000460.0121, d.d. 4 februari 2019'. De gegevens van het vooronderzoek in 2015 en het aanvullende vooronderzoek van 2019 zijn als representatief beoordeeld voor de huidige onderzoekslocatie. Echter, er zijn wel aanvullende informatiebronnen geraadpleegd die in dit hoofdstuk opgenomen zijn.

Resultaten:

Behoudens deellootatie DL2a (voormalig tankstation noordzijde Thorbeckeweg) en DL3 (duiker in Thorbeckeweg, ter hoogte van Grote Braak) bevat de bodem lichte verontreinigingen met zware metalen, PAKs en minerale olie. Op die locaties hoeft geen aanvullend of nader onderzoek verricht te worden omdat grondverzet binnen de wettelijke kaders kan plaats vinden.

Voor DL2a en DL 3 wordt nader onderzoek aanbevolen alvorens te kunnen concluderen of er sprake is van een geval van bodemverontreiniging of beperkingen in het gebruik.

Deze locaties vallen buiten de in dit plan aan te passen bestemmingen, en daarom kan geconcludeerd worden dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor vaststelling van dit plan.

4.11.3. Waterbodem

In het projectgebied is eind 2019 verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Thorbeckeweg – N516 te Zaandam. Het onderzoek is uitgevoerd ter aanvulling op de reeds eerder uitgevoerde onderzoeken in 2015 en 2019.

De onderzoekslocatie bestaat uit meerdere deellootaties, waarvan locatie DL04A en DL04B buiten de gemeente Zaanstad liggen en voor dit plan niet relevant zijn.

De resultaten geven geen aanleiding tot nader onderzoek. Er zijn geen sterke verontreinigingen aangetoond. Voor deellootatie 1A valt de kwaliteit van het slib in klasse niet toepasbaar op basis van het gehalte aan minerale olie. Er is geen aanleiding om een vervolg onderzoek uit te voeren.

4.11.4. Conclusie bodem

Op basis van de hierboven genoemde informatie blijkt dat de huidige bodemkwaliteit geschikt is voor de bestaande functie en de beoogde ontwikkeling.

4.12. Natuur

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Regels hierover zijn vastgelegd in de Wet Natuurbescherming. In beide wetten zijn naast het nationaal natuurbeschermingsbeleid ook tal van internationale verdragen en richtlijnen verankerd, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

In het kader van de planuitwerkingsfase heeft Sweco een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is er op gericht om een eerste inzicht te krijgen in de mogelijke effecten op beschermde natuurwaarden in en om het plangebied. Toetsing heeft plaatsgevonden op beschermde Natura 2000-gebieden, beschermde soorten en op de natuurbeleidskaders.

4.12.1. Natura 2000

Uit de toetsing blijkt dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op een afstand van circa 1,3 kilometer ten noordoosten van het projectgebied is gelegen. Dit betreft Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske. Verder ligt noordwestelijk op 2,7 kilometer afstand het Natura2000-gebied Polder Westzaan en op een afstand van 4,7 kilometer noordelijk de Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Vanwege de afstand tot het plangebied worden directe effecten uitgesloten. Voor indirecte effecten is vooral naar stikstofdepositie gekeken. In alle drie de gebieden liggen stikstofgevoelige habitattypen.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling in dit onderhavige plan zich slechts richten op herinrichting van bestaande rijstroken, het realiseren van kunstwerken voor reeds in de omgeving aanwezig verkeer en het herbestemmen van Bedrijventerrein tot Groen, is uit te sluiten dat in de gebruiksfase een toename is van stikstofdepositie op de genoemde Natura2000 gebieden. Dit is bevestigd door een berekening met het voorgeschreven, en door het RIVM beschikbaar gestelde, Aerius model.

Uit de uitgevoerde AERIUS berekening blijkt dat op drie Natura 2000-gebieden sprake is van een tijdelijke toename aan stikstofdepositie tijdens de aanleg van het project. Het gaat om een tijdelijke depositie van maximaal 0,19 mol N/ha/jr in Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Tevens vindt een tijdelijke maximale depositie plaats in de volgende Natura 2000-gebieden: 0,04 mol N/ha/jr in Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder, 0,03 mol N/ha/jr in Polder Westzaan, 0,01 mol N/ha/jr in Kennemerland-Zuid, 0,01 mol N/ha/jr in Noordhollands Duinreservaat, 0,01 mol N/ha/jr in Naardermeer, 0,01 mol N/ha/jr in Eilandspolder, 0,01 in mol N/ha/jr Oostelijke Vechtplassen en 0,01 mol N/ha/jr in Schoorlse Duinen. Omdat in deze gebieden stikstof gevoelige habitattypen aanwezig zijn en de kritische depositiewaarden al worden overschreden kunnen effecten niet op voorhand uitgesloten worden. Er is daarom een ecologische beoordeling nodig.

Het doel van de ecologische beoordeling is het beoordelen of stikstofdepositie door Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg significant negatieve gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden. Het gaat daarbij om het beschrijven van de effecten op stikstofgevoelige habitattypen en soorten in de drie Natura 2000-gebieden, waar sprake is van een tijdelijke toename aan stikstofdepositie door het project. De significantie van de effecten is beoordeeld aan de hand van de instandhoudingsdoelstellingen. Indien significante gevolgen niet zijn uit te sluiten kan het bevoegd gezag alleen een vergunning verlenen indien is voldaan aan de ADC-criteria. Dat betekent dat het project nodig is omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang, er geen alternatief mag zijn met minder grote effecten op Natura 2000 en de nodige compenserende maatregelen worden getroffen.

Uit de ecologische beoordeling (SWECO: Ecologische beoordeling stikstofdepositie Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg d.d. 08-01-2021) blijkt dat weliswaar stikstofdepositie tijdens de

aanlegfase te verwachten valt, maar dat deze vanuit ecologisch oogpunt niet leidt tot significant nadelige effecten op de aanwezige Natura2000 gebieden.

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State (20 januari 2021 - ECLI:NL:RVS:2021:105) over de rekenmethodiek binnen Aeries is een update van de AERIUS berekening gedaan waarbij specifiek is beoordeeld of er stikstofdepositie op grotere afstand dan 5 km van het plangebied zal plaatsvinden. De nieuwe berekening leidt tot ongewijzigde conclusies waardoor de ecologische beoordeling in stand blijft. Met deze informatie is op 06-04-2021 een vergunning Wet Natuurbescherming aangevraagd. Het bevoegd gezag, de Omgevingsdienst Noord Holland Noord, heeft daarop vooruitlopend op de gedetailleerde behandeling bevestigd dat er zicht is op het verlenen van de vergunning.

4.12.2. Beschermde soorten

In het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Beschermde vogelsoorten zijn in het plangebied niet aangetroffen, of verstoring kan door aanpassingen in de planning/werkwijze worden uitgesloten. Ook de aanwezigheid van beschermde reptielen, vissen en ongewervelden kan worden uitgesloten.

Het is bekend dat beschermde vleermuissoorten in de omgeving voorkomen. Onderzoek wijst uit dat het plangebied ook geschikte verblijfplaatsen bevat, waardoor het niet uit te sluiten valt dat deze worden vernietigd, of dat vleermuizen worden verstoord. Op basis van de Wet Natuurbescherming is dat verboden. Om de daadwerkelijke aanwezigheid van vleermuizen vast te stellen is aanvullend (veld)onderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat in het plangebied in Zaanstad dat er twee paarverblijfplaatsen van vleermuizen voorkomen en zullen worden aangetast. Voorafgaand aan de uitvoering van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg zal hiertoe een vergunning worden aangevraagd op basis van de Wet Natuurbescherming. Daarbij zal door initiatiefnemer ook aangegeven moeten worden op welke wijze de aantasting gemitigeerd zal worden. Vooruitlopend daarop zijn reeds vleermuis kasten in de omgeving opgehangen als alternatieve verblijfplaats.

Het onderzoek naar vliegroutes en foerageergebieden is nog niet afgerond, maar inmiddels is wel geconstateerd dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Bij eventuele verstoring daarvan zal een vergunning Wet Natuurbescherming moeten worden aangevraagd. Met het treffen van de noodzakelijke mitigerende of compenserende maatregelen is de verwachting dat de vergunning ook kan worden verleend. In de regels zijn voorschriften (artikel 13) opgenomen ter bescherming van kraamverblijven, vliegroutes en foerageergebieden om te borgen dat voorafgaand aan de realisatie van projecten/ontwikkelingen, de bovenstaande uitgangspunten nogmaals worden bevestigd.

Alhoewel bunzing, hermelijn en wezel in het plangebied kunnen voorkomen zijn hier slechts enkele waarnemingen van bekend. Wel is het biotoop geschikt. Er zijn echter geen holen aangetroffen, en de omliggende landschappen zijn veel geschikter als leefgebied, waardoor uit te sluiten valt dat er door de werkzaamheden effecten op deze soorten zullen zijn.

Het plangebied is slecht geschikt als leefgebied voor de rugstreeppad. In de omgeving is deze wel aangetroffen (afstand van 2 km), maar de soort wordt niet aanwezig geacht in het plangebied. Door het nemen van maatregelen tijdens de bouwwerkzaamheden (vermijden plassen en losgrondige zandpartijen) kunnen effecten worden uitgesloten.

In het Vijfhoekpark zijn Sleedoorns aangetroffen. Het gebied is bekend om het voorkomen van Sleedoornpages. Door voorafgaand aan uitvoering van kapwerkzaamheden vast te stellen of er eitjes aanwezig zijn kan overtreding van de Wet Natuurbescherming worden voorkomen.

Conclusie soorten- en gebiedsbescherming

Omdat uit het verkennend natuuronderzoek is gebleken dat er verblijfplaatsen van beschermde soorten (vleermuizen) worden geschaad, er sprake is van een belangrijk leefgebied voor de bunzing, hermelijn en wezel en omdat uit de Aeries-berekening is gebleken dat de ontwikkeling een negatief

effect kan hebben op beschermde natuurgebied, is vervolgonderzoek naar soorten- en gebiedsbescherming uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er weliswaar effecten te verwachten zijn, maar dat deze gemitigeerd en/of gecompenseerd kunnen worden waardoor de ontwikkelingen zonder negatieve effecten doorgang kunnen vinden.

4.13. Economische uitvoerbaarheid

Op 23 maart 2021 zal de bestuurlijke samenwerking tussen Vervoerregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland worden vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst. Hiermee zijn de bestuurlijke medewerking en de financiële middelen zeker gesteld en kan het project, en daarmee dit bestemmingsplan als economisch uitvoerbaar worden beschouwd. Een exploitatieplan zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ontwikkeling (Wro) en het Besluit ruimtelijke ontwikkeling (Bro) is daarom niet opgesteld.

5. Participatie

5.1. Overleg met overheden en diensten

Ten behoeve van het vaststellen van het bestemmingsplan doorloopt de gemeente Zaanstad niet alleen de gebruikelijke bestemmingsplanprocedure, waarin overheden en belangenorganisaties geraadpleegd worden conform artikel 3.1.1 Bro en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om zienswijzen in te dienen. De gemeente Zaanstad hecht waarde aan een bredere consultatie, ook vanuit het gedachtegoed van de Omgevingswet en de wijze waarop plannen vanuit deze wetgeving vormgegeven zullen moeten worden. Voor de participatie wordt daarom een bredere consultatie opgezet, waarin verschillende partijen en belanghebbenden op en rondom het terrein worden gevraagd input te leveren ten behoeve van het bestemmingsplan. Hierbij is vooral gebruik gemaakt van de inspanning die vanuit het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg op dit vlak is gedaan. In de onderstaande paragrafen worden de verschillende vormen van participatie toegelicht. Tevens worden de verschillende groepen aangehaald met wie contact geweest is in deze periode.

5.1.1. (Wettelijke) overlegpartners

Over de inhoud van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is vooroverleg geweest met relevante bestuursorganen, te weten:

- Gemeente Oostzaan
- Gemeente Amsterdam
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat
- Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland
- GGD Zaanstreek-Waterland

De Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland heeft aangegeven geen aanvullende opmerkingen te hebben. Van de Provincie Noord Holland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn inhoudelijke reacties ontvangen. Deze zijn hieronder samengevat en van antwoord voorzien.

Nota 3.1.1-vooroverleg	
Wijziging	Reden
1. Provincie Noord Holland	
In de toelichting in Bijlage 1, paragraaf 2.2. Omgevingsverordening NH2020 is de toetsing opgenomen.	De toetsing aan paragraaf 6.20 van de Provinciale Verordening is achterwege gebleven in het ontwerp bestemmingsplan. Provincie verzoekt deze toetsing alsnog in de toelichting op te nemen. Provincie is zich ervan bewust, nu het een wegconstructie betreft, dat het geen gevolgen heeft voor het bestemmingsplan..
In paragraaf 4.9 Geluid van de toelichting wordt ingegaan op de aanvullende maatregelen in verband met de toename van max. 11 dB van de geluidbelasting. Wat betreft het Schone Lucht Akkoord wordt verwezen naar Bijlage 1, paragraaf 3.3 van de toelichting.	De provincie zet zich in op een omgeving met goede basiskwaliteit van het milieu (lucht, geluid, geur, bodem en waterkwaliteit) en aanwezigheid en toegang tot natuur, biodiversiteit en gezonde mobiliteit. Wij stimuleren onze partners om gezonde leefomgeving mee te nemen. Ten overvloede in het kader van een gezonde leefomgeving zijn de aanvullende maatregelen noodzakelijk tbv de toename max. 11 dB van de geluidsbelasting op de woning. De maatregelen (max. pakket) zouden daarom in ogenschouw moeten worden genomen om de gezonde leefomgeving te behouden. Voor luchtkwaliteit wordt getoetst voor de toekomstige jaren aan de wettelijke grenswaarden. De gemeente Zaanstad heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend waarbij het streven is om te voldoen aan de WHO advieswaarden in 2030. Een toetsing aan de WHO advieswaarden ontbreekt.
2. HHNK	
De Watertoets is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.	Met betrekking tot de wateraspecten is er ook een watertoets document opgesteld. Het hoogheemraadschap verzoekt deze dient nog als bijlagen bij dit bestemmingsplan toe te voegen.
In paragraaf 4.8.3 is hierover een tekstpassage opgenomen.	HHNK verzoekt de hindercontouren van de Rioolwaterzuivering (RWZI) Zaanadam Oost in de toelichting te benoemen. Men zich ervan bewust is dat de contouren geen consequenties voor de verkeersbestemming hebben.

Nota 3.1.1-vooroverleg	
Wijziging	Reden
In paragraaf 4.8.3 wordt ingegaan op de klimaatadaptieve aangelegenheden wat betreft het project.	In de waterparagraaf dient ook nog in te worden gegaan op een klimaatadaptieve inrichting van het AVANT-project.
Artikel 5.1 Verkeer is overeenkomstig de opmerking aangepast.	Binnen de regels van het bestemmingsplan dient binnen Artikel 5 Verkeer ook water en duikers nog mogelijk worden gemaakt (net zoals dat bij Artikel 4 Groen) is aangegeven.

5.1.2. Belanghebbenden

In de gebruikelijke procedure van een bestemmingsplan wordt aan belanghebbenden gevraagd om mee te denken over de mogelijke invulling van het terrein en daarmee de vormgeving van het bestemmingsplan. In dit kader zijn omwonenden en gebruikers van het gebied betrokken geweest bij verschillende stappen die genomen zijn vóór het maken van het bestemmingsplan. Ook is deze diverse groep belanghebbenden van het gebied voor het bestemmingsplan vroegtijdig betrokken. In de voorbereiding op het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is in de verkenningsfase, en later doorgezet in de planstudiefase, uitgebreid overleg geweest met betrokken bewoners en organisaties. Hiertoe is een begeleidingsgroep opgericht waarmee meerdere keren overleg is gevoerd.

In de begeleidingsgroep zitten omgevingspartijen die een direct belang bij het project hebben. Het gaat hier om bewonersverenigingen Poelenburg, Zaanstad Zuid en Zijkanaal-H, bedrijvenverenigingen Achtersluispolder, Ambacht, Contactgroep Bedrijven Oostzaan, Zaans Ondernemers Netwerk, de Fietzersbond, Connexxion, Depot Rijkswaterstaat, Contactgroep Zaanse Natuur & Milieuorganisaties, projecten Transformatie Achtersluispolder, Transformatie Poelenburg en Corridorstudie Amsterdam Hoorn.

Er is actief met de begeleidingsgroep afgestemd waarbij betrokkenen gevraagd is om in meerdere sessies mee te denken over de ontwerp opties, de onderliggende onderzoeken en het draagvlak voor het voorkeursalternatief. Over het algemeen heeft de Begeleidingsgroep positief gereageerd op het voorkeursalternatief.

Naast de Begeleidingsgroep is ook een klankbordgroep geformeerd, bestaande uit geïnteresseerde burgers en bedrijven. Er zijn 4 bijeenkomsten geweest. Daarnaast hebben diverse 1 op 1 overleggen plaatsgevonden met partijen die een indirect dan wel direct individueel belang hebben bij het project zoals het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, bewoners rondom de Westkolkdijk, bedrijven in de buurt van de Vlinder, bedrijvenvereniging ZaanDelta en de tankstations in het gebied.

Uit deze bijeenkomsten komt naar voren dat men het fijn vindt dat er een vroege en intensieve wijze van participatie heeft plaatsgevonden. Men is positief over de stappen die gezet worden, het betekent voor veel bewoners een kans om minder overlast te hebben van het verkeer. Dit geldt vooral voor omwonenden bij de Vijfhoek en langs de Westkolkdijk. Hierbij dient gezegd te worden dat ondanks de verbetermogelijkheden van de onderdoorgang Vijfhoek, dat toch aanvullende wensen om een groter

dak toepassen, belangrijke wensen zijn van de omwonenden. Voor bewoners in de omgeving Westkolkdijk wordt vooral gevraagd om een goede fietsverbinding naar Oostzaan. Dit is nu niet mogelijk en men steekt over bij de voetgangersoversteek. Binnen dit bestemmingsplan wordt hiervoor geen voorziening opgenomen omdat de kwestie buiten het plangebied speelt.

Tot slot is er op 19-01-2019 een inloopavond georganiseerd in Wijkcentrum De Poelenburcht waarvoor bewoners en bedrijven gevestigd in de omgeving van de N516-Thorbeckeweg zijn uitgenodigd. De bijeenkomst is goed bezocht met circa 125 tot 150 bezoekers.

5.2. Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft 6 weken ter inzage gelegen met ingang van 26-05-2021 voor een periode van zes weken (dus tot en met 07-07-2021).

Naar aanleiding van de tervisielegging zijn 3 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn in onderstaande tabel beschreven en beantwoord. Zo nodig zijn de zienswijzen verwerkt in dit bestemmingsplan.

Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens; naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen.

	Reclamant	Datum ontvangst	Registratienummer
1.	Reclamant 1	6 juli 2021	2021/015802
2.	Reclamant 2	6 juli 2021	2021/015803
3	Reclamant 3	12 juli 2021	2021/016313

Reclamant 1	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Gevolgen voor bestemmingsplan
1	Reclamant heeft in de bestaande situatie een verplaatsbaar bloemenverkooppunt op het parkeerterrein aan de oostkant van de Wibautstraat schuin tegenover de begraafplaats. Graag zou hij dit verkooppunt ook in de toekomstige situatie willen behouden. Hij is daarom bereid om mee te denken over de standplaats tijdens en na afronding van de werkzaamheden.	Vooropgesteld wordt dat het hier een aangelegenheid betreft, die niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Neemt niet weg dat we de zienswijze van een antwoord willen voorzien. Voor wat betreft de bereikbaarheid van de locatie tijdens de werkzaamheden gaat de projectorganisatie met de reclamant in overleg om de mogelijkheden te onderzoeken. In de eindsituatie kan het bloemenverkooppunt terug komen.	Niet
Reclamant 2	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Gevolgen voor bestemmingsplan
2.1	Men pleit voor het zoveel mogelijk behouden van het bestaande groen. Waar het	Voor wat betreft het behoud van zoveel mogelijk groen geldt dat	Niet

	groen verdwijnt in verband met de werkzaamheden dit terug te planten.	dit waar mogelijk is ook is overgenomen in het project. In overleg met de speciaal daarvoor ingestelde Klankbordgroep Groen zijn hiervoor verschillende verbetermaatregelen opgenomen in het ontwerp. Daarnaast is het uitgangspunt opgenomen dat het aantal te kappen bomen conform recent vastgesteld bomenbeleid weer terug geplant wordt.	
2.2	Tijdens de werkzaamheden zal er langs de noordzijde van de Thorbeckeweg veel bestaand groen worden verwijderd. Er wordt verzocht om met een oplossing te komen om de huidige bomenrij en ander groen zoveel mogelijk te behouden in verband met de werkzaamheden aan de Thorbeckeweg.	Voor wat betreft het verzoek om deze bomenrij te behouden gaat de projectorganisatie met de reclamant in overleg om de mogelijkheden te onderzoeken. Hierbij wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan geen uitspraken doet over het instandhouden van bestaande bomen.	Niet
2.3	Omwonenden willen graag meedenken over de inrichting van de toekomstige overkapping van de tunnelbak op de kruising Thorbeckeweg/Wibautstraat. Dit om het belang van een goede aansluiting bij het nieuwe parklandschap te borgen.	De fysieke inrichting van de toekomstige overkapping is geen aangelegenheid die in een bestemmingsplan wordt geregeld. Neemt niet weg dat we de zienswijze van een antwoord willen voorzien. Het definitieve ontwerp wordt opgesteld door de aannemer die door de projectorganisatie geworven wordt. De projectorganisatie gaat met de reclamant in overleg om de mogelijkheden voor het aanhaken van omwonenden in de uitwerking van het ontwerp onderzoeken.	Niet
2.4	Bij de presentatie van het ontwerp aan omwonenden is uitgegaan van een bepaalde afmeting van de overkapping van de tunnelbak, zoals in het vorige punt genoemd. Men dringt er op aan deze maatvoering ook in het definitieve ontwerp minimaal blijft	Er geldt dat op basis van het bestemmingsplan een aantal geluid reducerende maatregelen toegepast dient te worden. Deze dienen afgestemd te worden op basis van de afmetingen van het huidige dek zoals in het	Niet

	gehandhaafd in verband met geluidshinder.	akoestische onderzoek is opgenomen. De afmetingen van dit dek kunnen daardoor niet wijzigen.	
2.5	Aandacht wordt gevraagd voor te toegang tot de winkel die ook in de nieuwe situatie bij het benzinepompstation komt. Er wordt gepleit voor en scheiding van het fiets/brommer verkeer met het voetgangersverkeer.	Er geldt dat de toegang tot het park conform huidig beleid niet is toegestaan voor fiets/brommer verkeer. Met het vaststellen van het bestemmingsplan wijzigt in deze situatie niets. Hierbij wordt opgemerkt dat het al dan niet toestaan van fiets/brommer verkeer geregeld wordt in een verkeersbesluit en niet in een bestemmingsplan.	Niet
2.6	Direct aanwonenden pleiten voor een kort en hevige bouwperiode in verband met het woongenot.	Vooropgesteld wordt dat het hier een aangelegenheid betreft, die niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Neemt niet weg dat we de zienswijze van een antwoord willen voorzien. De omvang en periode van de bouwperiode is geen aangelegenheid die in een bestemmingsplan wordt geregeld. De projectorganisatie streeft wel in de aanbesteding van het werk een aannemer te werven die de totale hinder van de bouwperiode zoveel mogelijk beperkt voor zowel omgeving als voor het doorstroming van het doorgaande verkeer.	Niet
2.7	In verband met de verwachte overlast wil men een intensief – en effectief communicatietraject met de projectleider en de aannemer.	Vooropgesteld wordt dat het hier een aangelegenheid betreft, die niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Neemt niet weg dat we de zienswijze van een antwoord willen voorzien. De wijze waarop gecommuniceerd wordt met de aannemer is geen aangelegenheid die in een bestemmingsplan wordt geregeld. Wel geldt,	Niet

		zoals ook bij punt 2.6 gemeld, dat de projectorganisatie onderzoekt hoe een aannemer geworven kan worden die de hinder voor de omgeving beperkt. De projectorganisatie zal de wens om de omgeving aan te haken daarin betrekken.	
Reclamant 3	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Gevolgen voor bestemmingsplan
3.1	Reclamant heeft buiten de daarvoor wettelijk gestelde termijn zienswijzen ingediend tegen het Beeldkwaliteitsplan Thorbeckeweg.	De zienswijzen zijn tegen het Beeldkwaliteitsplan ingediend, echter vanwege de aard van de zienswijzen worden deze aangemerkt als zijnde ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zijn buiten de daarvoor gestelde termijn ingediend en daardoor niet ontvankelijk. Mocht reclamant besluiten in beroep te gaan tegen het bestemmingsplan dan is het aan de rechter om te beoordelen of de termijnoverschrijding verschoonbaar is. Hierover worden in dit kader geen uitspraken over gedaan. Ondanks de termijnoverschrijding is de zienswijze wel overwogen en van antwoord voorzien. Hierin weegt het mee dat de termijnoverschrijding slechts een paar dagen was en het beantwoorden van de zienswijze geen grote gevolgen heeft voor de planning van de besluitvorming.	Niet
3.2	Met een nieuwe verkeerslicht bij de nieuwe aansluiting bij de Vlinder op de Thorbeckeweg zal er geluidsoverlast ontstaan bij de woningen aan de westzijde van de Oost Dorsch als gevolg van optrekkend autoverkeer. Dit is nu al het geval bij de bewoners aan de oostzijde van de Oost Dorsch	Voor het project geldt dat aan de wettelijke vereisten omtrent geluidhinder voldaan wordt. Op basis van het akoestisch onderzoek, dat een bijlage vormt bij het bestemmingsplan, is een	Niet

	als gevolg van het verkeerslicht bij de Ambacht. Als maatregel hiertegen wordt voorgesteld aan geluidscherm aan te brengen tussen de Ambacht tot aan de Vlinderbrug. Daarnaast op het desbetreffende wegdeel zeer stil asfalt aan te brengen.	aantal maatregelen geformuleerd om daar waar de overlast boven de normen uitkomt, te reduceren. Voor het gebied rondom de Oost Dorsch zijn op basis van dit onderzoek geen maatregelen noodzakelijk. Desondanks is om de geluid reducerende werking van het groen in de noordelijke berm N516 te verbeteren, een aantal extra bomen in het Groenplan opgenomen op de door reclamant genoemde locatie. Tevens geldt dat de snelheid van de provinciale weg N516 van 80 km/u naar 70 km/u gereduceerd wordt.	
3.3	Reclamant pleit voor een goede fasering van de verkeerslichten. Ter voorkoming van het "vollopen" van het wegennet en als gevolg daarvan de geluidshinder voor de bewoners van de Oost Dorsch.	Vooropgesteld wordt dat het hier een aangelegenheid betreft, die niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Neemt niet weg dat we de zienswijze van een antwoord willen voorzien. De verkeerslichten op de N516 worden op elkaar afgestemd en aangesloten op de provinciale verkeerscentrale om het effect van het vollopen van het wegennet te voorkomen.	Niet

5.3. Ambtshalve wijzigingen

Naar aanleiding van de zienswijzen en de reacties van de (wettelijke) overlegpartners zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

1. Paragraaf 4.8 "Water" van de Toelichting is aangevuld met een beschouwing van klimaatadaptatie en de aanwezigheid van rwzi Zaandam-Oost;
2. Paragraaf 4.10 "Luchtkwaliteit" van de Toelichting is aangevuld met de aanwezigheid van een RWZI in (de nabijheid van) het plangebied;
3. In de bijlagen bij de Toelichting is de uitgevoerde watertoets toegevoegd;
4. In artikel 5 (Verkeer) van de Regels is opgenomen dat tevens voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding zijn toegestaan;
5. In Bijlage 1 paragraaf 2.2 van de Toelichting is vermelding en toetsing aan de Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang toegevoegd;
6. In Bijlage 1, hoofdstuk 3 is paragraaf 3.3 Schone Lucht Akkoord toegevoegd;

6. Toelichting op bestemmingsplan

6.1. Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding waarop de bestemmingen staan aangegeven, een toelichting op (de totstandkoming en onderbouwing van) het plan, regels waarin wordt vastgelegd wat binnen de bestemmingen wordt toegestaan, en daar waar nodig een toelichting op die regels.

Vanwege de aard van dit plan is bij het opstellen van de regels zoveel mogelijk aangesloten bij de regels van het vorige bestemmingsplan of van naastgelegen bestemmingsplannen. Het aantal verschillende bestemmingen is binnen dit plan beperkt. Het gaat slechts om Verkeer, Groen, Water en Bedrijven als primaire bestemming.

De specifieke bestemmingsregels zijn verder aangevuld met generieke regels over de wijze van meten, begrippen en wijzigingsbevoegdheden.

Bijlagen

1	Beleidskaders			
2	WP 2.7 Akoestisch onderzoek Avant	SWNL0268538	D1	15-01-2021
3	Verkennd natuuronderzoek AVANT Thorbeckeweg (N516) te Zaandam	SWNL0253738	D1.0	10-12-2019
4	Aanvullend onderzoek Sleedoornpage Thorbeckeweg, Zaandam	SWNL0258639	D1.0	24-03-2020
5	Soortenonderzoek project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT) te Zaandam"	SWNL0268183	C1.0	3-11-2020
6	Struijf, M (2020). Vervolgonderzoek vleermuizen Thorbeckeweg te Zaanstad.	M-20-50536	2	17-12-2020
7	Ecologische beoordeling stikstofdepositie AVANT	SWNL0270982	D1.0	8-1-2021
8	AVANT – AERIUS-berekening	SWNL0268587	D2	5-11-2020
9	AVANT – AERIUS-berekening	SWNL0274766	Rev 0	26-03-2021
10	Onderzoek Externe Veiligheid	SWNL0256466	D1.1	18-1-2021
11	Rapportage milieukundig bodemonderzoek	368983-WP2.14-RAP-01	D02	04-03-2020
12	Rapportage milieukundig waterbodemonderzoek	368983-WP2.14-RAP-02	D01	19-12-2019
13	Oplegnotitie verkennend bodemonderzoek	SWNL0264061	D1.0	20-7-2020

14	Vooronderzoek Conventionele explosieven N516	19p146	1.0	29-11-2019
15	Archeologisch onderzoek plangebied AVANT N516 te Zaandam, gemeente Zaanstad en gemeente Oostzaan	SWNL0250466	D1	11-10-2019
16	Archeologisch onderzoek AVANT te Zaandam, Noorder IJ- en Zeedijk; inventariserend veldonderzoek d.m.v. verkennend booronderzoek	SWNL0261377	D1	19-5-2020
17	WP 2.25 Luchtonderzoek AVANT	SWNL0256794	D1	17-2-2020
18	Waterbalans	SWNL0254230	V02	20-10-2020