

Bestemmingsplan Inverdan

Toelichting



DIENTST WIJKEN

bestemmingsplan Inverdan

Toelichting

Vastgesteld door de gemeenteraad – 6 juli 2006, nummer 2006/66

Met uitzondering van artikel 8, lid 5, onder g. van de voorschriften en de aanduiding "op" in het bestemmingsvlak CA5 op de plankaart, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland, - 20 februari 2007, nummer 2007/6405

Het bestemmingsplan is, voor zover goedgekeurd, tgv. de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State van 7 mei 2008, nr 200702354/1 onherroepelijk met uitzondering van:

- a. het plandeel met de bestemming "Bedrijfsdoeleinden (B)" ter plaatse van de Mauritsstraat 4, 6, en 8;**
- b. het plandeel met de bestemming "Uit te werken woondoeleinden (UW)" met de aanduiding "III";**
- c. het plandeel met de bestemming "Park (P)" ter plaatse van de omgeving van molen De Held Jozua.**

Inhoud

1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding en planmotieven	7
1.2 Verhouding structuurplan - masterplan - bestemmingsplan	8
1.3 Begrenzing plangebied	9
1.4 Veranderingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan	10
1.5 Vigerende regelingen	14
2. Beleidskader	17
2.1 Europees beleid	17
2.1.1 EG-Vogelrichtlijn	17
2.1.2 EG-Habitatrichtlijn	17
2.1.3 Europese Kaderrichtlijn Water	18
2.2 Rijksbeleid	18
2.2.1 Nota Ruimte	18
2.2.2 Vierde Nota Waterhuishouding	19
2.2.3 Nationaal Bestuursakkoord Water	20
2.2.4 Ambitienota 'Pragmatische Implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland'	21
2.2.5 Nationaal Verkeer – en Vervoerplan NVVP/Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII)	21
2.2.6 Nota Mobiliteit	21
2.2.7 Notitie "Pieken in de Delta: Gebiedsgerichte Economische Perspectieven" (2005)	22
2.2.8 Nota Belvedere (1999)	23
2.2.9 Het Verdrag van Malta	23
2.2.10 Luchthavenindelingbesluit	23
2.2.11 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	23
2.2.12 Regeling externe veiligheid inrichtingen	24
2.2.13 Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	24
2.2.14 Besluit luchtkwaliteit 2005	24
2.2.15 Vuurwerkbesluit	24
2.3 Provinciaal en regionaal beleid	25
2.3.1 Streekplan Noord Holland Zuid	25
2.3.2 Regionaal Structuurplan 1995-2005 (herziene uitgave 1998)	25
2.3.3 Provinciaal waterbeleid	25
2.3.4 Provinciaal Milieubeleidsplan (2002)	26
2.3.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) (2003)	26
2.3.6 Provinciaal Locatiebeleid	26
2.3.7 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan ROA (RVVP) 2004	27
2.3.8 Provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart	27
2.3.9 Gedragslijn ten aanzien van compensatie bij het verlies van natuurlijke, landschappelijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden	27
2.3.10 Detailhandelsbeleid Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) 2006-2010	28
2.3.11 OPERA ROA	28
2.4 Lokaal beleid	29
2.4.1 Structuurschets Zaanstad	29
2.4.2 De Koers van Zaanstad	29
2.4.3 Z'MOP-II Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma	29
2.4.4 Kadernota Wonen	30
2.4.5 Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad	31
2.4.6 Z'MOP-II Uitvoeringsnotitie Cultuurhistorie en Monumenten Zaanstad	31
2.4.7 Monumentennota 'Toekomst met Historie' (1999)	32

2.4.8	Waterplan	32
2.4.9	Verkeersplan Zaanstad (1999) + actualisatie (2004)	33
2.4.10	Openbaar vervoervisie concessiegebied Zaanstreek (2003)	33
2.4.11	Nota Bouwen en Parkeren (1999) en Nota Actualisatie Woninggebonden Parkeernormen	34
2.4.12	Structuurvisie retail-leisure Gemeente Zaanstad (2001)	34
2.4.13	De opgave voor Zaanstad voor wonen met zorg (2004)	35
2.4.14	Handhavingslexicon 2005	35
2.4.15	Monumentennota Zaanstad (1999)	35
2.4.16	Welstandsnota Zaanstad (2002)	35
2.4.17	GSM beleid Zaanstad (1999)	36
2.4.18	Bedrijven in woonhuizen en ruimtelijke ordening (1998)	36
2.4.19	Nota Erfbebouwing (2000)	36
2.4.20	Horeca (1997)	37
2.4.21	Verordening Speelautomaten (2001)	37
2.4.22	Nota Prostitutiebeleid Zaanstad (2000)	37
2.4.23	Coffeeshops (1998)	37
2.4.24	Gemeentelijk Rioolplan (2001)	37
2.4.25	Structuurplan Inverdan (2003)	38
2.4.26	Masterplan Inverdan (2003)	38
3.	Ruimtelijke en Functionele analyse	39
3.1	Geschiedenis van het plangebied	39
3.2	Analyse van het plangebied - Stedenbouwkundige analyse	40
3.2.1	Algemeen	40
3.2.2	Ten westen van het spoor	43
3.2.3	Ten oosten van het spoor	44
3.2.4	Het centrum	46
3.2.5	Ontbreken samenhang	47
3.3	Verkeerskundige analyse	48
3.3.1	Algemeen	48
3.3.2	Geschiedenis	48
3.3.3	Openbaar vervoer	48
3.3.4	Autoverkeer	49
3.3.5	Langzaam verkeer	50
3.3.6	Parkeervoorzieningen	50
3.4	Analyse economische aspecten	51
3.4.1	Algemeen	51
3.4.2	Detailhandel	51
3.4.3	Horeca en leisure	52
3.4.4	Dienstverlening	52
3.4.5	Overige dienstverlening	53
3.4.6	Industrie, handel en bouw	53
3.5	Analyse milieuaspecten (bestaande situatie)	53
3.5.1	Geluid	53
3.5.2	Externe veiligheidsaspecten	54
3.5.3	Luchtkwaliteit	55
3.6	Ruimtelijke en functionele analyse vanuit sociaal oogpunt	56
3.7	Analyse water- en groenstructuur	56
3.7.1	Stedenbouwkundige aspecten water	56
3.7.2	Analyse groenstructuur	58
4.	Onderzoek	61
4.1	Verkeerskundig onderzoek	61
4.1.1	Algemeen	61
4.1.2	Verkeerscirculatieplan intensiteiten	61
4.1.3	Parkeren	65

4.2	Onderzoek woningbouw	68
4.2.1	Recente nieuwbouw	68
4.2.2	Woningbouwprognose	69
4.3	Onderzoek economische aspecten	70
4.3.1	Detailhandel, horeca en leisure	70
4.3.2	Kantoorhoudende dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	71
4.3.3	Bedrijfshuisvesting / woonwerkcombinaties	73
4.4	Onderzoek cultuurhistorische waarden	74
4.5	Milieuonderzoek	75
4.5.1	Inleiding	75
4.5.2	Algemene conclusies milieuonderzoek	75
4.6	Onderzoek sociale voorzieningen	79
4.6.1	Eerstelijns gezondheidszorg	79
4.6.2	Zorg, service- en dienstverlening	79
4.6.3	Kinderopvang en Buitenschoolse opvang	79
4.6.4	Scholen	79
4.6.5	Multifunctioneel voorzieningenknooppunt	79
4.6.6	Jeugd en jongeren	80
4.7	Onderzoek water	80
4.8	Onderzoek natuurwaarden	81
4.8.1	Planten	81
4.8.2	Amfibieën	82
4.8.3	Gierzwaluwen	82
4.8.4	Vleermuizen	82
4.8.5	Overige zoogdieren	83
4.8.6	Spoorwegemplacement	83
4.8.7	Samenvatting en aanbevelingen	83
5.	Gebiedsvisie	85
5.1	Inleiding	85
5.1.1	Centrale doelstelling	85
5.1.2	Fysieke opgave	87
5.1.3	Netwerk en Verbindingen	87
5.2	De aspecten van de gebiedsvisie	87
5.2.1	Uitgangspunten verkeer	87
5.2.2	Uitgangspunten woningbouw	94
5.2.3	Uitgangspunten economische activiteiten	95
5.2.4	Uitgangspunten sociale veiligheid	97
5.2.5	Uitgangspunten water- en groenstructuur	97
5.2.6	Uitgangspunten duurzaam bouwen	98
5.2.7	Uitgangspunten cultuurhistorie	99
5.3	Gebiedsvisie hoofdstructuur en deelgebieden	100
5.3.1	Deelgebied 1A De Knoop	100
5.3.2	Deelgebied 6 De Overtuinen	104
5.3.3	Deelgebied 5 Spoorstrip-Oost noordzijde	104
5.3.4	Deelgebied 1b Spoorstrip-Oost zuidzijde	104
5.3.5	Deelgebied 2b Spoorstrip-West	104
5.3.6	Deelgebied 2a Westerwatering-Oost	105
5.3.7	Deelgebied 3 Spoorstrip-Zuidwest	106
5.3.8	Deelgebieden 4a, 4b en 4c De Kenniswijk, de Bult en de Eilanden	106
5.3.9	Deelgebied 9 Het Centrum, de Sluizen, de Klauwershoek, de Burcht, het Krimp	106
5.3.10	Deelgebieden 7 en 8 Oud Zaenden en Houthavenkade	109
5.4	Wijzigingen ten aanzien van het structuurplan Inverdan	109
5.4.1	Meer woningen	109
5.4.2	Rangeerterrein blijft rangeerterrein	110
5.4.3	Kantoren Spoorstrip Zuidwest en T-aansluiting nog niet aangelegd	110

5.4.4	Oud Zaenden en Houthavenkade buiten het plangebied	110
5.5	Inverdan in cijfers	110
6.	Beschrijving planvorm en bestemmingsregeling	111
6.1	Gekozen planvorm	111
6.2	Bestemmingsregeling	111
6.2.1	Indeling voorschriften	111
6.2.2	Plankaart	112
6.2.3	Bestemmingen	112
6.3	Handhaving	116
7.	Economische uitvoerbaarheid	119
8.	Overleg en inspraak	123
8.1	Inspraak	123
8.2	overleg ex art. 10 Bro	123
8.3	afronding overleg ex artikel 10 Bro	123

Bijlagen behorende bij de toelichting (in twee afzonderlijke delen)

A

1. Milieuonderzoek

B

2. Samenvatting schriftelijke inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke beantwoording
3. Verslag informatie- en inspraakavond voorontwerpbestemmingsplan
4. Overleg als bedoeld in artikel 10 van het besluit op de ruimtelijke ordening
5. Toelichting op de "Lijst van bedrijfstypen"
6. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten
7. Geohydrologisch Onderzoek Inverdan (bureauonderzoek)
8. Verslag watertoetsbijeenkomst
9. Overzicht extern onderzoek en externe beleidsnota's
10. Inventarisatie bestaande horecainstellingen
11. Samenvatting schriftelijke zienswijzen en reactie gemeente

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en planmotieven

Zaanstad is in 1974 ontstaan door samenvoeging van zeven gemeenten en is nu met ongeveer 140.000 inwoners de vijftiende gemeente van Nederland. Zaanstad heeft een unieke ligging in de top van de randstad. Zaanstad vormt de overgang tussen metropool en groene ruimte. Deze ligging maakt Zaanstad tot een zeer geschikte vestigingsplaats voor bedrijven die op zoek zijn naar een vestigingsmilieu en een prettige plek om te wonen en te werken.

Desondanks blijft de economische ontwikkeling aan de noordkant van de Amsterdamse regio achter bij de zuidvleugel. Als vestigingsplaats voor kantoren is Zaanstad, door haar industrieel imago, onbekend. Maar Zaanstad kan een goed alternatief zijn voor bedrijven die zich wel in de Amsterdamse regio willen vestigen maar niet de verkeerslasten en hoge huur- en grondprijzen van Amsterdam willen of kunnen dragen. Ook is niet bij iedereen bekend dat Zaanstad een aantrekkelijk woonmilieu heeft. Het centrum van Zaandam is ook niet het kloppende hart dat past bij een stad van deze omvang. Aan de functies in het stationsgebied en het aangrenzende centrum ontbreekt het aan onderlinge samenhang. Er is sprake van leegstand en het bestedingspatroon in het winkelgebied in Zaandam loopt achter bij de verwachtingen. De potentie is er, maar deze wordt niet benut.

Het station van Zaandam vervult een belangrijke rol in de regio. Het station is hét openbaar vervoersknooppunt van Zaanstad en vormt de verbindende schakel met Amsterdam, de rest van het ROA gebied en het nationale spoorwegennet. Amsterdam en Schiphol liggen vlakbij; noordelijk Noord-Holland zorgt voor een ruime arbeidsmarkt en landelijke rust.

Een ingrijpende herstructurering van het Stationsgebied en het aangrenzende centrumgebied van Zaandam is noodzakelijk. De vrees bestaat dat als dit niet gebeurt, een neerwaartse spiraal het gevolg zal zijn. De vernieuwing van het gebied heeft zowel een ruimtelijke, functionele (economische) als verkeerstechnische component.

Naast de hiervoor genoemde componenten dient ook de sociale component een belangrijke plaats te krijgen. Steeds meer wordt duidelijk dat het essentieel is dat bij deze grote ruimtelijke ingrepen in de stad rekening gehouden wordt met de menselijke maat. Bestaande sociale weefsels mogen niet beschadigd worden en moeten de kans krijgen zich te vernieuwen en te verbeteren.

Uitgangspunt in de nota "Plannen met Zaanstad" van oktober 1999, is dat de stad stadser moet worden terwijl de dorpen dorps dienen te blijven. De herontwikkeling van het stationsgebied en het centrumgebied dient mede in dit licht te worden gezien.

In 1997 presenteerde de gemeente de Visie Stationsgebied Zaandam, de eerste aanzet tot een Masterplan voor het Stationsgebied. In december 1998 kreeg deze Visie een vervolg, toen burgemeester en wethouders van Zaanstad instemden met het Plan van Aanpak voor de ontwikkeling van het Stationsgebied Zaandam. Het plan van aanpak

voor de ontwikkeling van het Stationsgebied werd eind 1998 door het college vastgesteld. De plan beschrijft de fasering van het project. Een volgende stap was het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten en vervolgens het Ontwikkelingsperspectief Stationsgebied Zaandam (april 2001). De Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkelingsperspectief geven een samenhangend beeld van de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het Stationsgebied, waartoe ook een deel van het centrumgebied wordt gerekend.

Op 10 januari 2002 heeft de gemeenteraad het Aangescherpt Ontwikkelingsperspectief vastgesteld. Het Aangescherpt Ontwikkelingsperspectief bevat de inhoudelijke neerslag van alle verbeteringen ten opzichte van het Ontwikkelingsperspectief ten aanzien van kosten, opbrengsten, planning en realiteitsgehalte van de plannen. Het legt de verbinding tussen de marktanalyse, de financiën en de ruimtelijke mogelijkheden.

Daarna werden een structuurplan en, min of meer gelijktijdig, een nieuw masterplan ontwikkeld. Het structuurplan Inverdan en het Masterplan Inverdan zijn beide op 17 april 2003 door de raad vastgesteld.

De ambitie heeft vorm gekregen in een nieuwe naam: Inverdan. "Inverdan" is een typisch Zaanse woord. Het is ontstaan uit de zegswijze "inwaard aan". Het staat onder andere voor: niet direct aan de weg gelegen, verborgen, iets naar achteren, of: vanuit de verte.

De letterlijke betekenis van Inverdan verwijst ook naar de inhoud van de nu voorliggende plannen, waaronder dit bestemmingsplan. Het gaat om een uitgestrekt plangebied, dat zich aan weerszijden van de Provincialeweg "inverdan" uitstrekt. De stationsomgeving, het centrumgebied en verschillende woon- en werkgebieden rondom het verkeersknooppunt. Inverdan duidt ook op beweging, dynamiek en verkeer. Elementen die in de plannen van cruciale betekenis zijn. Ambitieuze doelen onder een bescheiden vlag.

Nadat een masterplan en een structuurplan voor het gebied Inverdan was vastgesteld, is het opstellen van een bestemmingsplan een logisch vervolg.

1.2 Verhouding structuurplan - masterplan - bestemmingsplan

Het Ontwikkelingsperspectief is een belangrijke beleidsnotitie die een samenhangend beeld geeft van de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het Stationsgebied. De uitgangspunten, randvoorwaarden en de te nemen maatregelen die in het Ontwikkelingsperspectief waren geformuleerd, zijn nader uitgewerkt in het masterplan en in het structuurplan, beiden vastgesteld op 17 april 2003. Het structuurplan geeft de juridische vertaling van de genoemde uitgangspunten en randvoorwaarden en de nadere uitwerking daarvan. Een structuurplan is een in de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgelegd instrument dat een beschrijving geeft van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling in hoofdlijnen.

Naast ruimtelijk instrument heeft het structuurplan een belangrijke functie in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg). In november 2000 heeft de raad van Zaanstad de Wvg op het stationsgebied en het centrum van toepassing verklaard en daarmee een recht van eerste koop gevestigd voor dit gebied. Daarna is binnen de wettelijke termijnen het ontwerp van een structuurplan ter inzage gelegd en vervolgens het structuurplan vastgesteld. Daarna zijn tijdig de noodzakelijke stappen gedaan om het voorkeursrecht te doen voortduren. Daarin speelt dit bestemmingsplan eveneens een rol.

Behalve als instrument in het kader van de Wvg kan het structuurplan, naast het Masterplan, een functie vervullen als ruimtelijke onderbouwing voor vrijstellingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze functie van het structuurplan wordt met name genoemd in dit artikel. Het ontwerpbestemmingsplan gaat deze functie overnemen.

Min of meer gelijktijdig met het ontwikkelen van een structuurplan is gewerkt aan het opstellen van een masterplan. Een masterplan is een ruimtelijke beleidsnotitie. In het masterplan worden onderwerpen behandeld die naar hun aard niet thuis horen in een structuurplan, zoals het gewenste kwaliteitsniveau.

Het structuurplan Inverdan bevat het geïntegreerde ruimtelijke beleid voor het centrumgebied, het stationsgebied en enkele aangrenzende gebieden, samen bekend onder de naam "Inverdan". In hoofdlijnen wordt aangegeven wat de meest gewenste ontwikkeling is voor het gebied en wordt de ruimtelijke samenhang van het beleid gepresenteerd. De vele aanspraken op de ruimte worden met elkaar in relatie gebracht en de ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Het structuurplan levert geen uitgewerkt eindmodel, maar het geeft meer inzicht en richting in het ontwikkelingsproces van het gebied.

Een structuurplan bestaat uit een beschrijving van de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen van het gebied waarop het betrekking heeft en, voor zover nodig, van de fasen, waarin die ontwikkeling zich zou moeten of kunnen voltrekken, alsmede van de relatie tot het omliggende gebied. Een structuurplan bevat geen bestemmingen, zoals een bestemmingsplan, maar er wordt in hoofdlijnen aangegeven wat de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling is voor het plangebied. Het structuurplan geeft dus op indicatieve wijze aan wat er in het Inverdangebied moet gebeuren.

Daarmee heeft het structuurplan voor de burgers geen direct bindende werking. Eerst nadat het structuurplan in een bestemmingsplan is uitgewerkt, ontstaat een rechtstreeks de burger en overheid bindend planologisch kader.

Een bestemmingsplan biedt wél een planologisch kader met de burgers rechtstreeks bindende gebruiks- en bebouwingsbepalingen. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de wijze waarop dit bestemmingsplan in een dergelijke regeling voor het plangebied voorziet.

In bijzondere gevallen kan een bestemmingsplan van het structuurplan afwijken, mits dit gemotiveerd gebeurt.

Tenslotte kan een bestemmingsplan een onteigeningstitel zijn, indien de gemeente niet op minnelijke wijze de benodigde gronden kan verwerven. De inhoud en opzet van dit bestemmingsplan wordt mede door dat oogmerk bepaald.

1.3 Begrenzing plangebied

Dit bestemmingsplan omvat een aantal deelgebieden, namelijk de Knoop, de Kenniswijk/Eilanden/Bult (in het voorontwerp en ontwerp van het structuurplan nog "Campus" genoemd), de Spoorstrip-West, de Spoorstrip-Zuidwest, Spoorstrip-Oost, Westerwatering-Oost, de Overtuinen (in het voorontwerp en ontwerp structuurplan nog "Enclaves" genoemd), Het Krimp, en Centrum. Oud Zaenden, Houthavenkade en de Spoorstrip Zuidwest, drie gebieden die nog wel deel uitmaakten van het plangebied van het Ontwerp, doen dit niet meer van het ontwerpbestemmingsplan. Op grond van de huidige inzichten zal de ontwikkeling van deze gebieden namelijk niet meer plaatsvinden binnen de planperiode van dit plan. Op het kaartje waarop de deelgebieden zijn aangegeven, zijn deze drie gebieden nog wel met een stippellijn aangegeven. Te zijner tijd zal voor deze gebieden een bestemmingsplan gemaakt moeten worden. De

Russische buurt ligt eveneens binnen het plangebied van het structuurplan maar niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor de Russische Buurt wordt te zijner tijd eveneens een bestemmingsplan opgesteld.



Het plangebied kent de volgende globale begrenzing:

- in het noorden het midden van de Papenpadsloot en een denkbeeldige lijn ongeveer in het verlengde daarvan in westelijke richting;
- in het westen de westelijke berm van de Houtveldweg naar zijn huidige tracé, het midden van het water ten zuiden van de Ilpendamstraat, het midden van het water ten oosten van de Joachim Stillerstraat en de Watertje Pietersestraat, het water ten noorden van de Kapelhof, De oostgevel van Opera, de noordzijde van Aubade, het water ten noorden en westen van de Belt, de westzijde van het regionaal opleidingscentrum, het water ten noorden van de Mandelastraat en het Raamzaagpad, het water ten westen van Reishaaf, de grens aan westelijke zijde van het spoor;
- in het zuiden de perceelsgrens van het Albert Heijn kantoor;
- in het oosten de oostelijke begrenzing van de Provincialeweg, een denkbeeldige lijn in het midden van de Vaart, de zuidkant van de percelen aan de Rozengracht, de zuidzijde van de Czaar Peterstraat, de westzijde van de percelen aan het Czaar Peterplantsoen, de Hogedijk, het water ten oosten van de Hogedijk en Sarabande, de zuidzijde van de Burcht, de zuidoostzijde van de Savornin Lohmanstraat, de J. Sijbrandsteeg, de noordelijke begrenzing van de percelen aan de Vinkenstraat, de oostzijde van het Rustenburg en het midden van de Vaart.

1.4 Veranderingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan

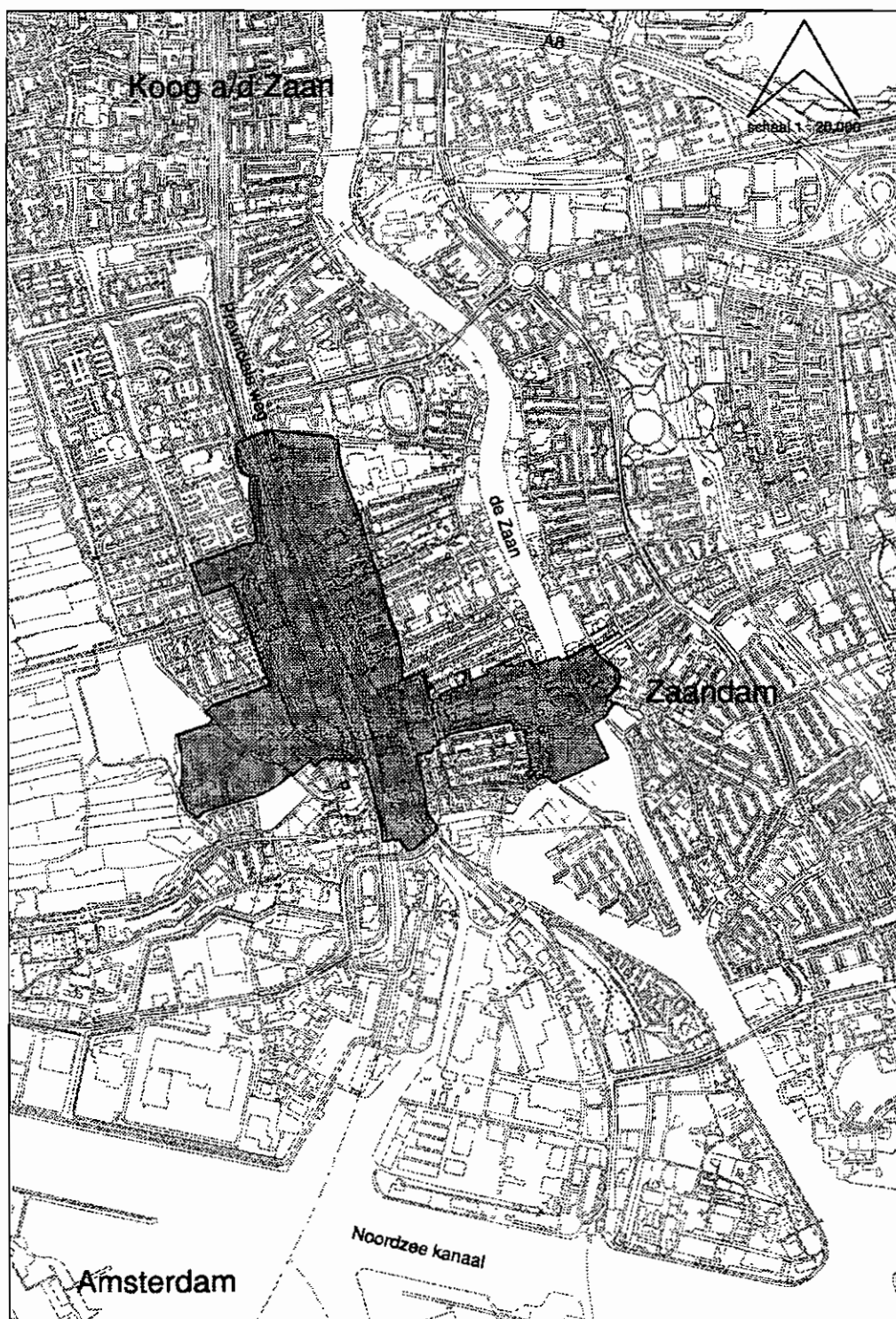
Als gevolg van de reacties in het kader van de inspraak en het overleg als bedoeld in artikel 10 Bro is een aantal wijzigingen aangebracht. Ook door voortschrijdende

inzichten (denk aan "Naar een haalbaar en betaalbaar Inverdan") zijn aanpassingen aangebracht. De belangrijkste zijn:

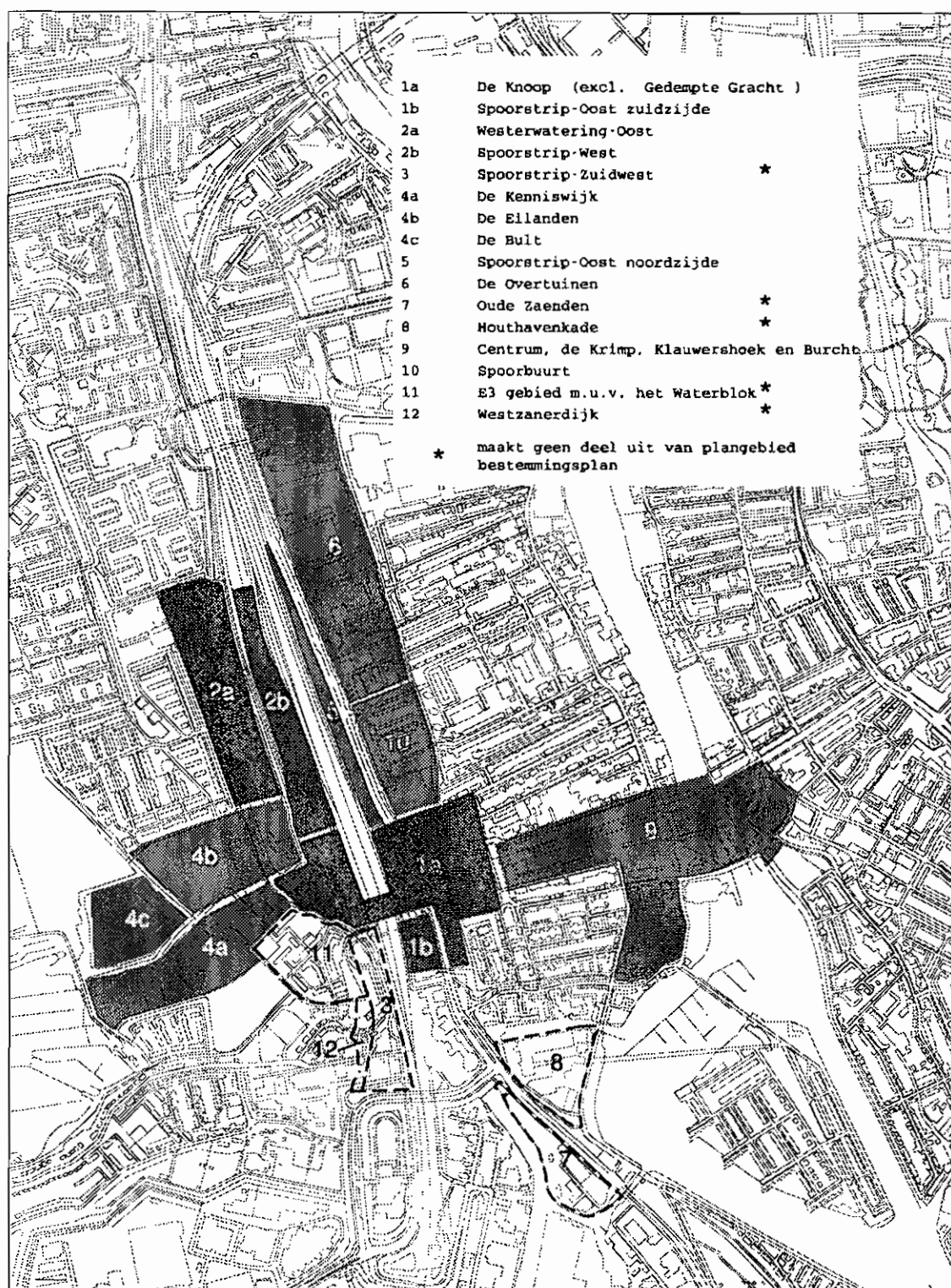
- Aangezien de Houthavenkade en Oud Zaenden niet binnen de planperiode zullen worden ontwikkeld, zijn deze gebieden buiten het plangebied gehouden.
- Hetzelfde geldt voor de Spoorstrip Zuidwest en de T-aansluiting Houtveldweg- Provincialeweg. Op dit moment is de situatie op de kantorenmarkt er namelijk niet naar dat de Spoorstrip Zuidoost in ontwikkeling kan worden gebracht. Daardoor is het ook niet zeker dat de T-splitsing binnen de planperiode van dit bestemmingsplan zal worden gerealiseerd.
- Het zogenaamde drijvend paviljoen in de Zaan nabij het Zaantheater is niet meer opgenomen in het bestemmingsplan.
- Aan de systematiek en redactie van de planvoorschriften is het nodige veranderd om deze transparanter te maken. Waar deze voorschriften onnodig beperkend werden geacht, zijn ze flexibeler geredigeerd.

De toelichting is aan deze wijzigingen aangepast. Ook zijn er op zichzelf staande wijzigingen en aanvullingen in de toelichting aangebracht, waar dit nodig was om de tekst inzichtelijker te maken.

De plankaart is aangepast aan de wijzigingen die boven zijn genoemd. Verder is een andere systematiek toegepast, waarmee de leesbaarheid wordt bevorderd.



Ligging plangebied in omgeving



De deelgebieden van Inverdan

1.5 Vigerende regelingen

De volgende bestemmingsplannen vigeren:

Nummer	Naam	Raad	G.S. / Kroon
7.1	Plan in Hoofdzaak Zaandam	25-03-30 nr. 28	14-01-31 nr. 105
7.4	Herziening Plan in Hoofdzaak	13-11-34	23-01-35 nr. 205
7.16	Nieuwe Dam	27-01-55 nr. 37	23-08-55 nr. 180
7.16.1	Rooilijnenverordening Nieuwe Dam	27-01-55 nr. 37	20-05-55 nr. 10
7.16.2	Bouwverbodbesluit Nieuwe Dam	31-03-55 nr. 84	15-06-55 nr. 115
7.30	Wijziging Rooilijnenverordening Nieuwe Dam	07-03-60 nr. 47	06-07-60 nr. 326
7.41	Herziening bestemmingsregeling	24-08-64 nr. 207	06-04-65 nr. 264
7.41.1	Rooilijnenverordening	24-08-64 nr. 207	03-11-64 nr. 281
7.51	Stationsplein	30-05-68 nr. 161	25-02-69 nr. 255
7.53	Gedempte Gracht e.o.	03-03-69 nr. 70	02-06-70 nr. 116
7.56	Houtveld I	13-02-73	26-03-74 nr. 1 28-02-76 nr. 62
7.56.1	Houtveld I Uitwerkingsplan Hoomselijn-West	27-02-79 / B&W nr. 32	05-06-79 nr. 255
7.59	Russische Buurt	17-08-78 nr. 463	02-10-79 nr. 183
7.59.1	Russische Buurt Uitw.plan Rustenburg e.o.	26-01-82 / B&W nr. 26	18-05-82 nr. 241
7.60.3	Westzanerdijk Uitwerkingsplan Westzanerdijk Fase E1	19-11-85 / B&W nr. 32	25-02-86 nr. 6
7.63	Abrahamsloot en omgeving	22-11-84 nr. 488	18-02-86 nr. 355 28-04-88 nr. 33
7.66.1	Westerwatering Uitw.plan Westerwatering Fase 1	01-11-88 / B&W nr. 2	07-02-89 nr. 166
7.72.1	Houtwerf Uitwerkingsplan Houtwerf	26-09-89 / B&W	21-10-89 nr. 710359
7.75	Westerspoor Noord	21-12-89 nr. 527	01-05-90 nr. 90-71176
7.81	Leefmilieuverordening Oud-West	03-06-99 nr. 96	20-07-99 nr. 99-5272
7.84	Westerspoor Zuid	29-09-94 nr. 94	18-04-95 nr. 94-713668
7.86	Spoorbuurt	12-10-95 nr. 163	30-01-96 nr. 95-714123

7.86.1	Spoorbuurt Wijzigingsplan Stationsstraat	19-05-98 / B&W nr. 21	27-07-98 nr. 98-910409
--------	---	--------------------------	------------------------

Verder zijn er enkele gebieden waarvoor geen bestemmingsplan is vastgesteld. Voor deze plekken zijn derhalve de stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening van toepassing.

2. Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt een overzicht geboden van het ruimtelijk relevante beleid voor de gemeente Zaanstad en specifiek voor het plangebied. Dit beleidskader vormt de basis voor eventuele ontwikkelingen in het plangebied en is een onderbouwing van de beleidskeuzes die zijn gemaakt.

2.1 Europees beleid

2.1.1 EG-Vogelrichtlijn

De in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn (79/409/EEG) heeft tot doel: de bescherming van het beheer van alle op het grondgebied van de Europese unie in het wild levende vogels en hun habitats. Op grond van de Vogelrichtlijn worden gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone. De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft geen delen van Zaanstad aangewezen/aangemeld als Speciale Beschermingszone in de zin van artikel 4 van de Vogelrichtlijn.

2.1.2 EG-Habitatrichtlijn

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is het voornaamste stuk wetgeving van de Europese Gemeenschap ter bevordering van de biologische verscheidenheid. De richtlijn heeft betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van gebieden. Iedere lidstaat moet op zijn grondgebied de gebieden, die voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitats en soorten het belangrijkste zijn, identificeren en vervolgens aanwijzen als Speciale Beschermingszone. Met betrekking tot deze zones worden dan juridische of contractuele maatregelen genomen of worden eventuele beheersplannen opgesteld. Doel hiervan is deze zones op langere termijn te behouden, waarbij menselijk activiteiten geïntegreerd worden vanuit een optiek van duurzame ontwikkeling. Al deze door de lidstaten aangewezen Speciale Beschermingszones vormen samen het netwerk van beschermde gebieden: "Natura 2000". Ook alle Speciale Beschermingszones van de Vogelrichtlijn behoren tot dit netwerk. De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden van beschermde soorten niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de soorten die door de Habitatrichtlijn beschermd worden.

In februari 2003 heeft het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een ontwerprijst gepubliceerd van gebieden, die bij de Europese commissie zullen worden aangemeld als Speciale Beschermingszone in het kader van de Europese Habitatlijn. Ook in Zaanstad zijn gebieden geselecteerd. Op grond van het voorkomen van de Noordse woelmuis en het voorkomen van typische veenvegetaties- en verlandingen is bijna de gehele Polder Westzaan vanaf de Schoensloot ten noorden van de Belt van Zaandam ten westen van de bebouwingsgrens van Zaandam; Koog aan de Zaan; Zaandijk; Wormerveer tot aan de Nauernasche Vaart aangewezen als Habitatrichtlijngebied. Na aanmelding door de Nederlandse regering heeft de Europese Commissie eind 2004 formeel de communautaire lijst vastgesteld. De volgende stap is

de formele aanwijzing van de gebieden door de lidstaten, waaronder Nederland. Met deze aanwijzingen wordt in 2006 een begin gemaakt. Het wettelijke kader is de Natuurbeschermingswet.

Bij de komende aanwijzingsbesluiten door de minister van LNV zullen de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden worden samengevoegd tot Natura 2000-gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen vormen de kern van het aanwijzingsbesluit en de uitgangspunten voor de beheersplannen. Na bekendmaking van de aanwijzingsbesluiten gelden de rechtsgevolgen, zoals deze zijn opgenomen in de nieuwe Natuurbeschermingswet.

Plannen in of in de nabijheid van Natura 2000-gebieden moeten getoetst worden op effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het onderhavige Natura 2000-gebied. In dit geval gaat het om het voorkomen van de Noordse woelmuis in rietkragen in de Polder Westzaan en de aanwezigheid van typische rietkragen en veenverlandingen.

De werkzaamheden, die moeten leiden tot de realisatie van het plan Inverdan raken het begrensde Natura 2000-gebied niet. De uiterste zuidgrens ligt ten noorden van de Belt van Zaandam. Langs de grens van het open poldergebied liggen al reeds gerealiseerde woonwijken (Houtwerf-west en Westerwatering), de afgedekte vuilnisbelt en een groot regionaal scholencomplex. De externe beïnvloeding van de aan speciale biotooptypen gerelateerde natuurwaarden door bouwactiviteiten en verstedelijking van Inverdan is nihil. De westrand van Zaandam langs de Polder Westzaan is al verstedelijkt in het verleden. Er is geen sprake van een negatief effect en daarom is er geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet nodig.

2.1.3 Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die vanaf 22 december 2000 van kracht is. Elke lidstaat van de Europese Unie is verplicht de Kaderrichtlijn te implementeren en uit te voeren.

De KRW is erop gericht om in 2015 een goede ecologische en goede chemische toestand in de Europese oppervlaktewateren te bereiken. Onder voorwaarden mag het behalen van de doelen gefaseerd plaatsvinden tot 2021 of tot 2027. Ook is het onder voorwaarden mogelijk lagere doelen te stellen, bijvoorbeeld als het halen van de doelen tot onredelijke sociaal-maatschappelijke kosten leidt. Als lidstaten de doelen niet in 2015 halen moeten zij dit vooraf in het door het Hoogheemraadschap op te stellen deelstroomgebiedsbeheersplannen melden aan de Europese Commissie. Inmiddels hebben de lidstaten een indeling in waterlichamen aangegeven. Het beheergebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier ligt in het stroomgebied Rijn-West. Het gebied Inverdan valt binnen het beheergebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nota Ruimte

Inmiddels heeft het kabinet deze Nota Ruimte uitgebracht als deel 3 (kabinetsstandpunt) van de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid. De Nota Ruimte vervangt de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Vinex/Vinac).

Het kabinet richt zich in het nationaal ruimtelijk beleid op:

- versterking van de concurrentiepositie van Nederland
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale waarden
- borging van de veiligheid.

Dit alles onder het motto: "decentraal wat kan, centraal wat moet."

Met de nota komt het accent te liggen op de ruimtelijke ontwikkeling en de dynamiek en minder op de restricties.

Een belangrijk thema van nationaal belang vormt de mainport Schiphol. Vastgesteld is dat er buiten de in de verstedelijkingsafspraken vastgelegde locaties (i.e. Saendelft) geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 Ke contour behorende bij het vijfbanenstelsel. Dit betekent voor Zaanstad een duidelijke opgave om toekomstige woningbouw te zoeken in herstructurering, intensivering en verdichting in het bestaande stedelijk gebied. Inverdan is bij uitstek de locatie om deze opgave te realiseren.

De Eerste Kamer heeft op 17 januari 2006 ingestemd met de Nota Ruimte. Op 27 februari 2006 is de Nota in werking getreden.

2.2.2 Vierde Nota Waterhuishouding

In de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) wordt het stedelijk watersysteem als belangrijke drager voor stadslandschappen aangemerkt. Hierbij worden aan het stedelijk watersysteem ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden toegekend die de basis moeten vormen voor een hoogwaardig woon-, werk-, en leefklimaat in de bebouwde kom en de directe leefomgeving.

Op het gebied van stedelijk waterbeheer wordt onder andere het beleid met betrekking tot riolering en milieu aangegeven, en met name, het saneren van de voor de gezondheid en milieu gevaarlijke riool overstorten.

Doelstellingen

In de NW4 worden de volgende doelstellingen gegeven met betrekking tot de stedelijke watersystemen.

- Netwerk van watersystemen vormt samen met een groen netwerk van natuurterreinen, de ecologische verbindingzone tussen stad en omliggend gebied;
- Bronnen van verontreinigingen zoals overstorten en diffuse verontreinigingen geminimaliseerd om een goede kwaliteit van water en waterbodem te verkrijgen;
- Neerslag wordt niet direct meer afgevoerd maar vastgehouden in oppervlaktewater, geïnfiltreerd in de bodem en gebruikt voor specifieke doeleinden;
- Waterkringlopen moeten zo veel mogelijk gesloten zijn.

Voor stedelijke watersystemen kan dit worden vormgegeven door gebieden meer zelfvoorzienend te maken door waterconservering te stimuleren en waterbuffering te bevorderen.

Grotere stadswateren, zoals de Zaan vervullen een transportfunctie.

Het netwerk van watersystemen vormt, samen met een groen netwerk, de ecologische verbinding tussen stad en ommeland. Bronnen van verontreiniging zoals overstorten en diffuse belasting moeten worden geminimaliseerd, zodat een goede kwaliteit van water en waterbodem ontstaat. Een groot deel van de neerslag wordt niet meer onmiddellijk afgevoerd, maar opgeslagen in het oppervlaktewater, geïnfiltreerd in de bodem en gebruikt voor specifieke doeleinden.

De NW4 pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk binnen generieke grenzen.

Waterhuishouding en nieuwbouw

In nieuwbouw gebieden wordt het ambitie niveau van 60% afkoppelen genoemd. Hierbij wordt aangegeven dat de kosten van het afkoppelen in dezelfde orde van grootte zullen liggen als van het aanleggen van een bergbezinkvoorziening om aan de basisinspanning riolering te kunnen voldoen.

Met name wordt benadrukt dat maatwerk op lokaal niveau belangrijk is in verband met specifieke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de ondergrond. Hierbij kan maatwerk

van het water- en rioleringsstelsel een positieve bijdrage leveren aan een maximaal milieu rendement.

Waterhuishouding en duurzaam bouwen

Een belangrijk ander punt dat genoemd wordt met betrekking tot water in stedelijk gebied is het duurzaam bouwen. Hierbij zijn een aantal aspecten van belang die problemen in nieuw stedelijk gebied kunnen voorkomen. Ten eerste wordt het toepassen van andere, minder milieubezwaarlijke bouwmaterialen genoemd. Hierdoor kunnen diffuse verontreinigingen tegen worden gegaan. Verder is het kruipruimteloos bouwen een maatregel die wordt genoemd als onderdeel van duurzaam bouwen om grondwateroverlast te voorkomen in stedelijk gebied bij hoge of wisselende grondwaterstanden.

Een laatste aspect wat volgens de vierde nota waterhuishouding nog de aandacht verdient, is het benutten van regenwater en hergebruik, hiervoor zijn nog verschillende onderzoeken gaande om het milieuhygiënisch rendement, volksgezondheid en economische haalbaarheid te onderzoeken.

2.2.3 Nationaal Bestuursakkoord Water

Het Nationaal Bestuursakkoord Water is een overeenkomst tussen Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), Interprovinciaal overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Op 2 juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend.

Doel van het NBW is in 2015 het stelsel op orde te hebben en daarna het stelsel op orde te houden. Er zijn kwantitatieve normen geformuleerd, waaraan het watersysteem in 2015 moet voldoen. Uiterlijk in 2005 moet de waterbeheerder aangegeven hebben op welke punten het watersysteem niet voldoet aan deze nieuwe normen.

Het NBW bevat taakstellende afspraken over veiligheid en wateroverlast (te veel water) en procesafspraken ten aanzien van watertekorten, verdroging, verzilting (te weinig water), water(bodem)kwaliteit, sanering waterbodems (te vies water) en ecologie (ecologisch te arm water).

- De waterbeheerders geven de ruimteclaim aan.
- Gemeenten en provincies dragen zorg voor een integrale afweging van de ruimteclaim en leggen deze vast in provinciale beleids- en streekplannen en gemeentelijke structuur en bestemmingsplannen.
- Voor zover de integrale afweging leidt tot afwijking van de ruimteclaim motiveren provincies en gemeenten deze afwijking in (de waterparagraaf van) het betreffende plan.

Er zijn voor de korte termijn de volgende acties afgesproken. Bij lopende plannen anticiperen de partijen waar mogelijk op de uitkomsten van deze acties.

- De deelstroomgebiedsvisies, die nu allemaal in concept gereed zijn, zullen worden afgerond. Deze deelstroomgebiedsvisie zijn de basis geweest voor het NBW.
- De waterbeheerders rekenen het watersysteem door op de in het NBW geformuleerde normen. En geven op basis daarvan de ruimteclaim door aan de gemeenten.
- De gemeenten maken rekening houdend met deze ruimteclaim een visie op de stedelijke wateropgave.
- Gemeenten en waterbeheerders stellen voor de eerste helft van 2006 gemeentelijke waterplannen op. De Unie van Waterschappen en de VNG stellen hiervoor een format op.
- De provincies komen tussen 2003 en de eerste helft van 2006 met een integrale afweging van de ruimtebehoefte voor water, daarbij rekening houdend met de ruimteclaim van de waterbeheerders, de visie van de gemeenten en de deelstroomgebiedsvisies.

2.2.4 Ambitienota 'Pragmatische Implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland'

Het Rijk heeft inmiddels een ambitienota vastgesteld als uitwerking van de KRW. Er is per type waterlichaam een ambitie vastgesteld. Er is een ambitie ten aanzien van de chemische kwaliteit (communautaire lijst van gevaarlijke stoffen) en de ecologische kwaliteit (lijst van voorkomende soorten in het watertype). De lijst gevaarlijke stoffen is inmiddels klaar, de soortenlijst is nog in voorbereiding. De lijsten zullen worden vertaald naar maatregelen om de doelen te bereiken. De KRW is, in tegenstelling tot de huidige Nederlandse waterbeheercultuur, een resultaatsverplichting. Na vaststelling (wat dus nog moet gebeuren voor het ecologisch deel) is het niet mogelijk maatregelen te versoepelen of doelen te verlagen.

2.2.5 Nationaal Verkeer – en Vervoerplan NVVP/Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII)

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII), dat nog steeds vigerend is, kende een looptijd tot januari 2002. De opvolger van deze nationale nota had het Nationaal Verkeers en Vervoersplan (NVVP) moeten zijn. Hierin wordt het beleidsvoornemen van de overheid geschetst voor de periode 2002 – 2020. Het beleidsplan is echter al in de eerste fase van de pkb gesneuveld omdat de Tweede kamer in april 2002 niet heeft ingestemd met deel 1.

In 2002 is gewerkt aan het opstellen van een nieuw deel 1 NVVP (het beleidsvoornemen). Basis hiervoor vormde het oude NVVP en de aanpassingen die voortvloeien uit het Strategisch Akkoord van het eerste kabinet Balkenende.

Nadat het tweede kabinet Balkenende was aangetreden is, geheel conform het in de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid van 1 november 2002 toegewerkt naar de reeds eerder genoemde Nota Ruimte.

Omdat het Beleidsterrein van verkeer en vervoer een dergelijke uitwerking vereist, is afgesproken dat de hoofdlijnen, die in de Nota Ruimte worden aangegeven op het gebied van infrastructuur nader zullen worden aangegeven in de Nota Mobiliteit.

2.2.6 Nota Mobiliteit

De kernboodschap van het NVVP en dus nu van de Nota Mobiliteit wordt dat mobiliteit mag en hoort bij de samenleving. De overheid wil de groeiende mobiliteit opvangen en tegelijk de leefbaarheid en veiligheid verbeteren. De belangrijkste instrumenten die genoemd zijn, zijn het beter benutten van bestaande infrastructuur en het uitbreiden van infrastructuur waar knelpunten blijven. Uitgangspunt is onder meer dat infrastructuur de drager is van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het OV blijft een rol spelen bij het bereikbaar en vitaal houden van de stedelijke gebieden.

De Nota bevat de visie van het kabinet op het verkeer en vervoer tot 2020 en is in de tweede helft van 2004 verschenen. Basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Om die reden heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de inmiddels gepubliceerde PKB-deel 1 veel overleg gevoerd. De nota doorloopt vervolgens de procedure van een planologische kernbeslissing (PKB) in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar vanaf het moment dat de nota in werking treedt. De nota is inmiddels vastgesteld door het kabinet en doorloopt nu de inspraakprocedure in het kader van de PKB.

De erkenning dat mobiliteit een onlosmakelijk onderdeel is geworden van onze samenleving heeft in de afgelopen jaren geleid tot een ingrijpende wijziging in het denken. Mobiliteit mag weer, maar tegelijkertijd wordt de prijs, die ervoor betaald moet worden, nadrukkelijker aangegeven en het prijskaartje wordt gelegd bij de gebruiker. De Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit zijn daar heel duidelijk in, maar kiezen ook voor de slogan "decentraal wat kan, en centraal wat moet". Via kaders geeft de rijksoverheid aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en

vervoerbeleid. Die centrale kaders gelden voor *doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving*.

Om dit allemaal op termijn te bereiken zet het Rijk vooral in op een forse impuls van bouw- en benuttingsmaatregelen, gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhouds-achterstanden, zowel voor het wegverkeer als voor het OV. Maar ook een andere manier van betalen voor mobiliteit is een belangrijk instrument dat in de komende jaren zal worden ingezet om de genoemde doelstellingen te halen.

Binnen die tijdgeest van een faciliterende Rijksoverheid en het zoeken naar maatwerk in regio's, waarbij het aan de lagere overheden wordt overgelaten om deze centrale kaders verder in te vullen, liggen kansen voor Inverdan. Via een gebiedsgerichte aanpak wordt gezocht naar een samenhangend pakket van maatregelen, waarin bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden hand in hand gaan. Een kerngedachte van Inverdan is het optimaal op elkaar afstemmen van de verschillende mobiliteitsvormen (auto, openbaar vervoer, fietsers, voetgangers).

2.2.7 Notitie "Pieken in de Delta: Gebiedsgerichte Economische Perspectieven" (2005)

De beleidsnotitie 'Pieken in de Delta: 'Gebiedsgerichte Economische Perspectieven' van het Ministerie van Economische Zaken verwoordt het nieuwe ruimtelijk economisch beleid van het kabinet. Pieken in de Delta – de economische onderlegger en uitwerking van de Nota Ruimte - vormt een koerswijziging in het regionaal beleid. Dit beperkt zich tot de economische agenda voor zes regio's waaronder de Noordvleugel van de Randstad. Deze 'Pieken in de Delta' vormen de basis voor de nationale concurrentiekracht. Tevens vormt de beleidsnota het overkoepelende kader voor het Actieplan Bedrijventerreinen en de prijsvraag 'Verbeter de architectuur van bestaande bedrijventerreinen'. De Nota benoemt de kansen in alle regio's die het samen met andere overheden en bedrijven wil realiseren. Het zijn scherpe keuzes om versnippering van overheidsmiddelen te voorkomen en bestuurlijke energie gericht in te zetten. Het nationale economische rendement vormde de leidraad voor deze keuzes. De keuzes sluiten aan bij de bestaande comparatieve voordelen van alle regio's. Het grote economische belang van de twee mainports, de A2 kennisas van Amsterdam tot Maastricht en de hoofdverbindingssassen tussen de stedelijke gebieden in Nederland, Duitsland en België, en daarbinnen met name de triple A-verbindingen (A2, A12, A4) staan voorop. Daarnaast kiest het kabinet voor 50-topprojecten bedrijventerreinen (waarvan 65% buiten de Randstad ligt, budget 23 mln. euro per jaar), vier innovatieregio's en het beleidsonderdeel Economie binnen het Grotestedenbeleid.

In Pieken in de Delta wordt expliciet ervoor gekozen menskracht en middelen op die terreinen te richten die een maximale meerwaarde hebben voor de economie. Het specifieke beleid voor de zogeheten Topprojecten houdt in dat EZ partner wil zijn bij het concreet realiseren van deze bedrijventerreinen. De Kanaalzone is aangewezen als Topproject. Uit de 3.600 Nederlandse bedrijventerreinen zijn 50 grote en complexe bedrijventerreinen geselecteerd als topproject. EZ wil geld en middelen gericht inzetten op deze topprojecten. De 50 topprojecten moeten leiden tot 3.500 hectare geherstructureerd en 7.000 hectare nieuw bedrijventerrein in 2012.

In het Actieplan Bedrijventerreinen geeft het kabinet voor de jaren 2004 tot en met 2008 aan welke acties zij neemt om deze duurzame groei te stimuleren. In het Actieplan Bedrijventerreinen geeft het kabinet voor de jaren 2004 tot en met 2008 aan welke acties zij neemt om dit te stimuleren. Het scheppen van ruimte om te ondernemen betreft niet alleen het herstructureren van verouderde terreinen maar ook het aanleggen van nieuwe terreinen. Het Actieplan Bedrijventerreinen is met name van belang voor de Kanaalzone en in mindere mate de bedrijventerreinen Molletjesveer, Assendelft-Noord

en Noorderveld. De wijze waarop het Rijk zal bijdragen aan de realisatie van de gebiedsgerichte economische agenda's zal per gebied en per project verschillen. Dit wordt een kwestie van maatwerk. De inzet kan bestaan uit een financiële bijdrage, maar kan bijvoorbeeld ook de vorm aannemen van het wegnemen van knelpunten in wet- en regelgeving en/of het inbrengen van kennis en netwerken. Specifiek voor de Noordvleugel is een programmacommissie ingesteld, die ingediende projecten beoordeelt. Essentieel is dat projecten echte Pieken zijn en een regio-overstijgende impact hebben.

Kern van het economische perspectief van de Noordvleugel is de verdere uitbouw van de positie van de Noordvleugel als centrum voor internationale zakelijke dienstverlening en hoogwaardige internationale logistieke activiteiten. Ruimte voor de verdere groei van Schiphol is daarvoor een vereiste. Op de Zuidas liggen goede kansen voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de zakelijke dienstverlening. Utrecht is een centrum voor nationaal georiënteerde dienstverlening en moet - als draaischijf voor het nationale verkeer en vervoer - goed bereikbaar blijven. Amsterdam en de kuststreek fungeren als trekker van buitenlandse toeristen naar Nederland. Ook inverdan past binnen het economisch perspectief van de Noordvleugel.

2.2.8 Nota Belvedere (1999)

In de Nota Belvedere wordt het belang van de cultuurhistorie voor de ruimtelijke inrichting geschetst. Het streven is om cultuurhistorische elementen (oude wegen, waterlopen, verkavelingspatronen, nederzettingvormen, gebouwen en archeologische monumenten) een rol te laten spelen bij ruimtelijke inrichtingsplannen. Deze cultuurhistorische elementen moeten als inspiratiebron dienen voor concrete plannen. Zaanstad behoort in de Nota tot de Monumentensteden (steden met meer dan 200 monumenten). De uitgangspunten van de nota zijn verwerkt in de Cultuurhistorische Waardenkaart.

2.2.9 Het Verdrag van Malta

In oktober 2003 heeft de staatssecretaris een wetsvoorstel met betrekking tot implementatie van het Verdrag van Malta naar de Tweede Kamer gestuurd. Kern van het wetsvoorstel is dat de gemeenten in hun bestemmingsplannen de gebieden aangeven waar archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn. De gemeente zijn verplicht zorg te dragen voor het behoud van deze waarden ter plekke bijvoorbeeld door het in het leven roepen van een aanlegvergunning voor deze gebieden. Wanneer bescherming van archeologische waarden niet mogelijk is, dienen deze door middel van opgravingen op kosten van de verstoorder te worden veilig gesteld. Naar verwachting wordt deze wet eind 2006 van kracht.

2.2.10 Luchthavenindelingbesluit

Op 1 september 2004 zijn het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingbesluit Schiphol van kracht geworden. De wijziging van de besluiten was het gevolg van het herstellen van een invoerfout en wijziging van de uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Het wijzigen van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan heeft voor de Zaanstreek voor een toename van de geluidhinder gezorgd. Het Luchthavenindelingbesluit stelt regels omtrent de bestemming en het gebruik van gronden binnen het beperkingengebied zoals dat op kaart bij dit besluit is aangegeven. Voor dit beperkingengebied zijn nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in beginsel niet toegestaan. Bestaande gevoelige objecten zijn, voor zover die objecten rechtmatig aanwezig zijn, wel toegestaan.

In de milieubijlage wordt nader ingegaan op het Luchthavenindelingbesluit.

2.2.11 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit is op 28 oktober 2004 van kracht te worden. Het heeft tot doel risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle

inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het geeft uitwerking aan het Europees (Seveso II-richtlijn) en nationaal beleid (NMP-4).

2.2.12 Regeling externe veiligheid inrichtingen

Deze regeling strekt tot uitvoering van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. In deze regeling zijn in de eerste plaats regels gesteld met betrekking tot de afstanden tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare objecten en al dan niet geprojecteerde beperkt kwetsbare objecten die in acht moeten worden genomen. In de tweede plaats is geregeld voor welke categorie inrichtingen het plaatsgebonden risico in plaats van het toepassen van een generieke afstand berekend mag worden.

Ten derde zijn in deze regeling de referentiepunten vastgelegd voor de toepassing van grens- en richtwaarden en afstanden. In de vierde plaats ten slotte zijn regels gesteld met betrekking tot het invloedsgebied met het oog op de verantwoording van het groepsrisico en de wijze waarop het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de in het besluit aangegeven gevallen berekend moeten worden

2.2.13 Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Met deze circulaire maken de ministers van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en

Koninkrijksrelaties en de staatssecretaris van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hun beleid bekend over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Met deze circulaire wordt dit beleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt.

Deze circulaire kan worden gezien als voorbode van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen. Met de realisatie van deze wettelijke verankering zal de circulaire komen te vervallen. Er wordt naar gestreefd deze wettelijke verankering binnen vier jaar te realiseren. Als dat niet lukt, dan zal de werkingsduur van deze circulaire worden verlengd.

2.2.14 Besluit luchtkwaliteit 2005

Sinds 4 mei 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) van kracht. In dit besluit is vastgelegd hoe overheden met de problematiek rond de luchtkwaliteit moeten omgaan. Verder staan er in het Blk 2005 grenswaarden waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Bestuursorganen moeten die grenswaarden in acht nemen. Het Blk kent twee sporen waarlangs de luchtkwaliteitsproblematiek moet worden opgelost. Enerzijds moeten de huidige knelpunten worden opgelost en anderzijds moet worden voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. Het eerste spoor houdt in dat gemeenten de knelpunten inventariseren en een plan van aanpak opstellen om die knelpunten op te lossen. Het tweede spoor bestaat uit het in acht nemen van de grenswaarden uit het Blk 2005 bij de besluitvorming over ruimtelijke plannen. Dit wordt wel de directe koppeling tussen het Blk 2005 en ruimtelijke plannen genoemd. Het luchtkwaliteitonderzoek Inverdan is in dit kader uitgevoerd: de gemeenteraad van Zaanstad moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan Inverdan het Blk 2005 in acht nemen. Zie verder ook Bijlage 1, paragraaf 4.2.1.

2.2.15 Vuurwerkbesluit

Het vuurwerkbesluit uit 2002 is inmiddels vervangen door het gewijzigde vuurwerkbesluit, met nieuwe regels met betrekking tot consumenten- en professioneel vuurwerk. Dit houdt in het inventariseren van vuurwerkinrichtingen en bepalen of voortgang volgens het Vuurwerkbesluit mogelijk is.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Streekplan Noord Holland Zuid

Het provinciale ruimtelijke beleid is verankerd in het streekplan Noord-Holland Zuid (17 februari 2003). Het streekplan geeft het ruimtelijke beleid weer tot circa 2020. De ambitie is om de bestaande kwaliteiten te behouden en deze uit te bouwen tot de florerende en dynamische samenleving van 2020. Dit door het versterken van de economische motor met gelijktijdige zorg voor leefbaarheid, waterhuishouding en bereikbaarheid.

De ruimte waarbinnen deze ambities worden gerealiseerd is schaars. Daarom wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door het ruimtebeslag te beperken en in de steden, waar mogelijk, te verdichten door ICT (Intensiveren, Combineren en Transformeren).

Het streekplan kent zeven opgaven; ruimte voor water, ontwikkeling van waardevolle landschappen, een bereikbare netwerkstad, ruimte voor wonen, ruimte voor werken, een economische bestaansbasis voor de landbouw en behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden. Voor Zaanstad zijn deze opgaven in het streekplan volledig uitgewerkt.

De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Zaanstad zijn:

- behoud van het groen en de landschappelijke kwaliteiten;
- het beter benutten van bestaande weg- en openbaar vervoerinfrastructuur, maar ook de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- intensiveren, combineren en transformeren binnen het bestaande stedelijke gebied;
- voldoende nieuwe ruimte voor bedrijvigheid, verbreding van de economische sector en herstructurering van bestaande locaties.

Inverdan werkt in ruime mate bij aan deze doelstelling.

2.3.2 Regionaal Structuurplan 1995-2005 (herziene uitgave 1998)

Het regionaal structuurplan van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) is een regionaal afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen het ROA-gebied. Hoofddoelstellingen van het structuurplan zijn:

- inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen door het bieden van ruimte voor het functioneren van wonen, werken, verplaatsen en recreëren;
- het creëren van een internationaal aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu voor zowel bedrijven als werknemers, ook op het gebied van wonen en voorzieningen;
- het tegelijkertijd verhogen van de kwaliteit van het milieu.

Gestreefd wordt naar bundeling en concentratie van verstedelijking en naar intensief ruimtegebruik door verdichting, herstructurering en revitalisering van verouderde woon- of werkgebieden.

2.3.3 Provinciaal waterbeleid

In de provincie Noord-Holland wordt gewerkt aan drie zogenaamde stroomgebiedvisies. In deze stroomgebiedvisies staan de problemen en knelpunten per gebied inclusief de te nemen maatregelen, waaronder waterberging. Het gaat om het op orde brengen en klimaat-proof maken van de watersystemen. Het hoogheemraadschap Noorderkwartier voert de 'Deelstroomgebiedvisie Noorderkwartier' uit. Belangrijke richtinggevende documenten zijn het Nationaal Bestuursakkoord Water (ondertekend op 2 juli 2003) en de Provinciale Nota "Evenwichtig omgaan met water".

In "Evenwichtig Omgaan met Water" geeft de provincie aan hoe het Nationaal Bestuursakkoord Water op hoofdlijnen verder uitgewerkt wordt in Noord-Holland.

Essentiële lijnen in de nota zijn:

- Ruimte voor water maakt deel uit van een integrale afweging waarbij alle belangen en oplossingsrichtingen, waaronder ook afvoeren, worden meegenomen;
- De waterproblemen worden zoveel als mogelijk opgelost waar ze ontstaan. Fijnmazige oplossingen verdienen daarbij de voorkeur;
- De regionale uitwerking van maatregelen zal maatwerk per gebied zijn en tot stand komen in samenwerking met de streek.

De provincie ziet in dit proces voor zichzelf eerst een stimulerende en faciliterende rol weggelegd, daarna een besluitvormende. Het vigerende ruimtelijke beleidskader is uitgangspunt;

De ruimtelijke inpassing van de wateropgave wordt in 2006 verankerd in WHP-3 (Waterhuishoudingsplan 3). In WHP-3 wordt aangegeven of, en zo ja welke, streekplanherzieningen noodzakelijk zijn. De regionale uitvoeringsprogramma's van het hoogheemraadschap vormen voor het Noorderkwartier de basis;

Bij de toekomstige droogtebestrijding moet de oplossing vooral gezocht worden in verhoging van de grondwaterpeilen in combinatie met een efficiënter gebruik van Marker- en IJsselmeerwater;

Waterkwaliteitsproblemen moeten worden vermeden of gecompenseerd.

In 2006 is de stedelijke wateropgave in waterplannen uitgewerkt. Daarbij is "waterneutraal bouwen" het uitgangspunt.

2.3.4 Provinciaal Milieubeleidsplan (2002)

Als gevolg van de internationalisering wordt steeds meer natuur- en milieuregeling in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling in Europees verband vastgesteld. Dit geldt vooral op het gebied van klimaatbeleid, landbouw- en natuurbeleid en voor het beleid op het gebied van externe veiligheid. De rol van de provincie ligt vooral in de sfeer van de handhaving. Op het gebied van natuur wordt een meerjaren uitvoeringsprogramma opgesteld voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in provinciale wegen vaarwegen. Wat betreft externe veiligheid heeft de provincie Noord-Holland een veiligheidsrisicokaart beschikbaar op Internet.

Op het gebied van geluidhinder houdt de provincie zich bezig met de leefbaarheid rond Schiphol, het vaststellen van geluidproductieplafonds voor provinciale infrastructuur en het ontwikkelen en toepassen van lokaal geluidbeleid.

Ten aanzien van luchtkwaliteit houdt de provincie zich bezig met het opstellen en uitvoeren van de luchtkwaliteitstoets.

Op het gebied van bodem wordt met name beleid ontwikkeld voor een afwegingskader voor meervoudig (ondergronds) ruimtegebruik.

Tenslotte werkt de provincie wat betreft duurzaam waterbeheer aan het opstellen van een stroomgebiedvisie en de provinciale uitwerking van de landelijke watertoets.

2.3.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) (2003)

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 17 februari 2003 het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland vastgesteld. Met dit plan met de titel "Ruimte voor mobiliteit" geeft de provincie op hoofdlijnen aan welke visie en doelen zij heeft op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij is vanaf 2004 het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur opgenomen. Het is opgedeeld in een beleids- en een programmadeel. Het laatste wordt ieder jaar geactualiseerd, zodat de provincie flexibel kan inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Het provinciale Locatiebeleid is uitgewerkt in een in 2005 verschenen deelnota "Provinciaal Locatiebeleid".

Het hier onder genoemde RVVP en het uit te werken regionale locatiebeleid dienen te passen binnen de provinciale kaders. Voor Zaanstad geldt het regionale beleidskader.

2.3.6 Provinciaal Locatiebeleid

Op 26 april 2005 is door Gedeputeerde Staten van de Provincie de beleidsnota "Een goede plek voor ieder bedrijf" vastgesteld. Deze nota bevat het nieuwe locatiebeleid en vormt het kader voor gemeentelijke besluiten met betrekking tot de vestigingsplaats

voor iedere activiteit met economische gevolgen, te weten bedrijvigheid (in ruime zin) en grootschalige voorzieningen. Het is opgebouwd rondom een typologie van vestigingsmilieus, waarin functies wel of niet thuishoren. Op basis van vestigingsplaatskenmerken en -eisen dienen de volgende uitgangspunten gehanteerd te worden:

Selectiviteit: niet alle economische activiteiten passen overal en sommige locaties moeten voorbehouden blijven aan specifieke functies om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te waarborgen.

- **Bundeling:** door functies op een verstandige manier te bundelen, afgestemd op de verkeers- en vervoersinfrastructuur, wordt de aanwezige ruimte zorgvuldig en doelmatig benut.
- **Differentiatie:** door bovenlokale afstemming van vraag en aanbod van bedrijventerreinen kan in de planning niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin gezorgd worden voor voldoende aantrekkelijke locaties.

Kenmerkend voor de nota ten opzichte van het stringente ABC-locatiebeleid uit de hieraan voorafgaande periode, is dat maatwerkoplossingen mogelijk zijn en GS het afwijken van dit beleid, mits voldoende en adequaat onderbouwd, kan toestaan. Dit maatwerk dient altijd gemotiveerd te worden door een bereikbaarheidstoets en het zonodig aangeven van flankerende maatregelen.

Niet in het provinciale locatiebeleid opgenomen maar zeer wenselijk is, dat ten noorden van het NZK een soepeler regiem wordt gehanteerd dan ten zuiden ervan. Dit om de woon-werk balans tussen beide regio's op termijn meer in evenwicht te krijgen. Er wordt op vertrouwd dat de provincie de mogelijkheid van maatwerkoplossingen biedt. De invulling ervan zal echter bovenregionaal ter hand moeten worden genomen door (in het geval van Zaanstad) het ROA.

2.3.7 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan ROA (RVVP) 2004

De doelstelling van het regionaal verkeers- en vervoersbeleid voor de vervoerregio ROA is het realiseren van een niveau van bereikbaarheid dat past bij de wijze van sociaal, economisch en cultureel functioneren van de regio Amsterdam, waarbij tegelijkertijd aan eisen van leefbaarheid en milieu wordt voldaan. Het plan biedt een samenhangend pakket van maatregelen en projecten, waaronder een regionaal fietsnet, parkeerbeleid en locatiebeleid. In december 2004 is het nieuwe RVVP vastgesteld. Hierbij wordt ruwweg dezelfde doelstelling gehanteerd, maar de invulling om daartoe te komen, zal anders zijn. Bekend is in elk geval dat het locatiebeleid anders zal worden geformuleerd. Het ROA gaat voor een gebiedsgewijze aanpak waarbij bereikbaarheid en leefbaarheid met elkaar in overeenstemming worden gebracht met beleid op maat. Voor Inverdan is een Pilot gestart om deze gebiedsgewijze aanpak in de praktijk te ontwikkelen.

2.3.8 Provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart

Een belangrijk instrument voor het provinciaal beleid is de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart 2001. Op deze kaart staan de gebieden die voor Noord-Holland van historisch, geografisch en archeologisch belang zijn. Ook worden de beschermde monumenten aangegeven. Doel van de kaart is de cultuurhistorische waarden binnen de provincie zichtbaar te maken, zodat de ruimtelijke inrichters van goede informatie worden voorzien met betrekking tot deze waarden en daarmee rekening kunnen houden of ze zelfs als inspiratiebron kunnen gebruiken.

2.3.9 Gedragslijn ten aanzien van compensatie bij het verlies van natuurlijke, landschappelijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden

Deze gedragslijn, die kortweg Gedragslijn Compensatie wordt genoemd, geldt vanaf maart 2000 voor alle initiatieven van de provincie of initiatieven van derden waar de provincie bij betrokken is. Onder dit laatste valt niet alleen het goedkeuren van bouwplannen en bestemmingsplannen maar ook het verlenen van medewerking aan een

Artikel 19 procedure. De gedragslijn volgt in principe het Verdrag van Malta. Bij ingrepen in beschermingswaardige gebieden zal eerst moeten worden gekeken of de ingreep te vermijden is. Blijkt dit niet mogelijk te zijn dan zal compensatie moeten worden gegeven. Compensatie bij het verloren gaan van archeologische waarden kan enkel gebeuren door het laten uitvoeren van archeologische opgravingen.

2.3.10 Detailhandelsbeleid Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) 2006-2010

In december 2005 is het regionaal Detailhandelsbeleid 2006-2010 vastgesteld. Dit biedt een kader voor detailhandelsontwikkelingen binnen de ROA-gemeenten. Bij grensoverschrijdende effecten volgt toetsing door het ROA voor ontwikkelingen boven de 1.500 m² bvo buiten woongebieden en meer dan 5.000 m² bvo binnen de woongebieden is toestemming van het ROA vereist.

Dit beleid bevat- om de dynamiek verantwoord vorm te kunnen geven en de kwaliteit/leefbaarheid van het stedelijk gebied zo optimaal mogelijk te laten zijn - explicietere afspraken bevatten dan in het verleden.

Aangegeven wordt dat de detailhandel sterk in ontwikkeling is. Winkelketens zijn op zoek naar nieuwe locaties waar zij hun – grootschalige – concepten kunnen accommoderen.

De regio streeft naar het op een verantwoorde wijze faciliteren van de dynamiek in de detailhandel én het versterken van de huidige – fijnmazige- detailhandelsstructuur.

In Zaanstad zijn er geen locaties voor Grootschalige Detailhandels Vestigingen (GDV) aangewezen. Er is dus geen ruimte voor GDV op bedrijventerreinen in Zaanstad. Dit betekent dat Inverdan het enige Zaanse winkelgebied is waar GDV vestigingen zijn toegestaan.

2.3.11 OPERA ROA

OPERA (Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam) is opgesteld door het ROA. OPERA behelst onder meer het versterken van het profiel van de regio gebaseerd op de internationale oriëntatie (Zuid-as, Schiphol), het handhaven van de gediversifieerde productiestructuur als buffer tegen conjuncturele fluctuaties en vergroting van de samenhang tussen de verschillende economische clusters. OPERA streeft daarnaast naar de verdere ontwikkeling van de zeehaven en structuurversterkend beleid voor minder sterk groeiende subregio's/ subregio's met een eenzijdige productiestructuur (zoals de Zaanstreek). OPERA richt zich ook op het ontwikkelen van een kennis- en innovatiebeleid, op herstructurering van bedrijventerreinen (Achtersluispolder) en op realisatie van nieuw bedrijventerrein (actieve steun aan met name HoogTij).

Het rapport noemt diverse actielijnen gericht op de bereikbaarheid van Zaanstad en daaraan gekoppeld de regio boven het Noordzeekanaal.

Voor Inverdan geldt dat het bijdraagt aan de verbreding van de productiestructuur door het ontwikkelen van de kantorenlocatie. Daarnaast draagt de toename in kantoorwerkgelegenheid bij aan het meer in evenwicht brengen van de scheve woon-werkbalans.

Het ontwikkelen van kantoren in Inverdan wordt ondanks het overaanbod van kantoren in de regio gezien als een noodzakelijke opgave.

2.4 Lokaal beleid

2.4.1 Structuurschets Zaanstad

In de Structuurschets "Dansen op het Veen" (vastgesteld op 24 februari 2004) wordt de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad tot 2015 geschetst. Op verschillende niveaus doen zich de komende decennia belangrijke ontwikkelingen voor, die vragen om een integrale en samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling. Zij vormen de aanleiding tot het maken van dit document. Voor het overgrote deel is hierbij gebruik gemaakt van bestaande visies en onderzoeken. Het is daarmee dus vooral een document geworden, dat samenhang aanbrengt en op onderdelen zaken concreter maakt. De structuurschets sluit nauw aan bij het Zaans Meerjarig Ontwikkelprogramma¹. Deze schets heeft echter een langere tijdshorizon (2015 en daarna) en richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad.

Zaanstad wil de economische structuur versterken. Daarvoor is nodig, dat de dagelijkse dingen goed gedaan worden, dat er meer sfeer komt in de stad, en dat Zaanstad zich regionaal meer in de etalage zet. Deze zienswijze biedt richting aan de beantwoording van de geformuleerde vragen.

Zaanstad wil een bedrijvige stad worden, met stedelijke allure en dorpse vitaliteit, in een aantrekkelijke omgeving. Het gaat er daarbij vooral om de sterke punten verder uit te bouwen. Zaanstad faciliteert daartoe haar industrie en havengerelateerde bedrijvigheid en ontwikkelt binnenstedelijk mogelijkheden voor diverse vormen van bedrijvigheid. Uitgangspunt is het behoud van de diversiteit van de verschillende woonmilieus en van de van oudsher sterke menging van wonen en werken. Verstedelijking vindt vooral plaats rond de knooppunten bij de stations. In eerste instantie staan hierbij Inverdan en Poort Clam Dijke centraal. Tegelijkertijd wordt gewaakt, dat de diversiteit behouden blijft, zowel in de dorpen als in het stedelijke Zaandam. De dorpslinten blijven in stand. De groen/blauwe structuur van parken en sportparken wordt versterkt. De samenhang tussen de Zaan, binnenstedelijke en buitenstedelijke groengebieden wordt verder ontwikkeld. Dit wordt nader uitgewerkt in gebiedstyperingen en -profielen. Deze leveren - behalve een inspirerend beeld - ook een instrumentarium voor de sturing van de ruimtelijke ontwikkeling.

2.4.2 De Koers van Zaanstad

In 1997 heeft de gemeente met de Zaanse burgers een visie op de stad ontwikkeld: 'Plannen met Zaanstad'. De centrale opgave in deze visie is anno 2006 nog steeds actueel, nl.: 'de stad moet een effectief antwoord vinden op de afnemende industriële activiteit en de effecten die dit heeft op de stad en haar inwoners. De economische structuur van de stad moet meer divers en sterker worden gemaakt, terwijl tegelijkertijd de sociale kwaliteit van de stad wordt verbeterd.'

Wel wordt er geconstateerd dat de oorspronkelijke visie is vervaagd en er is behoefte aan een herijking. Dit resulteert in het opstellen van "De Koers van Zaanstad" in juni 2004 met de volgende speerpunten voor het gemeentelijk handelen:

- Duurzame Economische Structuurversterking
- Sfeer in de stad
- Zaanstad mag gezien worden
- De dagelijkse dingen gewoon goed doen.

Inverdan geeft ten aanzien van al deze aspecten uitvoering aan de nota.

2.4.3 Z'MOP-II Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma

Het programma dat Zaanstad heeft voor het Grotestedenbeleid (GSB) heet het Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (Z'MOP-II). De gemeenteraad heeft Z'MOP-II op

¹ Een eerste concept van dit programma – kortweg Z'MOP getiteld – is o.a. als Zaanse aanvraag in het kader van het Grote Steden Beleid in juni door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld

10 november 2004 vastgesteld. Het GSB-geld is bedoeld om diverse problemen in grote steden aan te pakken. Tegelijk wil het Grotestedenbeleid de steden een extra impuls geven. Het Rijk wil dat de dertig grote steden die horen bij het Grotestedenbeleid krachtige steden worden, waarin zichtbare resultaten worden geboekt, met een minimum aan bureaucratie. Kortom, steden die kansen bieden aan hun burgers en waar het veilig en prettig is om te verblijven.

Doelstellingen

Om die krachtige stad te realiseren is in het Grotestedenbeleid een aantal doelstellingen geformuleerd. Zaanstad moet deze doelen realiseren. De doelstellingen zijn:

- Het verbeteren van de objectieve en de subjectieve veiligheid. Het moet veiliger zijn en mensen moeten zich veiliger voelen;
- Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, bijvoorbeeld schonere straten of opgeknapte wegen;
- Het verbeteren van de sociale kwaliteit van de leefomgeving;
- Het vasthouden van mensen met een hoger- en gemiddeld inkomen in de stad;
- Het vergroten van economische kracht van de stad.

Het Z'MOP-II beschrijft de visie en de ambities van Zaanstad en geeft een samenhangende analyse van de kansen en bedreigingen. In deze nota staan geen nieuwe visies of beleid. Het is een samenvatting van het gemeentelijke beleid vanuit de GSB-invalshoeken: Sociaal, integratie en veiligheid, Economie en Fysiek

Op basis van het Z'MOP-II heeft Zaanstad zich in het Prestatiecovenant Grotestedenbeleid 2005-2009 vastgelegd op een aantal afspraken. Eén van de afspraken stelt dat bij de ontwikkeling van Het Krimp de fysieke culturele kwaliteiten van het gebied aantoonbaar en integraal deel uitmaken van de gebiedsontwikkeling, en dat deze kwaliteiten zijn geborgd in lokale planfiguren en beleid. Ook heeft Zaanstad zich erop vastgelegd een kwaliteitsimpuls te realiseren in de openbare ruimte in het deelgebied Klauwershoek. Een laatste relevante afspraak betreft het verminderen van de criminaliteit, mede door het realiseren van een gebiedsgerichte aanpak. Het resultaat hiervan zal zijn dat in 2009 het aantal delicten per inwoner gelijk zal zijn aan het gemiddelde voor Zaanstad als geheel.

2.4.4 Kadernota Wonen

In september 2003 is de Raad van Zaanstad akkoord gegaan met de Kadernota Wonen. In deze nota worden strategische keuzes gedaan voor het woonbeleid voor de komende jaren. Enerzijds wordt aandacht gevraagd voor 'de nieuwe woningnood' onder specifieke doelgroepen, anderzijds voor de wenselijkheid van kwaliteit en economische structuurversterking op langere termijn. De nota geeft geen gedetailleerd beeld, maar behandelt de hoofdlijnen van het beleid. Het geeft weer waar de gemeente voor staat, wat ze wil bereiken en wat de inzet zal zijn bij onderhandelingen met externe partners met wie de doelstellingen gerealiseerd moeten worden.

In de nota staan vijf thema's centraal:

- De bouwproductie
- De woningbehoefte en de doorstroming
- De kwaliteit van de woningvoorraad en de woonomgeving
- De stad stadser en de dorpen dorps: diversiteit aan woonmilieus
- De samenwerking met producenten en beheerders van woningen.

Per thema wordt een analyse gegeven van de trends en ontwikkelingen en worden strategische keuzes geformuleerd. Aan elk van deze keuzes is een aantal beleidsmaatregelen gekoppeld. Hierop wordt elders in deze toelichting ingegaan.

2.4.5 Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad

De gemeente Zaanstad vindt het wenselijk dat het monumentenbeleid (incl. archeologie, cultuurhistorie, historische geografie en stedenbouw- en landschapskunde) integraal onderdeel uitmaakt van haar ruimtelijk orderingsbeleid. Cultuurhistorische waardenkaarten, cultuurhistorische verkenningen, cultuurhistorische effectrapportages en beeldkwaliteitplannen, zijn hiervoor geschikte middelen.

In 1999 is de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) van de gemeente Zaanstad door het gemeentebestuur goedgekeurd als beleidsinstrument voor het opstellen van bestemmingsplannen. Hiermee was Zaanstad de eerste gemeente met een eigen CHW-kaart. Op de kaart staan alle gebieden binnen de gemeente aangegeven, die van cultuurhistorisch belang zijn, bijvoorbeeld door een historisch stratenpatroon, oude dijken of oude verkaveling.

In de CHW-kaart is opgenomen een overzicht van alle beschermde monumenten binnen Zaanstad (Zaanse huizen, fabrieken, pakhuizen, arbeidershuizen, kantoren, molens, enz.) en gebieden van archeologische waarde (bijvoorbeeld terreinen met resten van prehistorische bewoning, middeleeuwse boerderijen, oude molenplaatsen of voormalige traankokerijen).

De CHW-kaart wordt regelmatig aangepast, omdat gebieden en gebouwen kunnen afvallen door sloop, brand of herinrichting en er komen gebieden of gebouwen bij door archeologische ontdekkingen of door plaatsing op de monumentenlijst.

Het is de bedoeling dat bij het opstellen van structuurplannen, bestemmingsplannen, infrastructurele plannen, natuurontwikkelingsplannen, bouwplannen en plannen met betrekking tot aanpassing van de grondwaterstand zwaarwegend rekening gehouden wordt met de aanwezige cultuurhistorische waarden binnen een bepaald gebied. Zo kan bij herstructurering van een woonbuurt een oud stratenpatroon worden gehandhaafd, bij planning van een nieuwbouwwijk kunnen oude dijken, boerderijen of archeologische vindplaatsen in het ontwerp worden opgenomen en kan getracht worden leegstaande fabrieken of pakhuizen voor sloop te behoeden door ze een nieuwe functie te geven (kantoor, woning).

Het is dus de bedoeling dat er niet alleen rekening wordt gehouden met de aanwezige cultuurhistorische (en dus ook de archeologische) waarden binnen een bepaald gebied, maar dat deze waarden ook worden gebruikt als onderdeel voor de inrichting van dit gebied. Op deze manier draagt de CHW-kaart bij aan het behoud van de cultuurhistorische waarden binnen Zaanstad.

Op de CHW-kaart staan de gebieden aangegeven die binnen de gemeente van cultuurhistorisch belang zijn. Dit zijn de gebieden waarin nog historisch-geografische waarden aanwezig zijn, zoals een historisch stratenpatroon, oude dijken of oude verkaveling.

Historisch-geografische waarden zijn waarden van historisch belang die verbonden zijn aan de inrichting door de mens van het landschap zoals: oude wegen, dijken, nederzettingsvormen, droogmakerijen, terpen, kanalen, verkavelingspatronen, etc.

Archeologische waarden zijn de in de bodem aanwezige resten van menselijke activiteiten uit het verleden zoals: funderingen van gebouwen, resten van kastelen, kuilen met afval, verbrande huizen, gezonken schepen, splinters vuursteen, etc.

Op 18 december 2003 is de CHW-kaart voor de laatste maal door de gemeenteraad vastgesteld. Een nieuwe CHW-kaart zal naar verwachting in de tweede helft van 2006 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

2.4.6 Z'MOP-II Uitvoeringsnotitie Cultuurhistorie en Monumenten Zaanstad 'Parels Rijgen' (2005)

Aansluitend bij de Koers van Zaanstad is er uitwerking gegeven aan één van de integrale thema's van de fysieke poot: Cultuurhistorie. De doelen voor de komende jaren worden beschreven, alsmede de uitvoerbaarheid hiervan. Belangrijk thema is naast monumentenzorg en restauratie ook het op de kaart zetten van Zaanstad als het oudste

industriegebied van Europa met een schat aan industrieel erfgoed. Samen met de disciplines stedenbouw, landschap, toerisme, cultuur en economie en met de programma's kan Zaanstad haar parels tot een waardevolle ketting rijgen. De notitie geeft inzicht in de huidige werkzaamheden en de mogelijkheden die er zijn om de belangrijke positie die Zaanstad heeft als stad met veel industrieel erfgoed beter vorm te geven en uit te nutten. Hiervoor is de samenwerking met partners buiten de gemeente en een interdisciplinaire aanpak binnen de gemeente als geheel van groot belang.

'Parels Rijgen' is op 24 maart 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

2.4.7 Monumentennota Toekomst met Historie' (1999)

Bovengenoemde uitvoeringsnotitie dient in relatie gezien te worden met de inhoud van de huidige monumentennota 'Toekomst met Historie' die op 29 april 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Deze nota dient als plaatsbepaling en omschrijving van de taken van monumentenzorg en archeologie binnen de gemeentelijke organisatie, waarbij wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Het gaat hierbij om het behoud van de cultuurhistorische waarden en het versterken van de identiteit van de stad en de dorpen. Aandachtspunten zijn naast monumenten, historisch belangwekkende omgevingen en archeologische vindplaatsen, ook bouwhistorisch onderzoek, jongere bouwkunst, historische interieurs en historisch groen. Het monumentenbeleid (incl. archeologie, cultuurhistorie en historische geografie) dient een integraler onderdeel te gaan uitmaken van het gemeentelijk beleid. Dit verlangt een actievere betrokkenheid, waarbij in een vroeg stadium in de planvorming rekening wordt gehouden met - en op beleidsniveau wordt meegewerkt aan - de bescherming van de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente. Een direct uitvloeisel van de monumentennota zijn de Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad en de (mede) hierop gebaseerde adviezen met betrekking tot cultuurhistorie (chw-adviezen).

2.4.8 Waterplan

De gemeente Zaanstad is in samenwerking met het Hoogheemraadschap Noord Hollands Noorderkwartier gestart met het opstellen van een waterplan. Het doel van dit waterplan zal driedig zijn en als volgt te omschrijven:

- Het op korte en lange termijn komen tot een goed, beheersbaar en aantrekkelijk watersysteem van voldoende kwaliteit dat op de gewenste gebruiksfunctie is afgestemd;
- Afstemming van beleid en beheer van de gemeente en de waterbeheerder;
- Betrokkenheid bij en verantwoordelijkheid voor het water in Zaanstad voor de burger.

Het waterplan moet in de komende periode richting gaan geven voor toekomstige gemeentelijke plannen voor het stedelijk gebied van zaanstad. Daarbij zal ook worden gekeken naar de omringende watersystemen die invloed kunnen hebben op het watersysteem van Zaanstad. Het strategische gedeelte krijgt een termijn van 10 – 15 jaar, het uitvoeringsprogramma een termijn van 1 – 4 jaar. Het waterplan zal voorstellen doen:

- om de afstemming en de samenwerking tussen beheerders, beleidsmakers en gebruikers die direct en indirect met het water te maken hebben, te verbeteren;
- om de waterkwaliteit en -kwantiteit integraal en duurzaam te verbeteren en zonodig in ruimtelijke plannen vast te leggen;
- voor een maatregelenlijst met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma met begroting;
- voor het communiceren van de uitgangspunten van het waterplan, zowel in- als extern.

In het waterplan zullen de doelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water worden geïmplementeerd. Het Waterplan Zaanstad is begin 2006 vastgesteld.

2.4.9 Verkeersplan Zaanstad (1999) + actualisatie (2004)

Op grond van afspraken uit het convenant Duurzaam Veilig, gesloten tussen Rijk, Provincie en de VNG, is het Verkeersplan Zaanstad tot stand gekomen. Het verkeersplan is op 25 november 1999 door de gemeenteraad vastgesteld. Het belangrijkste onderdeel van dit plan is de wegcategorisering van de binnen de gemeente gelegen wegen. Doel van het categorisering van wegen is te komen tot voor de weggebruiker herkenbaar wegtypes en het daarbij behorende gedrag.

De hoogste categorie is de stroomweg. Hiertoe behoren met name de auto(snel)wegen. Deze weg is gericht op het snel laten doorstromen van het verkeer. De laagste categorie wordt gevormd door de erftoegangswegen. Dit zijn hoofdzakelijk wegen in woon-gebieden. De weg wordt gebruikt door auto's en fietsers. Het verkeer moet echter ook rekening houden met spelende kinderen, overstekende voetgangers en invoegende auto's. Van de weggebruiker wordt een lage snelheid verwacht. De inrichting van de weg moet dit duidelijk maken, bijvoorbeeld door het aanbrengen van drempels of versmallingen.

De tussenliggende categorie is de gebiedsontsluitingsweg. Deze vormen een schakel tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen. Vaak vormen zij ook een verbinding tussen verschillende delen van de stad. De wegen dienen grotere stromen verkeer af te wikkelen. Doorstroming is belangrijk, de snelheid ligt echter duidelijk lager dan op stroomwegen.

In 2003 is de wegcategorisering geactualiseerd op basis van ervaringen en nieuwe ontwikkelingen die zich op landelijk niveau hebben voorgedaan. De hieruit resulterende wegcategoriseringskaart met bijbehorende inrichtingseisen zijn door de gemeenteraad vastgesteld op 26 februari 2004.

De gemeente werkt aan een nieuw Zaans Verkeers- en Vervoersplan (ZVVP). Een eerste concept wordt september 2006 verwacht.

2.4.10 Openbaar vervoervisie concessiegebied Zaanstreek (2003)

Op 9 oktober 2003 is de Openbaar vervoervisie concessiegebied Zaanstreek (OV-visie) door de gemeenteraad van Zaanstad vastgesteld. In de OV-visie is het openbaar vervoerbeleid van de gemeenten Oostzaan en Zaanstad vastgelegd.

In het openbaar vervoernetwerk worden de NS-stations Zaandam en Krommenie-Assendelft als knooppunten beschouwd. Hier komen bus en trein bij elkaar zodat passagiers van netwerk kunnen wisselen.

De gemeente Zaanstad is zelf niet bevoegd voor het openbaar vervoer, het ROA is de formele opdrachtgever. Om bij de aanbesteding van het openbaar busvervoer Zaanse wensen in te kunnen brengen, is in de OV-visie een ideaal openbaar vervoernetwerk geschetst. De basis van het ideale busnetwerk wordt gevormd door ontsluitende lijnen die de woongebieden met het ziekenhuis, het centrum van Zaandam en de knooppunten verbinden. Daarnaast zijn er verbindende buslijnen die inwoners over grotere afstand snel vervoeren. In de spitsuren zijn er lijnen die de woongebieden rechtstreeks met een aantal belangrijke werkgelegenheidsgebieden verbinden. In late avonduren is er een aangepast net. Naast deze reguliere lijnen acht de gemeenteraad ook een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem (CVV) zeer wenselijk.

Ook is in de OV-visie de rol van de gemeente als wegbeheerder aangegeven. Bushaltes dienen te voldoen aan nog nader te formuleren eisen van toegankelijkheid en comfort. Daarnaast kan de gemeente door verkeersmaatregelen of weginrichting de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Dit zal in de diverse projecten als aandachtspunt worden meegenomen.

In het kader van de ketenmobiliteit dienen op openbaar vervoerknooppunten fietsenstallingen aanwezig te zijn. De gemeente zal zelf geen betaalde stallingsmogelijkheden exploiteren maar verzoeken van derden in principe positief beoordelen. Op de stations Krommenie-Assendelft, Kogerveld en Koog-Zaandijk dienen P&R terreinen beschikbaar te zijn. Kiss en Ride dient op alle stations beschikbaar te zijn.

2.4.11 Nota Bouwen en Parkeren (1999) en Nota Actualisatie Woninggebonden Parkeernormen

Uitgangspunt van de in 1999 vastgestelde nota Bouwen en Parkeren was het door de hogere overheden opgelegde sturende parkeerbeleid. De parkeernormen zijn aangepast aan dit beleid. Inmiddels is een actualisatieproces gaande waarin de parkeernormen worden aangepast aan het nieuwe ruimtelijke ordeningsbeleid van de hogere overheden. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen het enerzijds accommoderen van de vraag naar parkeerplaatsen vanwege het toenemende autobezit. Dit speelt met name in de woongebieden. Vandaar dat op 24 maart 2005 de Nota Actualisatie Woninggebonden Parkeernormen door de raad is vastgesteld. In deze actualisatie is voorzien in ruimere parkeernormen in de woongebieden.

2.4.12 Structuurvisie retail-leisure Gemeente Zaanstad (2001)

Op 3 augustus 2001 is de "Structuurvisie retail-leisure Gemeente Zaanstad" vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad. Hierin staan de hoofdlijnen voor het te voeren detailhandels- en leisurebeleid. Per (woon)wijk of deel van de stad is aangegeven welke winkels, horeca etc. worden toegestaan en onder welke voorwaarden.

Voor woonwijken geldt in algemene zin dat het draagvlak uitgangspunt is voor het toegestane aantal meters vloeroppervlak detailhandel. In een aantal woonwijken blijkt dat er eerder sprake moet zijn van inkrimpen en herstructurering van het aantal meters dan uitbreiding. Winkelcentra zullen in de toekomst meer deel moeten uitmaken van het hart van de wijk, er zal gezocht worden naar verknoping met andere wijkvoorzieningen zoals scholen en wijkcentra. Ook kan er in uitzonderingsgevallen beperkt detailhandel in de aanloopgebieden worden toegestaan.

In de visie wordt het belang aangegeven van het versterken van het Zaancentrum. Het rapport geeft aan dat er verschil is in opbouw van de detailhandel in Zaancentrum (Inverdan) en de overige Zaanse kernen Inverdan moet zich onderscheiden door het verder ontwikkelen van de retail- en vrijetijds- leisurefunctie. De ontwikkeling van Inverdan moet er op gericht zijn consumenten aan zich te binden zodat het gebied zich kan ontwikkelen tot een sterk stadshart met een lokaal verzorgende functie.

Dit moet echter wel worden afgestemd op goede wijkvoorzieningen. Maar ook: ontwikkelingen in wijken mogen niet ten koste gaan van de ontwikkeling van Inverdan als het nieuwe stadshart.

De ontwikkelingen in dit gebied moeten er toe bijdragen dat het centrum een aantrekkelijk hart wordt voor Zaanstad en omgeving.

De volgende onderdelen zijn daarbij van belang:

1. Versterking ruimtelijke structuur kernwinkelapparaat en bereikbaarheid;
2. Verbreden retail- en leisure functies leidt tot groei bestedingen in de binnenstad;
3. Publieksverbreding.

De Gedempte Gracht, de Stationslocatie en de Culturele Driehoek zullen bij het bereiken van deze doelstellingen de speerpunten moeten vormen. Het is van belang om grootschalige detailhandel met uitzondering van PDV branches zoveel mogelijk aansluitend op de binnenstad te realiseren.

2.4.13 De opgave voor Zaanstad voor wonen met zorg (2004)

In de nota 'De opgave voor Zaanstad voor wonen met zorg' die op 14 oktober 2004 door de raad is vastgesteld, is de ambitie geformuleerd dat er in de periode tot en met 2015 4.000 voor ouderen en andere zorgvragers geschikte woningen aan de voorraad moeten worden toegevoegd. Deze toevoeging is nodig vanwege vergrijzing van de bevolking en omdat ouderen steeds langer zelfstandig wonen. De nota gaat ervan uit dat de helft van deze opgave via nieuwbouw en de helft via het aanpassen van bestaande woningen te realiseren is. Er zijn zowel nultredenwoningen nodig (gelijkvloers) als zorgwoningen (woningen die geschikt zijn voor mensen met een intensieve zorgvraag). Het huidige nieuwbouwbeleid voorziet in minstens 20% voor ouderen geschikte woningen. De opgave betreft niet alleen de sociale sector, maar ook de marktsector en het betreft zowel koop als huur.

2.4.14 Handhavingslexicon 2005

Door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad is in 2001 de nota "Bestuurlijk Handhaven in Zaanstad" vastgesteld. De term handhaving wordt op diverse manieren gebruikt. Handhaving in ruime zin wil zeggen: het bewerkstelligen dat gestelde regels worden nageleefd, voor zover dit niet spontaan geschiedt. Daarbij hoeft niet alleen aan dwangmiddelen te worden gedacht, het kan ook gaan om voorlichting, overreden of waarschuwen. In deze nota wordt vooral aandacht besteed aan handhaving in enge zin: handhaving op basis van bestuurlijke bevoegdheden. Voor het ruimtelijke bestuursrecht geldt de beginselplicht tot handhaven als uitgangspunt. Alleen in bijzondere situaties, die uit de jurisprudentie voortvloeien, kan van deze beginselplicht worden afgeweken. Het toepassen van bestuurlijke handhaving heeft in eerste instantie de voorkeur boven strafrechtelijke handhaving. Door enige vorm van bestuurlijke dwang toe te passen ontstaat namelijk vrij direct een normconforme situatie. Het strafrecht komt in beeld bij de overtreder, die niet gevoelig blijkt te zijn voor bestuurlijke sancties. Om het handhavingsbeleid goed vorm te geven is een handhavingprogramma nodig.

2.4.15 Monumentennota Zaanstad (1999)

Deze nota is vastgesteld door de raad van de gemeente Zaanstad op 29 april 1999. De nota dient als plaatsbepaling en omschrijving van de taken van monumentenzorg en archeologie binnen de gemeentelijke organisatie, waarbij wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Het gaat hierbij om het behoud van de cultuurhistorische waarden en het versterken van de identiteit van de stad. Aandachtspunten zijn naast monumenten, historisch belangwekkende omgevingen en archeologische vindplaatsen ook bouwhistorisch onderzoek, jongere bouwkunst, historische interieurs en historisch groen. Het monumentenbeleid (inclusief archeologie, cultuurhistorie en historische geografie, stedenbouw- en landschapskunde) dient een integraler onderdeel te gaan uitmaken van het gemeentelijk beleid. Dit verlangt een actievere betrokkenheid, waarbij in een vroeg stadium in de planvorming rekening wordt gehouden met -en op beleidsniveau wordt meegewerkt aan- de bescherming van de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente. Een direct uitvloeisel van de Monumentennota Zaanstad is de eerder genoemde Cultuurhistorische Waardenkaart.

2.4.16 Welstandsnota Zaanstad (2002)

Op 28 februari 2002 is de Welstandsnota Zaanstad vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad. Hierin is het welstandsbeleid van en voor de gemeente vastgelegd. Onder meer zijn gebiedsgerichte welstandscriteria aangegeven. Heel Zaanstad is onderverdeeld in verschillende gebieden die afzonderlijk ruimtelijk (-functioneel) geanalyseerd, getypeerd en beschreven zijn. Daarbij zijn vervolgens

criteria aangegeven die bij het welstandstoezicht van belang zijn. Een doel van de nota is om tot een eenduidig en samenhangend toetsingskader en beleid te komen, maar ook om als inspiratiebron te dienen voor degenen die (bouw)plannen maken.

In de Welstandsnota worden criteria voor specifieke bouwwerken genoemd zoals Zaanse huizen, houten pakhuizen en loodsen, en stenen pakhuizen en fabrieken. Aanvragen van bouwvergunningen zullen door de welstandscommissie worden beoordeeld op grond van de criteria zoals deze verwoord staan in de nota.

Vermoedelijk in 2006 wordt een nieuwe versie van de Welstandsnota vastgesteld.

2.4.17 GSM beleid Zaanstad (1999)

Het GSM beleid is op 16 november 1999 door burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad vastgesteld. De gemeente Zaanstad werkt mee aan de plaatsing van zendinstallaties. Dit betekent niet dat exploitanten van mobiele telefonie de vrije hand krijgen om zendinstallaties te plaatsen. Uitgangspunt van het beleid is dat er geen 'witte vlekken' mogen ontstaan. Voor het plaatsen van een zendinstallatie kan een bouwvergunning nodig zijn. Voor plaatsing van bouwvergunningsplichtige zendinstallaties spelen de stedenbouwkundige aspecten een belangrijke rol. Hieronder vallen begrippen als ruimtelijke ordening, landschappelijke en ruimtelijke inpassing, horizonvervuiling, openbare ruimte alsmede de welstandseisen.

Omdat elke stad en dus ook Zaanstad is opgebouwd uit verschillende functies en gebiedstyperingen is ervoor gekozen om Zaanstad te verdelen in vier categorieën, waarbij per categorie aparte richtlijnen gelden. De vier categorieën zijn:

- Kantoorgebieden;
- Gebieden rond infrastructuur;
- Woongebieden;
- Buitengebieden.

Dit bestemmingsplan kent de eerste drie categorieën.

2.4.18 Bedrijven in woonhuizen en ruimtelijke ordening (1998)

In deze nota heeft de gemeente Zaanstad het beleid voor het vestigen van bedrijfsmatige activiteiten in woonhuizen vastgelegd. De nota is op 29 januari 1998 door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad vastgesteld.

Verwezen wordt verder naar de voorschriften van het bestemmingsplan.

2.4.19 Nota Erfbebouwing (2000)

Bouwplannen voor bouwwerken op erven die in strijd zijn met bestemmingsplannen en/of andere planologische regelingen dienen te worden getoetst aan de Nota Erfbebouwing. Dit is een beleidsstuk dat wordt gebruikt als toetsingskader om te bepalen of de gemeente al dan niet door middel van een vrijstelling medewerking wil verlenen aan een dergelijk bouwplan. De nota is op 23 november 2000 door de raad vastgesteld en gewijzigd opnieuw vastgesteld door burgemeester en wethouders op 16 maart 2004, onder nummer 15.

De bouw mogelijkheden zoals opgenomen in de Nota Erfbebouwing zijn in dit bestemmingsplan verwerkt. De nota geeft algemene uitgangspunten. De uitgangspunten gelden voor alle zij- en achtererven. Aan een bouwaanvraag voor bebouwing van een zij- of achtererf dat niet aan een openbare weg, aan openbaar water of aan openbaar groen grenst wordt medewerking verleend indien het bouwplan binnen de in de nota aangegeven maatvoering en situering past. Aan een bouwaanvraag voor bebouwing van een zij- of achtererf dat wel aan een openbare weg, aan openbaar water of aan openbaar groen grenst wordt medewerking verleend indien het bouwplan binnen de in de nota aangegeven maatvoering en situering past én de plaatselijke situatie de realisatie van het bouwplan toelaat.

Er wordt onderscheid gemaakt in rijenwoningen, halfvrijstaande woningen en vrijstaande woningen. Bij rijen wordt de onderverdeling gemaakt tussen voor- en achterkant, bij halfvrijstaande en vrijstaande woningen in voor-, achter- en zijkant.

De met wonen samenhangende functies worden onderscheiden in regelingen met drie bestemmingen, namelijk "Woondoeleinden", "Erven" en "Tuinen". Dakopbouwen worden aan de voorzijde in principe niet toegestaan. Aan de achterzijde kan een vrijstelling worden verleend. Een dakopbouw moet passen in de karakteristiek van de bebouwing. Een uitzondering op het niet mogen bouwen aan de voorkant is de erker. Een erker is toegestaan mits deze voldoet aan de in de nota aangegeven voorwaarden.

2.4.20 Horeca (1997)

Het horecabeleid is vastgelegd in de nota "Geïntegreerd Horecabeleid", die door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad op 4 september 1997 is vastgesteld. Een algemene doelstelling in deze nota is dat uitbreiding van horeca in woongebieden alleen is toegestaan als de horecafunctie een positieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat of op bepaalde restaurantvoorzieningen. Daarnaast moet er aandacht worden besteed aan het voorkomen en beperken van overlast door horecabedrijven. In principe mogen er in woonwijken geen nieuwe horecazaken met vrije sluitingstijden worden gevestigd. Wel mogen initiatieven op het gebied van versterking van de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van Zaanstad aangemoedigd worden.

2.4.21 Verordening Speelautomaten (2001)

Het kansspelbeleid van Zaanstad is vastgelegd in de Verordening Speelautomaten, die is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad op 22 februari 2001. Deze verordening regelt onder meer de vestiging van speelautomatenhallen. De in de verordening gehanteerde systematiek is gebaseerd op een maximumstelsel en een concentratiebeleid. Volgens de Verordening Speelautomaten mogen er maximaal twee speelautomatenhallen gevestigd worden binnen een in de verordening aangegeven gebied in Zaandam centrum. De facto zijn er ook twee automatenhallen, beiden in het Inverdangebied.

2.4.22 Nota Prostitutiebeleid Zaanstad (2000)

Het prostitutiebeleid van Zaanstad is vastgelegd in de Nota Prostitutiebeleid Zaanstad, die door de gemeenteraad op 21 september 2000 is vastgesteld. Vanwege de beheersbaarheid van dit beleidsveld heeft de nota een regionale basis. Het beleid wordt afgestemd met de 8 gemeenten binnen de politieregio Zaanstreek Waterland. Het op deze nota gebaseerde vergunningstelsel is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Daarin wordt onder meer de vestiging van seksinrichtingen, escortbedrijven en sekswinkels geregeld. In de beleidsnota is de systematiek van een maximumstelsel en een concentratiebeleid opgenomen.

2.4.23 Coffeeshops (1998)

Het door burgemeester en wethouders op 17 november 1998 vastgestelde coffeeshopbeleid van Zaanstad, kent een maximumstelsel en een concentratiebeleid. Vanwege de juridische status van deze bedrijfstak en het geformuleerde coffeeshopbeleid zijn er maximaal drie coffeeshops binnen Zaandam toegestaan waarvan twee binnen het plangebied van bestemmingsplan Inverdan.

2.4.24 Gemeentelijk Rioolplan (2001)

Het beleid voor de inzamelingen en afvoer van afvalwater is door de gemeente Zaanstad vastgelegd in het "Gemeentelijk Rioolplan 2001-2005". Het plan is door de gemeenteraad op 20 december 2001 vastgesteld.

De in het kader van dit bestemmingsplan belangrijkste uitgangspunten van beleid zijn:

- Inzamelen van het echt vuile afvalwater en het laten transporteren naar de rioolwaterzuivering;
- Het afvoeren van relatief schoon regenwater naar het oppervlaktewater;
- Beperken van vuiluitworp naar het oppervlaktewater door afvalwater;
- Beperken van overlast;
- Doelmatig beheer en goed gebruik van de riolering.

2.4.25 Structuurplan Inverdan (2003)

In het Structuurplan Inverdan, dat op 17 april 2003 door de Raad is vastgesteld, wordt op hoofdlijnen de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling geschetst van het gebied Inverdan. Dit bestemmingsplan is weer een uitwerking van het structuurplan.

Het plangebied van het structuurplan is ruimer dan het plangebied van dit bestemmingsplan. De delen die wél deel uitmaken van het plangebied van het structuurplan maar niet van dit bestemmingsplan, zullen op een later tijdstip worden meegenomen in dan op te stellen bestemmingsplannen.

2.4.26 Masterplan Inverdan (2003)

In het Masterplan, dat ook op 17 april 2003 door de Raad is vastgesteld, wordt de ruimtelijke ontwikkeling eveneens in hoofdlijnen beschreven, maar wordt tevens ingegaan op aspecten die het structuurplan niet kent. Genoemd worden de financiële paragraaf van het programma en de toekomstige verkeersontwikkeling in het gebied Inverdan. In (de bijlagen van) het Masterplan wordt zowel de tijdelijke verkeerssituatie beschreven als inzicht gegeven in de eindsituatie.

3. Ruimtelijke en Functionele analyse

3.1 Geschiedenis van het plangebied

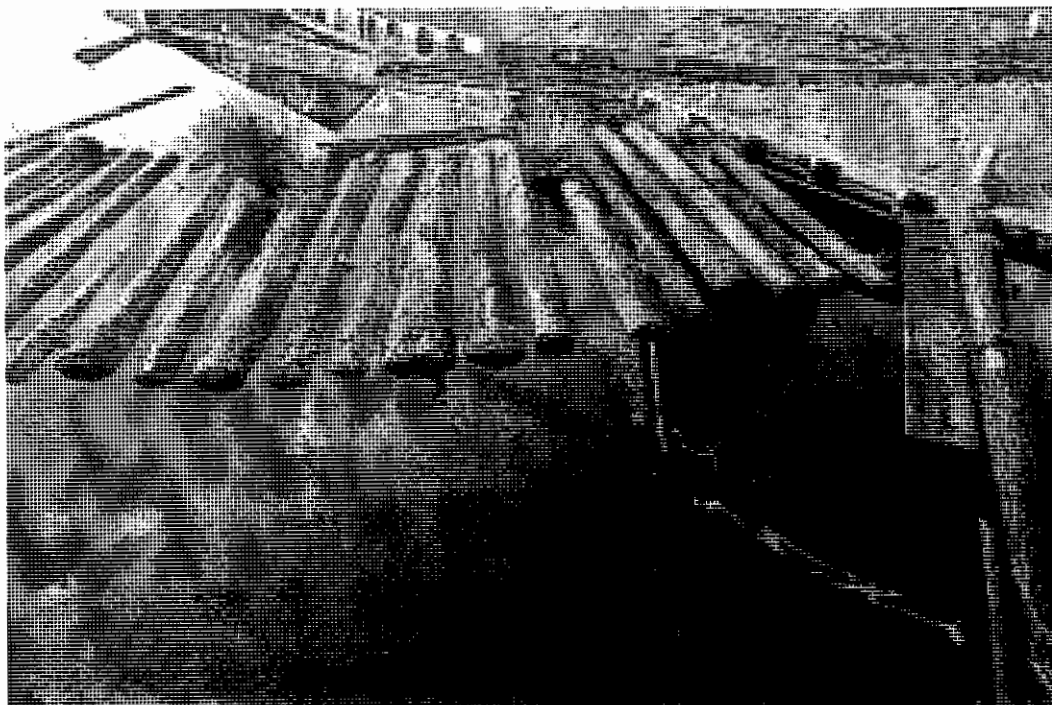
De Zaanstreek was een veenmoeras dat tussen 1000 en 1300 werd ontgonnen. Door het graven van sloten en deze te laten afwateren op veenstromen, waarvan de Zaan de belangrijkste was, kon men het gebied droog en bewoonbaar maken. Belangrijke delen van dit door sloten doorsneden middeleeuwse veenlandschap zijn bewaard gebleven in het Westzijderveld. De oudste bewoning in de directe omgeving van de Dam en rond de Zuiderkerk dateert uit de Middeleeuwen. Aardewerk uit de 13e en 14e eeuw is aangetroffen tijdens de bouw van het Zaantheater. De eerste Zaandammers waren boeren, vissers en schippers. De bewoning zal in deze tijd niet bijzonder dicht zijn geweest en heeft waarschijnlijk bestaan uit langs de dijken liggende boerderijen en huisjes. Misschien waren de eerste bewoners van Zaandam wel afkomstig uit Oud-Zaanden. Dit dorpje, dat in de buurt van het Hembrugterrein gelegen moet hebben, is de voorloper van het huidige Zaandam en werd in de dertiende eeuw vanwege wateroverlast verlaten.

In de loop van de 14e tot 16e eeuw groeide de bevolking zodat rond 1550 de Oostzijde, de Westzijde en de Dam dichtgebouwd waren. Op de plek waar nu de Oostzijdkerk staat, werd al in de veertiende of vijftiende eeuw een kerk opgericht.

Na de aftocht van de Spaanse troepen uit de Zaanstreek (1574) brak een periode van ongekende bloei aan. Dit was vooral te danken aan de molenindustrie, de scheepsbouw en de handel. Langs de Zaan, zowel voor als achter de Dam, werden scheepswerven aangelegd waardoor Zaandam uitgroeide tot het belangrijkste scheepsbouwcentrum van Europa. Tussen de huizen langs de Zaan en in het veld stonden pakhuizen. Ook bouwde men honderden molens waarbij vooral de houtzaagmolens en later de pelmolens overheersten. De Zaanstreek groeide in deze periode uit tot het eerste industriegebied van Europa. Toen langs de Zaan geen plaats meer was voor woningen, bouwde men huizen langs de paden die vanaf de Westzijde en Oostzijde het veld in liepen naar de molens. Zo ontstond de kenmerkende kamstructuur, die in het westelijk deel van oud-Zaandam nog bewaard is gebleven. In deze periode ontstond de typisch Zaanse bouwstijl: huizen van hout, zwart geteerd of groen of geel geverfd en versierd met uitgesneden, wit geverfde ornamenten. Het hele gebied werd doorsneden door sloten en vaarten, die niet alleen belangrijk waren voor de afwatering maar ook dienden als verkeersaders. De landwegen stelden niet veel voor. Na 1750 stabiliseerde het aantal inwoners en tot 1870 veranderde er weinig, behalve dan dat Napoleon in 1811 de dorpen Oostzaandam en Westzaandam samenvoegde tot de stad Zaandam.

Na een periode van ernstige stagnatie tussen 1790 en 1850 bloeide in de tweede helft van de 19e eeuw Zaandam weer op. Langs de Zaan verrezen indrukwekkende fabriekspanden. Aan de Oost- en Westzijde maakten de houten huizen plaats voor stenen villa's. Vooral de Westzijde werd een straat waar rijke mensen woonden en kreeg dan ook de bijnaam 'Fluwelen Westzijde'. Langs de paden bleven houten huizen, schuren en boerderijen staan. Toch werden in de 20e eeuw ook hier veel houten panden

vervangen door stenen. Tussen de paden werden nieuwe straten aangelegd. Veel sloten werden gedempt en Zaandam begon steeds meer op een doorsnee Nederlandse stad te lijken. Na de Tweede Wereldoorlog herstructureerde men het centrum van Zaandam op drastische wijze waarbij grootschalige doorbraken, aanleg van wegen en het bouwen van grote, vierkante winkelgebouwen de boventoon voerde. Veel karakteristieke houten en stenen huizen sneuvelden hierbij. In de jaren '90 van de twintigste eeuw kwamen veel fabrieken leeg te staan en werden gesloopt. Op de vrijgekomen plaatsen bouwde men appartementen en woningen, waarbij de ontwerpen soms waren gebaseerd op de oude fabrieksarchitectuur.



3.2 Analyse van het plangebied - Stedenbouwkundige analyse

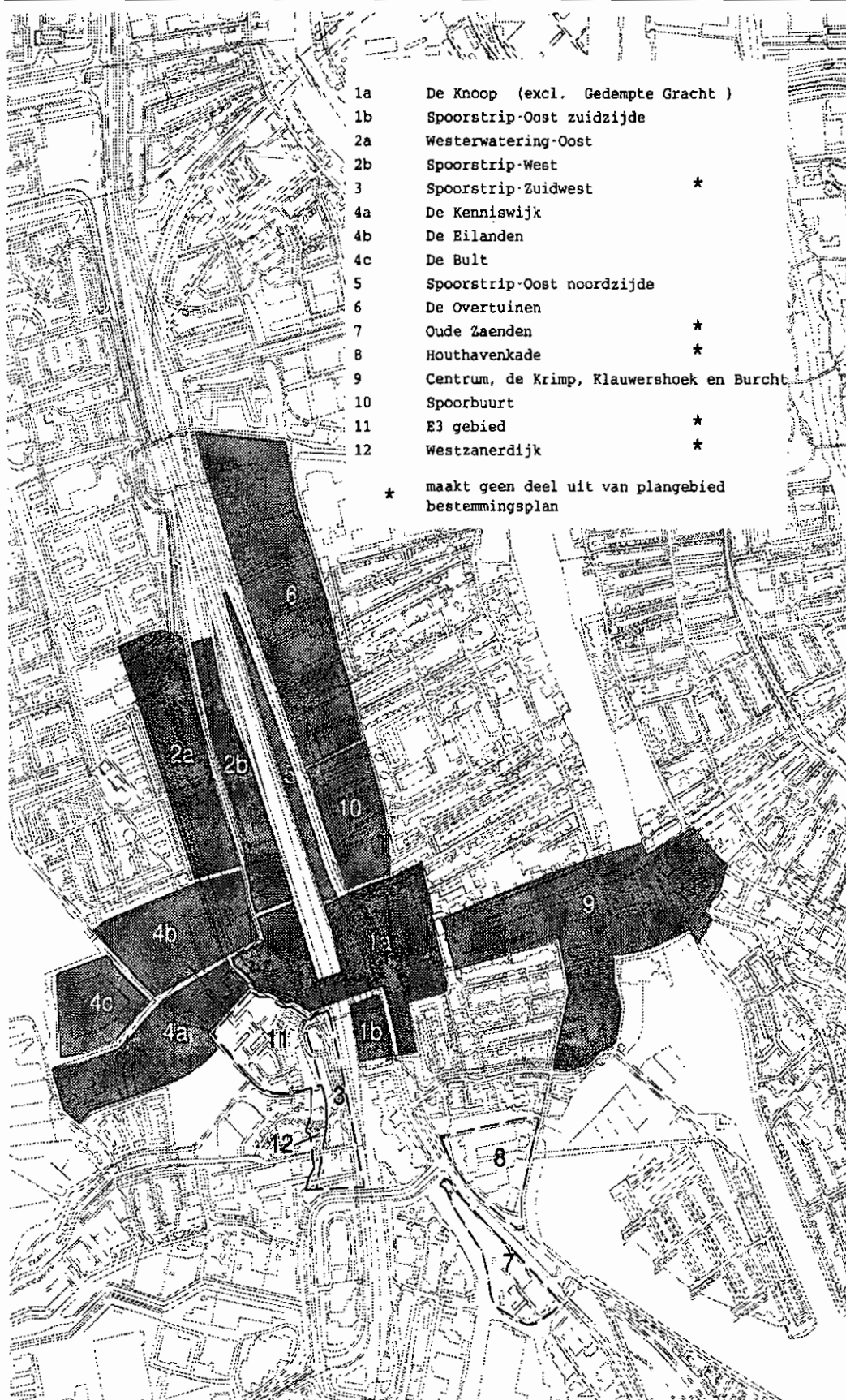
3.2.1 Algemeen

In het plangebied laat zich een aantal deelgebieden onderscheiden. Aan de westkant van het spoor bevinden zich de deelgebieden de Kenniswijk, de Eilanden en de Bult (voorheen de Campus), Spoorstrip-West en Westerwatering-Oost. Aan de oostkant van het spoor zijn er de Overtuinen (voorheen de Enclaves), het Centrum, Spoorstrip-Oost. Centraal in het plangebied, over het spoor heen rondom station Zaandam, ligt de Knoop.

Daarnaast zijn nog drie deelgebieden van belang: Spoorstrip zuidwest, Oud Zaenden en de Houthavenkade. Deze twee gebieden maken wel onderdeel uit van Inverdan, maar niet (meer) van het plangebied van het bestemmingsplan, zoals elders reeds is uiteengezet. Het E3 gebied valt eveneens (grotendeels) buiten het plangebied. Tenslotte is de Westzanerdijk, waarvan eerst een gedeelte deel uitmaakte van het plangebied, thans geen onderdeel meer van het plangebied.

De deelgebieden van het bestemmingsplan zijn (zie ook het kaartje op de volgende pagina):

- 1a De Knoop (exclusief de Gedempte Gracht)
- 1b Spoorstrip-Oost zuidzijde
- 2a Westerwatering-Oost
- 2b Spoorstrip-West
- 4a De Kenniswijk
- 4b De eilanden
- 4c De Bult
- 5 Spoorstrip-Oost noordzijde
- 6 De Overtuinen
- 9 Centrum, Het Krimp, Klauwershoek en Burcht
- 10 Spoorbuurt
- 11 E3 gebied, uitsluitend een gebiedje in het Wiel



De deelgebieden van Inverdan

Zaandam heeft de structuur van een bandstad met diverse kernen. Kernen zoals Zaandam zijn ontstaan als lintdorp aan de Zaan. Dit water vormde de levensader. Vooral pakhuizen en industrie vestigden zich aan de Zaan. De dijk, de Westzijde, diende als hoofdontsluiting. Via slagen in het landschap breidde vooral woningbouw zich uit in oost-westrichting. Deze woningbouw ontstond langs paden tussen de Westzijde en de Vaart, een waterloop parallel aan de Zaan. Met de aanleg van het spoor in de 19e eeuw en de Provincialeweg in de 20ste eeuw aan de "buitenkant" van de stad, begon een ontwikkeling van sterk op zichzelf staande complexen van bedrijvigheid tussen de Vaart en deze nieuwe infrastructuur. Later zijn aan de westkant van het spoor nieuwe zelfstandige woongebieden gemaakt. Langs het spoor en de Provincialeweg ontwikkelden zich autonoom diverse functies.

Binnen de bandstadstructuur van Zaandam zijn de noord-zuid gerichte wegen en waterlopen typerend en herkenbaar, de Zaan, de Westzijde, de Vaart, de Provincialeweg, het spoor, de Houtveldweg en de Watering. Deze noord-zuidlijnen zijn vaak barrières in oost-westrichting. Bij de ontwikkeling is de ruimtelijke samenhang in oost-westrichting vaak onderbelicht gebleven. Zo is het gebied aan de westkant van het spoor nog zeer nadrukkelijk een op zichzelf staand gebied aan de "achterzijde" van het station dat een slechte verbinding kent met het centrum.

De relatie tussen het centrum van de stad en het station vormt al lange tijd een probleem. Het station Zaandam ligt op nog geen 250 meter afstand van de Gedempte Gracht en is daarmee optimaal gepositioneerd ten opzichte van het centrum. Deze goede conditie wordt echter niet benut en is nauwelijks herkenbaar. Het gebied tussen station en het centrum werkt ruimtelijk vooral als een barrière. De verschillende elementen in dit gebied zoals routes en gebouwen zijn niet duidelijk en helder. Dit geldt ook voor de architectonische kwaliteit van de bebouwing, de aanwezige functies en de kwaliteit van de openbare ruimte. De stad lijkt pas verderop te beginnen. Het gebied heeft ruimtelijk geen of te weinig samenhang met z'n omgeving en is dan ook in combinatie met het station toe aan een ingrijpende vernieuwing.

3.2.2 Ten westen van het spoor

De Knoop, de Kenniswijk/de Eilanden/ de Bult, Spoorstrip-West, Westerwatering-Oost.

Gebiedstypering

Aan de westkant van het station ligt een gefragmenteerd gebied met diverse functies. Het gebied wordt globaal begrensd door de Westzanerdijkbuurt, het Westzijderveld en het woongebied Houtwerf/Westerwatering. In dit gebied zijn woningen, maar vooral kantoren en bedrijven aanwezig. Ook is er een heuvel (voormalige vuilnisbelt, de Bult) op de grens van stad en landschap. Dit element grenst aan de waterloop de Watering. Tussen de bebouwing is er veel open ruimte, waaronder een aantal braakliggende plekken.

Direct achter het station liggen een aantal kleinere woonbuurten in de vorm van eilanden. De opzet is kleinschalig, 2 tot 4 lagen. In de aangrenzende strook, aan de noordkant van een waterloop, liggen scholen als grote elementen in de ruimte. Ten noorden hiervan ligt de groene heuvel als beëindiging van een open strook.

Zuidelijk van de wooneilanden is sprake van een woongebied met vergelijkbare kleinschalige bebouwing, ruimtelijk gesitueerd rond de Westzanerdijk. In dit gebied is rond de Aris van Broekweg nog een kleine bedrijvenzone aanwezig. Rond de Houtveldweg in de omgeving van het station zijn kantoren gesitueerd in gebouwen tot ca. 7/8 lagen. Noordelijker tussen spoor en Houtveldweg is er bedrijfsbebouwing, een complex waar zich perifere detailhandel bevindt, ca. 4 lagen. Ten noorden van de buurt Houtwerf bevindt zich een groene strook als onderbreking van het bebouwd gebied.

Hierop zijn een kinderboerderij, kleinschalige bebouwing en de molen "De Held Jozua" aanwezig.

Gebiedswaardering

De ruimtelijke en functionele structuur van het gebied noordelijk van de wooneilanden is zeer onduidelijk. De kwaliteit, sfeer en uitstraling van het gebied laat te wensen over. Braakliggende plekken en parkeervelden zijn beeldbepalend. Door het ontbreken van duidelijke routes van het station naar de wijk Houtwerf en de scholen is het een verkeers- en sociaal onveilig gebied. Met name in de avonduren maakt het gebied een verlaten en onveilige indruk. Dit is een probleem, het gebied is een belangrijke schakel in de route richting station en centrum. De bereikbaarheid voor voetgangers van Houtwerf en de scholen vanaf het station is zeer lastig door de barrière die de Houtveldweg vormt.

Ook zuidelijk van de wooneilanden is sprake van enige onduidelijkheid in de stedenbouwkundige samenhang. Oorspronkelijk vormde de oude historische Westzanerdiijk de toegang tot het woongebied vanaf de Houtveldweg, nu is dit de Aris van Broekweg. Het negatieve gevolg hiervan is dat men nu door een rommelige bedrijvenzone heen moet om het achterliggende woongebied te bereiken. De oude dijkstructuur is ondergeschikt gemaakt aan de nieuwe ontsluiting en moeilijk herkenbaar. Het laatste stukje dijklint is daardoor een ruimtelijke enclave geworden die weinig samenhang met zijn omgeving vertoont. Ook ligt de 18^e eeuwse dijkdoorbraak verloren in zijn omgeving en is de relatie met de dijk en de bocht daarin (gemaakt ten gevolge van de dijkdoorbraak) niet langer meer duidelijk.

Deze onduidelijke structuur heeft zijn weerslag op de beleving van de Houtveldweg. Het ontbreekt aan een duidelijke identiteit en aan allure. De stad is ter plaatse niet goed leesbaar en herkenbaar.

De invloed van het Zaanse veenweidelandschap, open en groen, is nadrukkelijk voelbaar in een deel van het gebied. Dit is een bijzondere en positieve kwaliteit, zo dicht bij het station. De molen "De Held Jozua" is een beeldbepalend element. De Watering is een belangrijke waterverbinding.

3.2.3 Ten oosten van het spoor

De Knoop, Spoorstrip-Oost, Overtuinen.

Gebiedstypering

Het gebied direct aan de oostkant van het station en spoor bestaat uit diverse (stedelijke) functies en voorzieningen: kantoren, hotel, detailhandel, woningen, bedrijven, busstation, parkeergarage, parkeerplaatsen, benzinestations. Ruimtelijk zijn er grote contrasten en is er een veelheid aan vormen van bebouwing. Hierin is over het geheel genomen weinig samenhang aanwezig.

Direct rond het stationsplein en het busstation zijn er diverse introverte grotere gebouwen, variërend in hoogte tot ca. 17 verdiepingen (de "Saentower" aan het Ankersmidplein). De Saentower is als het baken van de stad herkenbaar. Het Ankersmidplein wordt verder gedomineerd door een parkeergarage. Aan het Rustenburg, naast de Saentower, bevinden zich enkele middelhoge kantoorgebouwen. Ook bevinden zich hier woningen, soms kleinschalig en soms wat statiger en stadser van karakter, aan de Provincialeweg en Stationsstraat. Ten oosten van het Rustenburg, begint het centrumgebied. De Gedempte Gracht is hiervan de centrale as. Zuidelijk hiervan ligt de Rozengracht en de Russische buurt, een samenhangende kleinschalige woonbuurt. Tussen de Provincialeweg en de Vaart is een zone met een gevarieerd programma. Ten noorden van de Stationsstraat, is een gebied met kantoren en woningen. Hier staat ook het monumentale pand van de Essencefabriek dat tot woningen is verbouwd. Westelijk hiervan ligt de nieuwbouw van de spoorbuurt. De

bebouwing aan de Provincialeweg met kantoren, voorzieningen en woningen functioneert als afschermdende bebouwing voor de achterliggende kleinschalige woonbuurt. Ten noorden hiervan is een zone met hoofdzakelijk bedrijvigheid. Het gaat daarbij om zelfstandige gebieden met steeds een eigen ruimtelijke karakteristiek en uitstraling. Prominent aanwezig in deze zone is het Volkspark. Tussen Provincialeweg en het spoor aan de noordkant van het station is sprake van een voor een groot deel open zone met parkeren, het busstation, een benzinestation en een kantoor (Zaanse Golf). Aan de zuidkant van het station, voorbij hotel Inntel, zijn er parkeervoorzieningen, de forse stedelijke nieuwbouw van het AH-hoofdkantoor en kantoorgebouw De Icoon. Zuidelijk van de Albert Heijnweg zijn er aan beide zijden van de Provincialeweg bedrijvzones aanwezig. Langs de Houthavenkade is sprake van vooral bedrijfsgebouwen in circa drie lagen. Aan de andere zijde van de weg is vooral opslag beeldbepalend.

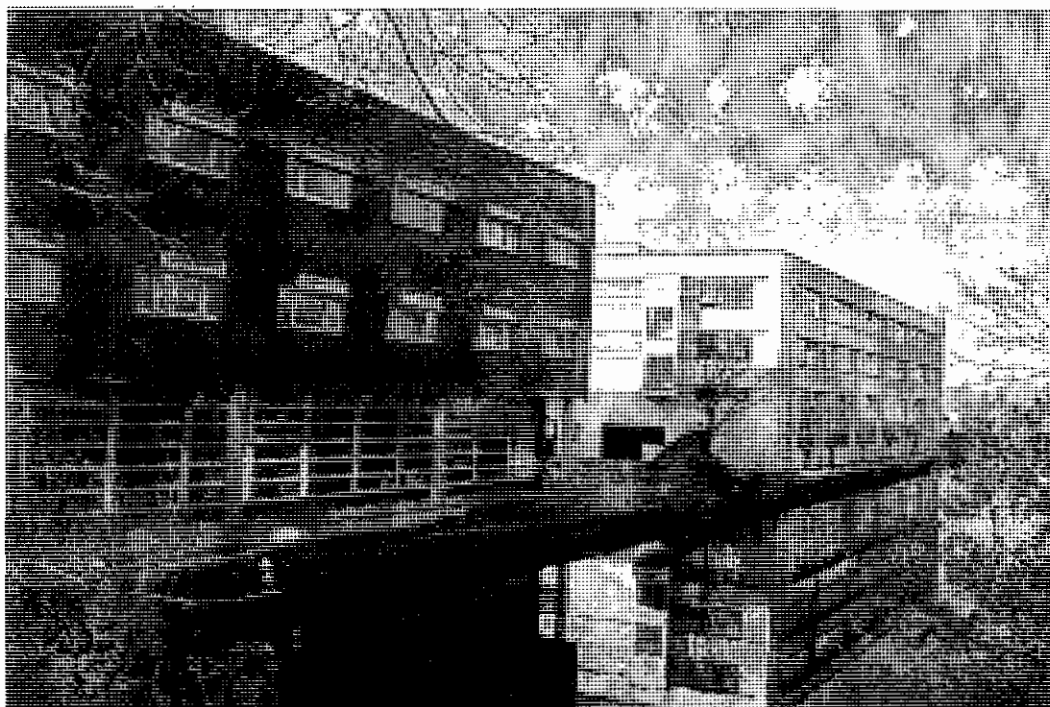
Gebiedswaardering

Hoewel duidelijke onderliggende structuren aanwezig zijn (de spoorlijn, de Vaart, Provincialeweg, Gedempte Gracht) heeft het gebied een zeer rommelig karakter. Het is ondoorzichtig en onherbergzaam. De structuren worden ruimtelijk niet ondersteund met bebouwing waardoor duidelijkheid en herkenbaarheid ontbreken. Veel gebouwen zijn sterk in zichzelf gekeerd en dragen niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit. Er is weinig of geen verblijfskwaliteit in het gebied tussen station en centrum. De inrichting van het openbaar gebied heeft geen allure. Hierdoor is het gebied een barrière tussen het station en het centrum. Door het sterke doorgaande verkeerskarakter is de Provincialeweg een grote fysieke barrière. De aard en oriëntatie van de bebouwing aan de weg en de inrichting draagt hieraan sterk bij: achterkanten, benzinepomp, parkeervelden, bedrijven e.d.. Ter hoogte van de Houthavenkade, Oud Zanden en noordelijk in het gebied, bepalen rommelige bedrijventerreinen het beeld bij het naderen van het stadscentrum. De uitstraling van het station zelf is zeer matig. De toegankelijkheid is ook slecht. De verbinding via de loopbrug en het Trefpunt had weinig kwaliteit en uitstraling. Het Trefpunt en de loopbrug zijn gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De Vaart is in het centrum van het gebied nauwelijks waarneembaar, ondanks haar belangrijke historische betekenis in de gebiedsstructuur. De bebouwing aan de Stationsstraat ten westen van de Vaart vormt in principe een onderdeel van de oude padenstructuur, maar heeft deze samenhang al sterk verloren door eerdere ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld door de verplaatsing van het station. Hierdoor staat het sterk op zichzelf. Dit geldt ook voor het Noordschebos.

Noordelijk van de Stationsstraat is een zone waar de doordringbaarheid in oost-westrichting, van Provincialeweg richting Vaart en Zaan, beperkt is door het ontbreken van routes. De Russische buurt heeft een sterke samenhang en ligt ruimtelijk goed verankerd in het stedelijk weefsel.

In het gebied bevinden zich enkele noemenswaardige panden en ruimtelijke elementen, waaronder:

- De Essencefabriek aan de Vaart, is verbouwd tot appartementen;
- Saentower, voormalig kantoor AH, als herkenbaar baken voor de stad;
- De Vaart, een belangrijk water, een voormalige gouw;
- De Hogedijk met kleinschalige bebouwing en dijksloot;
- Het Volkspark;
- De Villa van Verkade en andere villa's langs de Provincialeweg;
- Het hoofdkantoor van Albert Heijn
- Zaangolf en Icoon.



3.2.4 Het centrum

Gebiedsanalyse

Het centrumgebied bestaat uit verschillende delen die hieronder worden beschreven. De Gedempte Gracht is de hoofdwinkelstraat van Zaandam. De westkop is het overgangsbied richting station. Uit de kwaliteitsmeting Zaandam-Centrum (Locatus 2005) blijkt dat de meeste winkels een 'voldoende' scoren op pandkwaliteit. Het aandeel panden dat een 'goed of uitstekend' scoort is in vergelijking met andere steden echter laag. De kwaliteit en architectonische kwaliteit van de winkels is wisselend maar over het algemeen mager te noemen. Daarnaast is sprake van een overaanbod van winkels in het lager segment (discount). Het gevelbeeld aan de randen is wel zeer gevarieerd. Door de paviljoens in het midden van de straat is er een tweedeling in een noord- en zuidkant ontstaan, waarbij de laatste het drukste is en beter functioneert. De buitenruimte is zeer divers van kwaliteit, maar vooral erg rommelig. De combinatie van met name allerlei straatmeubilair en een veelheid van reclame-uitingen veroorzaken dit beeld. Hierdoor is de nog aanwezige kwaliteit niet zichtbaar. Doordat er nauwelijks woningen aanwezig zijn maakt de straat na sluitingstijd een verlaten en ongezellige indruk.

Aan de Gedempte gracht staat, op no. 40, de oude joodse synagoge, een beschermd monument. Verder staan langs de Gedempte Gracht nog een aantal fraaie 19^e en vroeg 20^e eeuwse panden die net als de synagoge door verbouwingen, vooral aan de onderpui, danig zijn aangetast.

De Vinkenstraat is deels bevoorradingsstraat voor de winkels en daarmee de achterkant van de Gedempte Gracht. Aan de Vinkenstraat bevinden zich enkele bijzondere panden, waaronder een achttiende-eeuwse kerk en het weeshuis.

De Westzijde, tussen de Gedempte Gracht en de Stationsstraat, hoort tot het kernwinkelgebied. Vanaf de Stationsstraat in de richting van de Bullekerk is het een aanloopgebied met gemengde functies. Dit deel van de Westzijde biedt als A2 winkelgebied plaats aan grotere filiaal- en franchisebedrijven. Het deel ten noorden van de Stationsstraat heeft te maken met een afnemende winkelfunctie (B2 winkelmilieu). Er is sprake van een menging met wonen en andere voorzieningen zoals horeca,

dienstverlening en baliefuncties. Het ruimtelijke karakter van deze dijk is een oorspronkelijke lintbebouwing met enkele monumentale panden.

De Rozengracht is deels "achterkant" van de hoofdwinkelstraat en ziet er ook als zodanig uit. Dit geldt voor beide straatzijden. De straat vormt nu broedplaats voor kleine ondernemers in o.a. tropische en oosterse producten wat een uitstraling heeft op aanlooproutes vanuit het zuiden. De schaal van de bebouwing is kleinschalig. De verblijfskwaliteit als plein is laag, dit komt door de slechte inrichting en parkeervunctie van het gebied.

De Peperstraat is een aanlooproute naar het centrum. De straat verandert langzaam van winkelstraat naar straat met dienstverlenende functies, baliefuncties en kantoorachtige activiteiten (B2 – milieu). Aan de noordkant treffen we enkele buurtverzorgende commerciële functies. De winkels aan de zuidkant hebben een wat groter verzorgingsgebied. Ruimtelijk wordt de straat gedomineerd door de aanlanding van de brug en een te breed profiel. De ruimtelijke en programmatische uitstraling is in de loop van de tijd verarmd. Het verblijfsklimaat is matig. Er is geen aansluitend winkelfront, er is leegstand en lange gevelruimte van grootschalige baliefuncties. Daarnaast ontbreekt er aan de noordzijde over een grote lengte een gevelfront en wordt de straat bepaald door parkeren en achterkanten.

De Dam is een gemengd horecaplein dat duidelijk een eigen karakter heeft. Zowel ruimtelijk als functioneel is het plein geslaagd. Maar de aansluiting op omliggende gebieden zoals het sluizencomplex en de Gedempte Gracht verdient de nodige aandacht. Ruimtelijk, uit oogpunt van inrichting van het openbaar gebied maar ook programmatisch laten deze verbindingen te wensen over.

De Rozenhof vormt de enige overdekte passage van het winkelcentrum en verbindt de Gedempte Gracht, de Rozengracht en de Dam met elkaar. Deze aansluitingen zijn zowel ruimtelijk als functioneel niet optimaal. Het gebruik is beperkt en valt tegen. Toch voegt de specifieke sfeer wel iets toe aan het totale centrumgebied.

De Klauwershoek ademt een authentieke Zaanse sfeer uit. De laatste jaren heeft dit straatje en het buurtje eromheen zich ontwikkeld als uitgaansgebied door toevoeging van horeca. Er zijn echter ook onzekerheden ontstaan zoals de toekomst van de bioscoop op de huidige locatie. Het historisch ruimtelijke karakter is een belangrijke kwaliteit.

De Zuiddijk heeft een eigen karakter en sfeer met een bovenwijkse functie. De dijk ligt nabij het plein de Burcht dat als parkeerplein dient. Er bevinden zich o.m. kleinere horecagelegenheden en boetieks, met name aan de noordkant. Kenmerkend is de kleinschalige uitstraling van de bebouwing. De uitstraling van de Burcht is momenteel matig.

De Hogendijk en het Krimp en omgeving zijn beeldbepalend voor het historische Zaanadam. De historische schaal van een groot deel van de bebouwing is waardevol en moet worden gekoesterd. Meer grootschalige ingrepen die plaats hebben gevonden in de loop der tijd zouden moeten worden hersteld. De ligging van de Hogendijk aan de jachthaven vormt een interessante kwaliteit. Het Czaar Peterhuisje aan de Krimp vormt een internationale publiekstrekker.

3.2.5 Ontbreken samenhang

Het centrum van Zaanstad kenmerkt zich zoals beschreven door een grote diversiteit aan ruimtelijke karakters en sferen. Dit is typerend voor de Zaanstreek. Deze diversiteit is deels verborgen en daardoor niet goed zichtbaar en beleefbaar. Verschillende plekken liggen geïsoleerd ten opzichte van elkaar en zijn slecht met elkaar verbonden. Het geheel is niet meer dan een optelling van de onderdelen. Het ontbreekt aan een circuit,

een dichter en samenhangend netwerk van routes, dat dwalen en ontdekken in het gebied mogelijk maakt. Routes die de verschillende plekken, elementen en sferen met elkaar verbinden. Routes die ook aansluiten op verbindingen in de gebieden rond het centrum, de zogenaamde aanloopgebieden. Hierdoor gaan karakteristieke onderdelen samen meer identiteit geven aan het gehele centrum. Het winkelgebied is nu vooral lineair gestructureerd. Winkelen gebeurt vooral op de Gedempte Gracht en een deel van de Westzijde. Deze structuur nodigt vooral uit om heen en weer te lopen. Hierdoor is het winkelgebied weinig verrassend en blijven mooie plekken en gebouwen onbedoeld ongezien, om de eenvoudige reden dat ze geen onderdeel vormen van een vanzelfsprekend circuit.

3.3 Verkeerskundige analyse

3.3.1 Algemeen

In verkeerskundig opzicht is Zaanstad een strook gebundelde infrastructuur die naar het noorden wijst. Water-, spoor- en weginfrastructuur wijzen bij Zaandam als een vinger omhoog en ontsluiten Noord-Holland voor een substantieel deel. Zaandam kan in alle opzichten worden gezien als een voorstation van Amsterdam. Alle reizigers en forensen van de grote Noord-Hollandse steden reizen via Zaandam. Station Zaandam mag zich daarom met recht een stedelijk knooppunt noemen.

3.3.2 Geschiedenis

De Zaan was van oudsher de verbindende factor, zowel over water als over de dijken. Daaraan werden in de 19e eeuw de spoorlijn en in de 20e eeuw de Provincialeweg toegevoegd. Deze as werd de infrastructurele ruggengraat van Zaanstad en is dat tot op de dag van vandaag nog steeds. Ook uit de analyse van het huidige verkeersbeeld komt de Provincialeweg als de verbindende en belangrijkste weg voor het lokale verkeer naar voren. In 1964 is de Coentunnel gebouwd die via de A8 Zaandam schampt. Er werden twee aansluitingen op het Zaanse wegennet gerealiseerd. Later werd deze weg doorgetrokken over de Zaan tot aan de Nauernasche Vaart en werd de A7 richting Purmerend en Hoorn/Enkhuizen richting Afsluitdijk aangelegd. De aansluitingen op het Zaanse wegennet werden toen niet in alle gevallen volledig gemaakt. Dit wordt als een omissie ervaren.

De spoorwegverbindingen Amsterdam - Alkmaar en Amsterdam - Enkhuizen bieden tegenwoordig aan tienduizenden reizigers een mogelijkheid om zich van en naar Amsterdam en de rest van de Randstad te verplaatsen.

3.3.3 Openbaar vervoer

Het station Zaandam is letterlijk het voorstation van Amsterdam. Momenteel is station Zaandam het drukste station van de 6 stations die Zaanstad kent. Dagelijks worden er 15.000 passagiers geteld. Momenteel rijden er 8 treinen per uur in de spits naar Amsterdam. Buiten de spits 6 treinen per uur. Dit zou vergeleken kunnen worden met een metrofrequentie. Zaandam ligt slechts 6 treinminuten van Amsterdam Sloterdijk en slechts 12 treinminuten van Amsterdam CS. Via Sloterdijk ontstaat er ook een aansluiting op het metronet van Amsterdam. Zo is Schiphol maar 26 treinminuten verwijderd van station Zaandam. En nu de Hemboog is gerealiseerd (2004) heeft station Zaandam een rechtstreekse verbinding met Schiphol en is de reistijd bekort tot 19 minuten. De goede ligging ten opzichte van een groot aantal bestemmingen wordt op termijn nog beter. Toch ontbreken er een aantal randvoorwaarden om het openbaar vervoer beter te laten functioneren. Zo zijn er klachten over de drukte in de treinen tijdens de spits, onvoldoende capaciteit, en er ontbreekt een aansluiting op het nachtnet.

De bus is nadrukkelijk aanwezig en ligt uitstekend t.o.v. de perrons. Er zijn ongeveer 4.500 passagiers die de bus gebruiken als transport naar en van de trein. Het totaal aantal buspassagiers op station Zaanstad bedraagt 7.500 personen. Fysiek is er voor de bus/treinreiziger een nadeel in de zin dat er een hoogteverschil moet worden overwonnen d.m.v. roltrappen en/of liften. De wacht-, restauratieruimte, kiosken, bagagedepots, e.d. zijn slecht. Er is weinig tot geen comfort. Er is met name in de avond en nacht geen gevoel van sociale veiligheid. Verder is de informatievoorziening pover.

3.3.4 Autoverkeer

Externe auto-infrastructuur

De hoofdontsluiting van Zaanstad voor het autoverkeer wordt gevormd door de A8 die in het zuiden aansluit op de Ring Amsterdam, de A10. Vanaf de A8 kan via het Knooppunt Zaanstad de A7 naar Purmerend, Hoorn en Afsluitdijk worden bereikt. In het westen geeft de A8 via het provinciaal wegennet aansluiting op de route naar Alkmaar. Met deze infrastructuur heeft Zaanstad een herkenbare plaats in het hoofdwegennet. Voor wat betreft de bereikbaarheid heeft Zaanstad te kampen met de negatieve effecten van een scheve woon/werk balans. Dit komt met name naar voren op de plekken waar het Noordzeekanaal moet worden gekruist, zoals bij de Coentunnel. Een afgeleide van de scheve balans en de daaruit voortkomende drukte op het hoofdwegennet is het sluipverkeer dat een weg zoekt op het onderliggende wegennet.



Hoofdverkeersstructuur Zaanstad

Interne auto-infrastructuur

De interne infrastructuur van Zaanstad wordt gedragen door de as die wordt gevormd door de Provincialeweg en de spoorlijn. De locatie van het station Zaanstad langs deze as is in principe goed bereikbaar. De bereikbaarheid is echter niet vanuit alle delen van Zaanstad even goed. Met name het ontbreken van een volwaardige aansluiting van de A8 op de Provincialeweg maakt dat delen uit het noord-westen van de stad slechts via

het knooppunt A7-A8 naar het centrum kunnen komen. Het ontbreken van een noordelijke verbinding van de woonwijk Westerwatering met de Provincialeweg en het ontbreken van een autoverbinding tussen Westerwatering en Westerkooog, i.c. busbrug De Binding, zorgt voor een onvoldoende ontwikkelde infrastructuur aan de westkant van de stad. De intensiteit van de Provincialeweg is met ± 25.000 mvt/etmaal hoog, maar de capaciteit van de weg is meer dan voldoende. Het is en blijft echter een sterke fysieke, maar ook psychologische barrière in de oost-westverbinding. Dit geldt met name ter plaatse van het station Zaandam. Aan de westkant van het station is de ontsluiting via de Houtveldweg punt van aandacht. Dit is de enige ontsluiting van het gehele zuidwestelijke gebied. Dit bestaat uit de woonwijk Westerwatering en het werkgebied Westerspoor. Bovendien ontbeert Westerwatering een auto-ontsluiting naar het noorden. Uit het oogpunt van infrastructuur op hoofdlijnen is dit geen goede zaak voor de westkant van Zaanstad. De interne en externe bereikbaarheid van de stationsomgeving is goed te noemen. De interne bereikbaarheid van Zaanstad kan op onderdelen sterk verbeterd worden.

De auto-ontsluiting van het centrum is niet helder. In 1989 is met de opening van de Dr. J.M. den Uylbrug een eind gekomen aan de doorgaande verkeersfunctie van het centrum. Toch is die niet geheel verdwenen. Al of niet in combinatie met bezoek aan parkeergelegenheden gebruiken tal van automobilisten de Wilhelminabrug en de Hogendijk als doorgaande route. Dit heeft tot gevolg dat met name de Hogendijk een intensiteit heeft die niet in verhouding staat tot het smalle profiel. De gemeenteraad heeft de uitspraak gedaan dat de belasting van de Hogendijk de 8.000 mvt/etmaal niet mag overschrijden. Inmiddels is dat zo ver.

Sluipverkeer in Zaanstad ontstaat waar de hoofdwegenstructuur (A7, A8 en A10) niet voldoende capaciteit heeft in de spitsen. Dit is in het bijzonder voelbaar op het onderliggende wegennet in het noorden van de stad op de N246 en de N203. Zolang de doortrekking van de A8 op de A9 en de tweede Coentunnel geen feit is, zal dit in de toekomst voortduren dan wel verergeren.

3.3.5 Langzaam verkeer

De Peperstraat en het bruggencircuit verzorgen de fietsroutes vanaf de oostkant en de Provincialeweg is de aanvoerroute vanaf het noorden en zuiden. Vanaf de westkant is de hoofdfietsroute het fietspad langs de Houtveldweg. De Vinkenstraat en de Rozengracht vervullen de ontsluitende en tevens doorgaande routes van het centrum. In het centrum ontbreekt het zowel aan goede routing als aan kwaliteit. Voor de fietser vanuit Westerwatering is de Provincialeweg een barrière. De Houtveldweg met zijn 21.000 mvt/etm. is eveneens een barrière. Met name geldt dit voor de vele leerlingen van de bestaande scholenconcentratie aan de westkant.

Als oost west verbindingen voor langzaam verkeer fungeren momenteel het fietstunneltje om het spoor te passeren en de verbinding aan de noordzijde van het Albert Heijn viaduct. Veel gebruikers ervaren deze verbindingen als sociaal onveilig.

Aan goede sociale veiligheid ontbreekt het binnen grote delen van het gebied. Veiligheid, doorzicht, openheid, helderheid, ogen op de weg etc. zijn aspecten waaraan het in de langzaamverkeersroutes ontbreekt.

Tenslotte kan worden geconstateerd dat het stallingaanbod voor fietsers zowel voor het centrum als voor het station ontoereikend is en niet op logische plekken is gesitueerd.

3.3.6 Parkeervoorzieningen

In het centrum van Zaandam zijn ruim 2.300 betaald parkeerplaatsen. De bezetting daarvan is op zaterdagen het grootst: 63%. Het parkeerprobleem in het centrum in de huidige situatie is hierdoor beperkt van omvang. Overdag zijn er centrumbreed gezien

ruim voldoende parkeerplaatsen. De diverse rapportages, de laatste uit 2003, geven dat ook nog steeds aan. Er is alleen in de avonduren geregeld een probleem bij de 'culturele driehoek' (horeca, Zaantheater). Dit is het gevolg van het feit dat de parkeergarage van het Zaantheater onvoldoende capaciteit heeft om de eigen parkeerbehoefte op piekmomenten op te vangen en de parkeergarage Rozenhof in de avond gesloten is.

3.4 Analyse economische aspecten

3.4.1 Algemeen

De Zaanse economie heeft een eenzijdige structuur. Tegenover goed ontwikkelde sectoren zoals de industrie, bouwnijverheid en handel en transport staat een relatief slecht vertegenwoordigde dienstensector. Zaanstad's enige kantorenlocatie, Westerspoor-centrum, gelegen aan de westkant van het station is slechts gedeeltelijk ontwikkeld. Mede hierdoor heeft het gebied een te lage bebouwings- en daarmee functionele dichtheid. Functies die voor de economische dynamiek zorgen ontbreken rond de vervoersknoop en de entree van het centrum. Zo treffen we nauwelijks niet-commerciële dienstverlening (o.a. overheidsdiensten) aan, welke in ander steden in de directe nabijheid van stations zijn gevestigd. Het ontbreken van niet-commerciële diensten is een aanwijzing voor het feit dat Zaanstad een marginale centrumfunctie heeft in de regio.

3.4.2 Detailhandel

Het centrum wordt hoofdzakelijk bezocht door inwoners van Zaandam (70%), waardoor het kernwinkelgebied niet functioneert als winkelcentrum van en voor Zaanstad. Het is bovenal een 'gemakscentrum' waar het publiek in een relatief korte verblijfstijd de benodigde, veelal dagelijkse, inkopen doet. Dit blijkt ook uit de relatief lage gemiddelde bezoekduur en de vervoerwijze. Uit onderzoek van Strabo (2005) blijkt dat de gemiddelde bezoekduur 63 minuten is. Van de bezoekers komt 57% lopend of met de fiets naar het centrum. Daarnaast heeft 43% van de respondenten een inkomen beneden modaal. Het winkelassortiment is hiervan de afspiegeling; Zaancentrum heeft relatief veel winkels in het lager segment en dan met name in de branches 'levensmiddelen' en 'Schoenen en lederwaren'. De branches 'warenhuis en 'kleding en mode' zijn ondervertegenwoordigd. (bron: Locatus, 2005)

Het winkelgebied heeft ondanks de economische voorspoed en de inspanningen van ondernemers en gemeente nog steeds niet de gewenste ruimtelijke en functionele kwaliteit bereikt.

Onderzoek heeft uitgewezen dat realisering van het Masterplan Zaancentrum (excl. ontwikkeling Ankersmidplein) dat december 1990 door de raad is vastgesteld, niet het verwachte effect heeft gehad. Uit het onderzoek van Kolpron van 1996 is gebleken dat inwoners van Zaanstad en bezoekers van Zaancentrum tal van knelpunten ervaren. Met name parkeermogelijkheden, inrichting centrum, sfeer/ gezelligheid en interne routing worden door een groot deel van de consumenten slecht gevonden.

Als punten waarbij verbeteringen nagestreefd kunnen worden, zijn te noemen:

- de korte verblijfsduur van centrumbezoekers;
- de lage bestedingen in het centrum;
- eenzijdig winkelaanbod (vooral aanbod in het lage en middensegment);
- te weinig sfeer (kwaliteit van het gebied en evenementen);
- bereikbaarheid laat te wensen over;

- afwezigheid van leisure (combinatie van detailhandel, recreatie en horeca) of grootstedelijke voorzieningen;

Indien men het huidige centrum vergelijkt met de situatie van voor het Zaancentrumplan dan blijkt dat de nagestreefde concentratie resultaat heeft gehad. Het winkelvloeroppervlak in het centrum is echter maar in zeer beperkte mate ($\pm 1500 \text{ m}^2$) toegenomen. Hoewel het Zaancentrumplan tot doel had de Zaankanter meer te binden aan het centrum van Zaandam, blijkt dat bijna een kwart van de inwoners het centrum minder dan twee keer per half jaar bezoekt om te winkelen. Vooral de inrichting van het centrum en de sfeer / gezelligheid worden slecht gewaardeerd. (bron: Zaanpeiling, Gemeente Zaanstad, 2005).

Als uitgaanscentrum blijkt Zaandam de Zaankanters nog minder aan te spreken. Slechts 5% van de Zaankanters gaat wekelijks uit in Zaancentrum. 53% van de ondervraagden geeft aan "zelden of nooit" uit te gaan in het centrum van Zaandam. Ten opzichte van 2002 is dit echter een forse verbetering (zie tabel).

Percentage winkelen en uitgaan in Zaandam-centrum naar frequentie						
	winkelen			uitgaan		
frequentie	2002	2003	2005	2002	2003	2005
1x per week of vaker	39%	40%	38%	4%	6%	5%
1 tot 2 keer per maand	33%	36%	39%	13%	15%	15%
1 tot 2 keer per half jaar	14%	13%	13%	20%	26%	26%
zelden of nooit	14%	11%	11%	63%	54%	53%

Bron: Zaanpeiling, 2005

3.4.3 Horeca en leisure

In het verleden is het Zaancentrum vooral beoordeeld op de kwaliteit van het winkelgebied, terwijl juist horeca, leisure en (openbare en culturele) voorzieningen een steeds grotere rol spelen bij het aantrekkelijk maken van een stadscentrum. De avondhoreca is, hoewel weinig divers, sterk verbeterd met de komst van enkele nieuwe cafés en restaurants op en rond de Rozengracht en Dam. Uit de kwaliteitsmeting van Locatus (2005) blijkt dat vooral het middensegment sterk is vertegenwoordigd. Kolpron (2001) constateert dat de horeca in Zaancentrum eenzijdig is. Er zijn relatief veel drankverstrekkers (40% van de horecabedrijven) en relatief weinig restaurants en daghoreca.

Qua cultuur & ontspanning heeft het nieuwe Zaantheater een belangrijke impuls gegeven aan het Zaancentrum in de avonden en het centrum voor meer doelgroepen aantrekkelijk gemaakt. Daarentegen is het aantal vestigingen in de daghoreca nauwelijks toegenomen en nog steeds ondervertegenwoordigd.

Verder zien we een sterke toename van 'exotische' (afhaal-) eetgelegenheden (pizza, shoarma, falafel etc.). Deze vorm van horeca dreigt vooral aan de oostkant van de Gedempte Gracht de detailhandelsfunctie te verdringen.

3.4.4 Dienstverlening

Kantoorhoudende dienstverlening (kantoren met een baliefunctie)

Vanaf de jaren tachtig is de ontwikkeling van kantoren in de omgeving van station Zaandam met horten en stoten op gang gekomen. Met de ontwikkeling van het Albert Heijn hoofdkantoor met $\pm 35.000 \text{ m}^2$ bvo (bruto vloeroppervlak) als hoogtepunt in 1993. Na een periode van stagnatie in de kantoorontwikkeling en zelfs aanzienlijke leegstand trekt de kantorenmarkt in de tweede helft van de jaren negentig weer aan. De Saentower werd nagenoeg volledig verhuurd en aan de oostkant van het spoor zijn

kantoren verzezen (SVB, Zaanse Golf, Icoon). Ook in mindere tijden, zoals in 2004-2005, blijken deze nieuwe panden grotendeels verhuurd.

De laatste jaren is de opname van kantoren in de regio sterk teruggelopen. Vooral verouderde, incurante kantoorgebouwen op slecht ontsloten locaties komen leeg te staan.

Ook voor een deel van de kantorenvorraad in Westerspoor-Centrum (KPN gebouw, Achmea, v.d. Gragt, v.d. Herk, gemeentekantoren) dreigt structurele leegstand als investeringen uitblijven.

Tegelijkertijd zal vraag blijven naar goed (OV-) bereikbare, hoogwaardige nieuwbouw met voldoende parkeergelegenheid. Deze nieuwvestigers zijn belangrijk om het verlies aan werkgelegenheid in de industrie en handel te compenseren en als bijdrage aan de gewenste economische structuurversterking van Zaanstad.

3.4.5 Overige dienstverlening

Naast kantoren zijn er in het plangebied kleinschalige concentraties van consumentgerichte diensten en baliefuncties. De Peperstraat is in de loop van de jaren getransformeerd van aanloopwinkelstraat naar dienstverlening. De Westzijde kent een sterke menging van wonen, winkelen en diensten. Aan met name de westkant van de Gedempte Gracht treffen we een concentratie van baliefuncties zoals een bank, reisbureaus, ANWB, verder zijn er op het Rustenburg en langs de Provincialeweg baliefuncties gevestigd, zoals computerservice, uitzendbureaus, makelaars, zonnestudio etc.

Een verdere toename van dienstverlening en baliefuncties op de Gracht is ongewenst aangezien het de functie van hoofdwinkelstraat en 'vergelijkend' winkelmilieu aantast.

3.4.6 Industrie, handel en bouw

Binnen het plangebied liggen vier kleine binnenstedelijke bedrijventerreinen: Oud Zaenden, Houthavenkade Driehoek, Aris van Broekweg en Provincialeweg/Mauritsstraat. In totaal vinden circa 900 mensen werk bij bedrijven in met name de bouw(materialen)sector, de industrie en de auto- en groothandel. Deze bedrijven hebben zich in het verleden buiten de kern Zaanstad en langs de uitvalswegen gevestigd. De stad sluit de bedrijven steeds meer in, met als gevolg een slechte autobereikbaarheid, strengere milieueisen en uitbreidingsproblemen.

3.5 Analyse milieuaspecten (bestaande situatie)

Per milieuaspect worden deze hieronder beschreven.

3.5.1 Geluid

Deze paragraaf beschrijft de wettelijke minimum geluidwaarden waaraan het plangebied dient te voldoen.

Wegverkeerslawaai

Verkeerslawaai is de belangrijkste lawaibron voor de vaststelling van het omgevingslawaai. Volgens de huidige Wet geluidhinder is de voorkeursgrenswaarde vanwege verkeerslawaai 50 dB(A). De waarde van 50 dB(A) komt globaal overeen met de geluidszones, genoemd in artikel 74 van de Wet geluidhinder, als de verkeersintensiteit op de weg vrijwel overeenkomt met de maximale capaciteit van de weg. Buiten de zone zou de geluidsbelasting niet hoger mogen zijn dan 50 dB(A). Deze zones hebben een dusdanig ruimtebeslag dat in de praktijk in het stedelijk gebied veel kleinere afstanden tussen weg en woningen aanwezig zijn en ook in nieuwe situaties

worden aangehouden. Langs veel bestaande wegen is dan ook sprake van een hogere geluidsbelasting op de gevels van de woningen dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Ook in veel nieuwe situaties zijn in de afgelopen jaren met een procedure hogere waarde hogere geluidsbelastingen op de gevels van woningen vastgesteld. Hierbij werd de in de Wet geluidhinder als maximaal toelaatbare grenswaarde veelal ook als grenswaarde gehanteerd.

Horecalawaai

Het betreft hier geluid afkomstig van inrichtingen. De problematiek van horecabedrijven is enigszins afwijkend van de andere inrichtingen. Dit blijkt mede uit het grote aantal klachten, die jaarlijks over horecabedrijven bij de gemeente worden ingediend. Ingevolge het huidige Besluit horeca, sport en recreatie, ex artikel 8.40 Wet milieu-beheer, mag de geluidsbelasting vanwege een horecabedrijf op de gevels van omliggende woningen niet hoger zijn dan 50 dB(A) en binnen woningen niet hoger dan 35 dB(A).

In het horecaconcentratiegebied rond de Dam is het omgevingslawaaai, door het komende en gaande publiek, het zich buiten ophoudende publiek op de terrassen, het verkeerslawaaai in de omgeving, omgerekend naar een referentieniveau voor het etmaal, ruim boven de 50 dB(A).

Buiten het aangewezen horecaconcentratiegebied bevinden zich ook nog vele horecabedrijven. Hierbij zijn er ook situaties met meerdere horecazaken op korte afstand van elkaar. Het betreft hier de kleinere uitgaansgebieden in of nabij de bestaande winkelcentra en stadscentra. Deze horecabedrijven zullen inclusief de overige bedrijven in principe aan de 50 dB(A) grenswaarde moeten voldoen. In geval van cumulatie zou als maximale grenswaarde 55 dB(A) kunnen worden vastgesteld.

Een speciaal punt van aandacht vormen de evenementen die met name in het horecaconcentratiegebied plaatsvinden. Hierbij vinden optredens met levende muziek in de open lucht plaats tot soms in de nachtelijke uren. Dit betreft onder andere het jaarlijkse jazzfestival en dergelijke. Ook elders vinden incidenteel muziekuitvoeringen in de open lucht plaats of worden binnen bestaande horecabedrijven lawaaiige activiteiten georganiseerd. Daarnaast zijn er de diverse kermissen, circussen en andere geluidsproducerende activiteiten, die hoge geluidsbelastingen veroorzaken aan de gevels van omliggende bebouwing.

Spoorweglawaaai

In de huidige situatie bevinden zich binnen de huidige wettelijke geluidszones langs de spoorwegen woningen. Voor nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) de streefwaarde. Er bestaat echter de behoefte om binnen de zone woningbouw in meerdere lagen te kunnen realiseren. Het hanteren van de streefwaarde van 57 dB(A) kan dan als een knelpunt worden ervaren. Een hogere grenswaarde kan in die situaties wenselijk zijn. De maximaal toelaatbare grenswaarde op basis van de Wet geluidhinder is 70 dB(A).

Industrielawaai

Verwezen wordt naar bijlage 1, het milieuonderzoek.

3.5.2 Externe veiligheidsaspecten

Voor woningen (nieuw en bestaand) binnen het plangebied dient toetsing plaats te vinden aan het plaatsgebonden risico en is er een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Onder deze begrippen wordt het volgende verstaan:

- **Plaatsgebonden risico (PR);**
Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Dit risico wordt vertaald in een contour. Met deze grenswaarde wordt een basisbescherming geboden aan personen die verblijven buiten een inrichting waarin gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen of die zijn gelegen langs een route (rail, weg of water) waarop vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Voor nieuwe situaties geldt dat in beginsel geen woningbouw gerealiseerd mag worden binnen de plaatsgebonden risicocontour die de waarde heeft van 10^{-6} . Dit is de kans van 1 op 1 miljoen per jaar dat een persoon, die op een bepaalde afstand verblijft, komt te overlijden door een ongeval als gevolg van het vervoer van, of werken met gevaarlijke stoffen. Voor bestaande situaties wordt getoetst aan 10^{-5} , maar geldt op termijn de plicht om te voldoen aan de strengere grenswaarde van 10^{-6} .

- **Groepsrisico.**
Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van personen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Dit risico wordt vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Bij het groepsrisico dienen de woningen (nieuw en bestaand) getoetst te worden aan de oriënterende waarde die hiervoor geldt. Concreet betekent dit dat bij vaststelling van ruimtelijk relevante besluiten en bij de verlening van milieuvergunningen inzicht moet worden gegeven in de bijdrage aan het groepsrisico van de ruimtelijke ontwikkelingen of vergunde risicovolle activiteit.

Ten aanzien van de externe veiligheid kan een aantal aspecten een belemmering vormen voor de planologische ontwikkeling van een gebied. Het betreffen met name de volgende aspecten:

- Risicodragende activiteiten bij inrichtingen;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water;
- Transportleidingen.

De gevolgen van deze aspecten zijn per deelgebied voor het bestemmingsplan Inverdan onderzocht.

3.5.3 Luchtkwaliteit

In juli 2001 is het nieuwe besluit Luchtkwaliteit van kracht geworden. Implementatie van de EU-dochterrichtlijn luchtkwaliteit houdt in dat er nieuwe grenswaarden gelden voor NO_2 (stikstofdioxide), fijn stof, SO_2 (zwaveldioxide) en lood en dat de rapportage en planvormingverplichtingen worden geactualiseerd. Die grenswaarden moeten per 2010 worden bereikt. Voor SO_2 en lood vormt dat in ons land geen probleem. Voor NO_2 en fijn stof daarentegen is er nog een grote beleidsinspanning nodig. De discussie spitste zich in Nederland dan ook toe op de normen voor NO_2 en fijn stof, waarbij de nadruk op NO_2 lag, omdat de fijnstof-problematiek nog zoveel onzekerheden kent en dat de normen een "moving target" zijn. De problemen spitsen zich toe op drukke (snelweg) situaties, met name in de provincies Noord- en Zuid Holland.

Grenswaarden voor de luchtkwaliteit

In het milieuonderzoek (bijlage 1) is op bladzijde 36 een overzicht van de plandrempels en de grenswaarden weergegeven, zoals die in het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn opgenomen. Een plandrempel geeft het kwaliteitsniveau aan van de buitenlucht dat bij overschrijding aanleiding geeft tot het opstellen van een plan waarin wordt aangegeven op welke wijze voldaan wordt aan de grenswaarden.

3.6 Ruimtelijke en functionele analyse vanuit sociaal oogpunt

Verspreid door het plangebied liggen een aantal stedelijke voorzieningen op het gebied van welzijn en cultuur. De culturele functies liggen voor een deel geclusterd in het gebied rond de sluizen (de culturele driehoek). Hier bevinden zich met name de podiumfuncties. Er is behoefte om in het centrumgebied ook podiumfuncties in de openlucht te kunnen aanbieden, bijvoorbeeld tijdens festivals en culturele evenementen. De bestaande infrastructuur biedt hiervoor onvoldoende mogelijkheden. Gedacht wordt daarbij niet alleen aan het inrichten van pleinachtige situaties, maar bijvoorbeeld ook het betrekken van de Zaan.

De cultuureducatieve functies liggen verspreid over meerdere locaties. De hoofdvesting van de bibliotheek ligt momenteel buiten het plangebied en is te excentrisch. In het plangebied bevinden zich verspreid ook een aantal functies op het gebied van informatie, advies en sociale dienstverlening. Een clustering van dit type voorzieningen biedt meer overzichtelijkheid en de klant een groter gemak.

Duidelijk waarneembaar is een groeiende behoefte aan gemaksdiensten. Deze sluiten aan op maatschappelijke trends als individualisering en een toename van tijdsdruk en verplichtingen.

Een centrumgebied heeft altijd een specifieke aantrekkingskracht op bepaalde groepen. In het uitgaansgebied doen zich regelmatig incidenten voor die een gevoel van onveiligheid veroorzaken of versterken. Dit heeft inmiddels geleid tot een aantal maatregelen, dat het toezicht in het uitgaansgebied moeten vergroten.

Daarnaast kan het wonen boven winkels de sociale controle in het centrumgebied in de toekomst vergroten. Zaanstad wordt - net als andere steden - de laatste jaren geconfronteerd met problematiek van daklozen en zwervers. Het publiek wordt hiermee met name geconfronteerd in het centrumgebied. Een opvangruimte, waar men tussendoor terecht kan, kan de overlast op straat enigszins terugdringen.

Vooral jongeren voelen zich sterk aangetrokken tot het centrum van de stad. Bekend is het beeld van groepen jongeren, die zich in het winkelgebied ophouden: om elkaar te ontmoeten, of om bijvoorbeeld te skaten of anderszins.

Bij de verdere ontwikkeling van het centrumgebied zal deze aantrekkelijkheid alleen maar toenemen. Door het tot stand komen van een natuurlijke verbinding tussen het westelijke deel van het gebied waar zich in de komende jaren een grote toename van het aantal leerlingen aan het ROC zal voltrekken en de kwalitatieve verbetering van het centrumgebied mag verwacht worden dat met name het gebruik van het gebied door jongeren in de latere uren van de middag intensief zal zijn en dat het daarbij tevens zal gaan om grotere groepen dan nu het geval is die in de huidige situatie bij het bestaande openbaar vervoersknooppunt snel uiteenvallen.

3.7 Analyse water- en groenstructuur

3.7.1 Stedenbouwkundige aspecten water

In het gebied bevinden zich onderdelen van enkele belangrijke watergangen. Aan de westkant van het spoor zijn er de Watering en de spoorloot. Aan de oostkant zijn er de Vaart, die overgaat in de Dijksloot langs de Hogendijk, en de Zaan. De beleefbaarheid van deze watergangen, alsmede de bijdrage van het water aan de kwaliteit en de sfeer van het openbaar gebied, laat echter op meerdere plekken in het gebied te wensen over. Het water is vaak enigszins verborgen gelegen en is niet vanzelfsprekend een herkenbaar en ondersteunend onderdeel van de ruimtelijke en functionele structuur.

Lopend vanuit het station naar het centrum merkt de voetganger de Vaart bijvoorbeeld nauwelijks op.

Daarnaast is de onderlinge samenhang van bestaande waterlopen niet altijd meer goed herkenbaar, onder meer als gevolg van vroegere demping. De waterverbinding tussen de oost- en westkant van het spoor is visueel geheel doorbroken.



Aspecten waterhuishouding

Het plangebied spreidt zich uit over delen van de de Polder Westzaan, de Zaan en de Polder Oostzaan.

De Westzanerdijk, de Hogendijk, de Damstraat en de Westzijde maken onderdeel uit van de waterkering van de polder Westzaan.

De Nicolaasstraat en Wilhelminasluis vormen de waterkering tussen de Noordzeekanaalboezem (waar de Voorzaan onderdeel van uit maakt) en de Schermerboezem (waar de Zaan onderdeel van uit maakt).

De Zuiddijk, de Savomin Lohmanstraat en de Oostzijde maken onderdeel uit van de waterkering van de polder Oostzaan.

Voor het oppervlaktewater worden doelstellingen nagestreefd voor de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de inrichting. Deze doelstellingen zijn afhankelijk van de functie(s) die aan het water zijn toegekend. Door de provincie Noord-Holland zijn functie(s) aan de oppervlaktewateren toegekend en opgenomen in het provinciaal Waterhuishoudingsplan. De wateren in het plangebied hebben de functie "stedelijk water".

Als waterkwaliteit wordt de basiskwaliteit voor stedelijk water nagestreefd. Dit zijn de minst strenge normen. Ten aanzien van de inrichting dient, afgezien van water als stadsgrachten, zoveel mogelijk gestreefd te worden naar natuurvriendelijke oevers.

In de Papenpadsloot en de Vaart vindt op grote schaal recreatievaart plaats.

De waterkwaliteitsdoelstellingen worden op dit moment nog niet gehaald. In de oude bebouwing van Zaandam is de riolering nog niet aangepast aan de nieuwe normstelling (Basisinspanning).

Het gebied ten oosten van de spoorweg is voornamelijk voorzien van gemengde riolering. Dit betekent dat het huishoudelijk afvalwater (inclusief bedrijfsafvalwater) en het hemelwater gezamenlijk ingezameld en afgevoerd worden. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Beverwijk. Gedurende hevige en / of

langdurige neerslag vinden via overstorten in gemengde rioolstelsels lozingen van verdund rioolwater op het oppervlaktewater plaats. Deze lozingen hebben een negatieve invloed op de waterkwaliteit. De planning is dit stelsel voor 2014 te laten voldoen aan de Basisinspanning door de bouw van bergbezinkbassins.

Het gebied ten westen van de spoorweg is voornamelijk voorzien van gescheiden riolering. Hierbij worden het huishoudelijke afvalwater en het hemelwater apart ingezameld en afgevoerd. Het huishoudelijke afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Amsterdam. Het hemelwater wordt afgevoerd naar de open waterlopen in het gebied.

Ook in kwantitatieve zin is de situatie niet optimaal. Zoals eerder aangeven zijn er maar twee waterverbindingen tussen het oostelijk en westelijk deel. Door de lengte van deze duiker en het krappe profiel zijn ze beperkt in capaciteit. Deze verbindingen zijn een serie van duikers in het verlengde van de Papenpadsloot en een serie duikers in het verlengde van de Dijksloot.

Aspecten Grondwater

De hoofdfunctie van watergangen is zorg te dragen voor een goede afwatering. Een tweede functie is zorg te dragen voor ontwatering. De afstand tussen twee waterpartijen en de samenstelling (dichtheid) van de ophooglaag bepalen in principe de hoogte van de grondwaterspiegel en de mate van ontwatering (dat is het verschil tussen maaiveld en de stand van het grondwater).

Ook hierin verschillen het oostelijk en westelijk deel van het plangebied.

Het centrum is reeds eeuwen in gebruik en de verschillende ophooglagen zijn zeer divers. Door het dempen van watergangen in het verleden zijn veel afwateringpunten verdwenen maar de aanwezige grondwaterstanden geven geen problemen bij het huidige gebruik.

De oostkant is ingericht, bouwrijp gemaakt in de zeventiger jaren. Bij de inrichting is het slotenpatroon en de ophoging afgestemd op het gewenste gebruik en het hebben en houden van infrastructuur.

3.7.2 Analyse groenstructuur

Het openbaar groen onderscheidt zich in vijf thema's:

1. groen als begeleiding van de infrastructuur.

De Provincialeweg kent geen eenduidige begeleiding met bomen. Plaatselijk wordt de weg begeleid met bomen die aan de parallelweg staan en soms door reeksen in de berm. De Westzijde, een oud lint, is beplant met lindes, in het centrumgebied met leilindes. De Houtveldweg wordt begeleid met nu nog jonge bomen. Het profiel van de historische Westzanerdijk is zeer smal. Het was een waterkerende dijk, waardoor bomen ontbreken. Aan de voet van de dijk liggen zowel aan de noord- als aan de zuidkant enkele plantsoenen, volkstuincomplexen en een kleine joodse begraafplaats.

De belangrijke knooppunten van wegen hebben geen aanplant. Het groen is een onsamenvattend geheel en wordt niet herkend als ondersteuning voor de hoofdstructuur van het wegennet.

2. groen in de wijken binnen het raamwerk van de hoofdstructuur.

Het centrumgebied heeft een aantal monumentale bomen op de Dam en de Rozengracht. In de nieuwbouwwijken in het gebied ten westen van het spoor is water een belangrijk element. Het groen is sober van opzet en zeer versnipperd. Het groen wordt voornamelijk bepaald door straatbomen. Dit is ook het geval ten oosten van het spoor in de oudere wijken. De bomen staan hier verstrooid in smalle straten. Het groen in de wijken heeft geen heldere opbouw. De hoofdroutes in de wijken zijn niet herkenbaar. Diverse open plekken in de wijken zijn ingericht als speelplek voor diverse leeftijdscategorieën. Het oostelijk deel is krap bedield qua speelvoorzieningen. In het westelijk deel zijn de speelplekken evenredig verdeeld in het gebied. Beide gebieden

zijn krap bedeed qua grasvelden voor balspel. Met het toevoegen van programma wordt de druk vergroot.

3. *het openbaar groen van enige omvang.*

Het gehele gebied heeft één groene ruimte van enige omvang: het Volkspark. Het park is ontworpen in de landschapsstijl en wordt momenteel gebruikt als doorlooprouten en als honden uitlaatplaats. Het ontbreekt aan andere grote groene verblijfsplekken in het gebied Inverdan.

4. *groen bij grote gebouwen: de Kantoortuinen.*

Aan de westzijde, Spoorstrip West, ligt een strook ingericht met kantoren. Het kantorencomplex is nadrukkelijk aanwezig. De openbare ruimte eromheen bestaat uit parkeervoorzieningen, weinig tot niet aangekleed met groen. Hierdoor hebben deze ruimten een onaangename uitstraling.

5. *stedelijk groen in relatie met het aangrenzende landschap.*

Het waterrijke slagenlandschap wordt gekenmerkt door het patroon van evenwijdige waterlopen en een grote openheid. De kavels bestaan voornamelijk uit grasland. Er is nauwelijks opgaande beplanting. Alleen vanaf de voormalige vuilstort, 'belt Westzanerdijk', is het landschap goed zichtbaar. Via een recreatief fietspad langs de belt is het landschap bereikbaar. De overgang tussen stad en landschap is abrupt. Het landschap is nauwelijks toegankelijk en is onderdeel van het Westzijderveld, een beschermd natuurgebied.

4. Onderzoek

4.1 Verkeerskundig onderzoek

4.1.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het onderzoek weergegeven dat ten grondslag ligt aan het verkeersmodel voor Inverdan. Dit onderzoek is gedaan door de gemeente Zaanstad in nauwe samenwerking met het bureau Goudappel Coffeng.

In paragraaf 4.1.2 wordt aangegeven hoe de verkeersintensiteiten zijn onderzocht. In paragraaf 4.1.3 wordt ingegaan op het parkeren. Wat in de paragrafen 4.1.2 en 4.1.3 niet is behandeld, vindt zijn weergave in hoofdstuk 5.

4.1.2 Verkeerscirculatieplan intensiteiten

Eerst wordt de totstandkoming van het Bereikbaarheidsprofiel geschetst. Vervolgens wordt aangegeven hoe het Bereikbaarheidsprofiel als onderdeel van het verkeerscirculatiemodel voor het centrum tot stand is gekomen. Vervolgens is een uitleg opgenomen over de werking van een verkeersmodel en wordt specifiek iets verteld over het Zaans verkeersmodel. En tot slot wordt nog ingegaan op de monitoring van verkeersgegevens in Zaanstad.

Waarom een Bereikbaarheidsprofiel?

Beantwoording van de vraag waarom een Bereikbaarheidsprofiel is het antwoord op de vraag waarom Inverdan. Eén van de belangrijkste invalshoeken van Inverdan is de constatering dat het stadscentrum niet als een sociaal en economisch hart van de gemeente functioneert. Het maakt een rommelige en versplinterde indruk. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt door bewoners en bezoekers laag ingeschat. Een sfeer- en kwaliteitsverbetering is dringend noodzakelijk.

Eén van de mogelijkheden om daar iets aan te doen is het verbeteren van de verkeersstructuur. Om die reden is er ten behoeve van Inverdan een zogenaamd "bereikbaarheidsprofiel" opgesteld.

Verkeer kent een aantal aspecten. Aspecten die ieder hun eigen gezicht van de bereikbaarheid laten zien. Deze verschillende aspecten zijn: functionaliteit, programmatische dynamiek, cultuur en inpassing. In dit geheel van diverse aspecten is verkeerscirculatie (voor de auto) maar één onderdeel. Een tweede invalshoek voor het Bereikbaarheidsprofiel is de rol van de Hogendijk in het verkeerssysteem van het centrum. De Hogendijk heeft zijn maximale capaciteit bereikt in relatie tot het beschikbare (smalle) profiel. In een bestuursopdracht is aangegeven dat in de oplossing voor de verkeerscirculatie deze problematiek meegenomen moet worden.

Geschiedenis Verkeerscirculatieplan

Het Verkeerscirculatieplan (vcp) centrum voor de auto kent door de verschillende opeenvolgende fasen van Inverdan een ontwikkeling die kenmerkend is voor dit soort plannen. Er is sprake van een soort iteratieproces, dat zoveel mogelijk in samenwerking met belanghebbenden is ontwikkeld.

De eerste proeve van het Bereikbaarheidsprofiel is opgesteld medio 2001. Daarbij gaat het vcp auto (nog steeds) uit van een tweeledige situatie. Namelijk een eindsituatie (na

ca 2010) waarbij er geen sprake meer is van doorgaand verkeer en parkeren aan de randen van het centrum en een tijdelijk vcp ($\pm$ 2005 – 2010). Het laatste vcp is vastgesteld, tezamen met het Masterplan, op 17 april 2003. In het Masterplan zijn ook algemene uitgangspunten van de eindsituatie gegeven. De eindsituatie laat een autoluw centrum zien.

Verkeersmodellen in Zaanstad

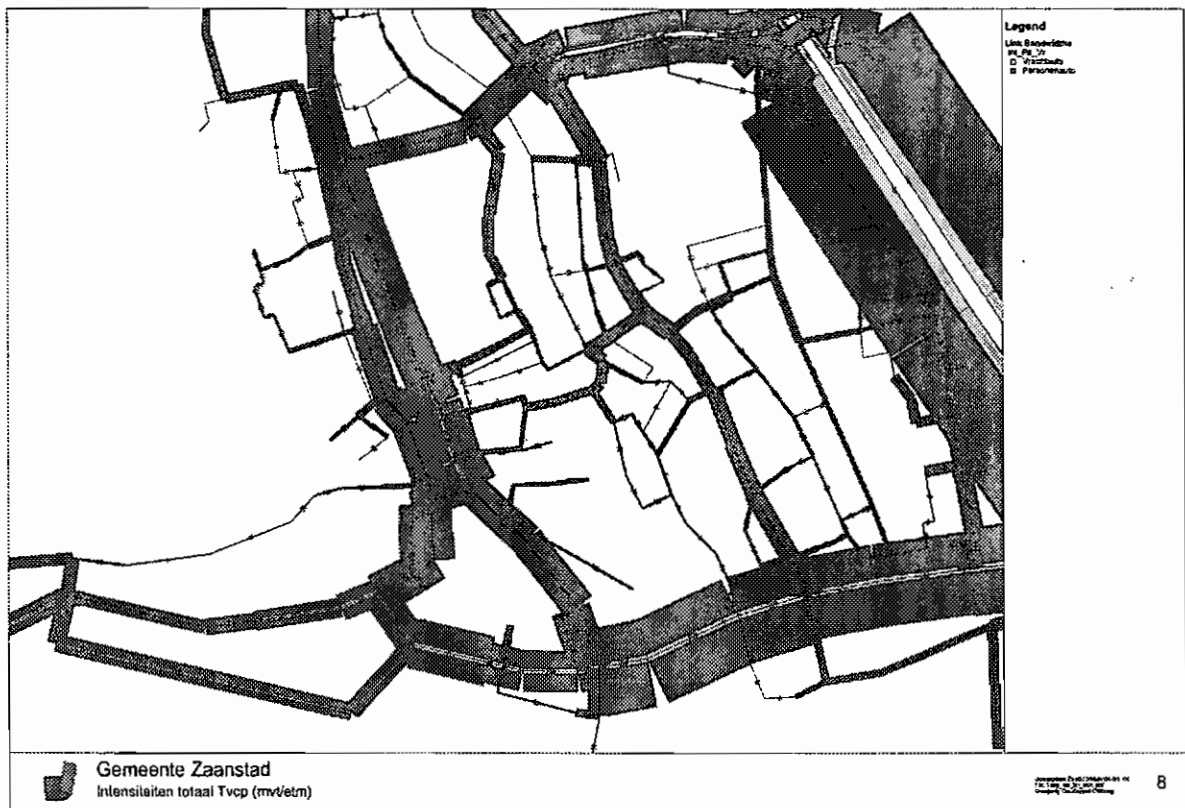
Een verkeersmodel is in theorie een vereenvoudigde weergave van de verkeerskundige werkelijkheid buiten. Het schematiseert hoeveel verkeer waar ontstaat, hoeveel verkeer tussen bepaalde gebieden (zones) potentieel ontstaat en van welke wegen dat verkeer gebruik maakt. In de praktijk is een verkeersmodel een set van gegevensbestanden die alleen met specialistische computerprogrammatuur te analyseren valt. Het maken van die gegevensbestanden is een zeer complexe taak die Zaanstad grotendeels uitbesteedt aan extern bureau Goudappel Coffeng. Binnen Zaanstad worden vooral (netwerk-) analyses uitgevoerd op eerder gemaakte gegevensbestanden.

Basisjaar

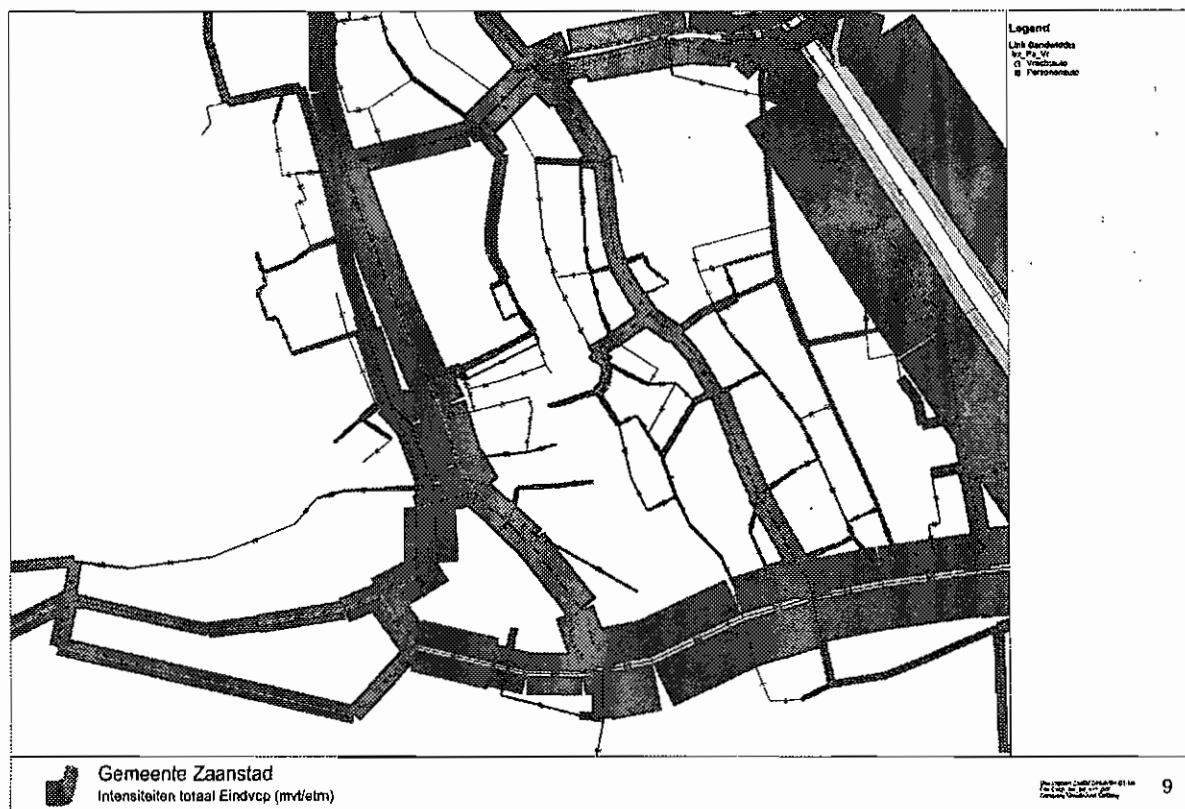
Bij het maken van een verkeersmodel wordt de werkelijkheid zo goed mogelijk nagebootst door een zgn. kalibratie- of ijkjaar te kiezen. Dit wordt kalibratie genoemd en het verbetert de nauwkeurigheid waarmee het model de werkelijkheid "voorspelt". Het huidige model heeft 2000 als basisjaar, dit is dus het kalibratiejaar geweest. Het oude model had destijds 1994 als basisjaar.

Prognosejaar

Omdat de verkeersintensiteit veelal de neiging heeft om toe te nemen, is het kennen van de verkeerssituatie in de toekomst vaak nog relevanter dan dat van de situatie nu te weten. Voor wegontwerpen, kruispuntontwerpen e.d. is het handig dan wel wettelijk verplicht om rekening te houden met de situatie zoals die bijvoorbeeld na een periode van ca. 10 jaar vermoedelijk ontstaan is. Bij het maken van het verkeersmodel worden daarom bijna altijd één of meerdere prognosejaren berekend. Voor het Zaanse verkeersmodel is dat één jaar: 2015. In onderstaande afbeeldingen 1 en 2 worden resp. de afbeeldingen voor het tijdelijk vcp en de meest waarschijnlijke eindsituatie ("eind vcp") voor 2015 getoond: hoe drukker, hoe breder de wegen zijn afgebeeld.



Afbeelding 1, tijdelijk vcp



Afbeelding 2, eind vcp

Omtrent de tijdelijke verkeerssituatie heeft, zoals hiervoor reeds vermeld, in 2003 bestuurlijke besluitvorming plaatsgehad. Het eind vcp komt eerst na 2010 aan de orde. Daarom is het eind vcp nog niet bestuurlijk vastgesteld. Dat is tegen 2010 aan de orde. De meest waarschijnlijke eindsituatie is echter wel in kaart gebracht en in nauwe samenwerking met bureau Goudappel Coffeng doorgerekend. In bovenstaand kaartje (bijlage 2) wordt de (meest waarschijnlijke) eindsituatie schematisch weergegeven.

Actualisaties

Ieder verkeersmodel veroudert. Dat komt enerzijds omdat het een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid in het kalibratiejaar is, en de complexe werkelijkheid in de loop van de tijd altijd meer zal gaan afwijken dan in het oorspronkelijke basisjaar. Anderzijds veranderen de uitgangspunten die zorgvuldig gekozen werden voor een prognosejaar. Zowel binnen als buiten de gemeente Zaanstad zal 2015 er uiteindelijk altijd anders gaan uitzien dan in 2000 werd gedacht. Afhankelijk van de kwaliteit waarmee het verkeersmodel werd samengesteld, neemt na circa 5 - 8 jaar de bruikbaarheid voor studies af. Een actualisatie eens in de 5 tot maximaal 10 jaar is een veel voorkomende werkwijze. Ook in Zaanstad is dat, al sinds de jaren '80, het geval. De verkeerskundigen die gebruik maken van de modellen kunnen binnen het management signaleren dat een modelactualisatie noodzakelijk is. Het gaat dan altijd om het opnieuw kalibreren van een bestaand model voor een actueel jaar en het weer actueel maken van de toekomstige socio-economische ontwikkeling van de gemeente en de regio, inclusief de inzichten in de infrastructurele ontwikkelingen. Een bestaand instrument wordt daarmee dus "bij de tijd" gehouden. Deze praktijk wordt ook bij andere gemeenten gehanteerd.

Vanwege enerzijds de beleidswijzigingen en 'finetuning' in Inverdan en anderzijds voortschrijdend inzicht is besloten het verkeersmodel eind 2005 te actualiseren. De gegevens die hieruit zijn verkregen zijn gebruikt ten behoeve van de verkeers- en milieuparagraaf van het bestemmingsplan. Hiermee zijn de gehanteerde cijfers van dit bestemmingsplan zo up to date als maar mogelijk is. De verschillen tussen de verkeersintensiteit gebaseerd op het onderzoek in 2002/2003 en het laatste onderzoek zijn trouwens beperkt.

De nieuwe verkeerscijfers zijn gebruikt in het nieuwe milieuonderzoek dat in het ontwerpbestemmingsplan wordt opgenomen. Tevens is de meest waarschijnlijke verkeerskundige eindsituatie in het milieuonderzoek verwerkt.

Monitoring

Zaanstad publiceert op regelmatige basis allerlei gegevens op het gebied van Verkeer & Vervoer.

Het verzamelen van deze gegevens wordt monitoring genoemd. De weergave gebeurt in de zogenaamde 'Basisgegevens Verkeer en Vervoer Zaanstad'. Er is hiermee begonnen in 1994 en de laatste (zevende) uitgave geeft gegevens weer over de jaren 2002 en 2003. Momenteel wordt gewerkt aan de uitgave over de jaren 2004 en 2005. Verkeerstellingen zullen van jaar tot jaar niet veel verschillen. Alleen vergelijkingen over een langere periode kunnen verschillen laten zien en alleen op de grote (doorgaande) wegen is de verkeersgroei over de jaren duidelijk waar te nemen.

Wat betreft de verkeerskundige gegevens, benodigd voor de wet Geluidhinder, kan nog melding worden gemaakt van het hanteren van het computerapplicatie PROZA, geïntroduceerd in 2004. Hierin worden voor alle straten van Zaanstad verkeersgegevens geregistreerd die van belang zijn voor WGH/Besluit Luchtkwaliteit. Het omvat informatie over de huidige en toekomstige situatie. Gegevens uit het verkeersmodel vormen het hart van de informatie over de toekomstige situatie, maar waar nodig zijn deze resultaten verder verfijnd door meetgegevens uit het veld (denk aan dag/nachtverhoudingen, voertuigverdelingen etc.) toe te passen. Daar komt bij dat het verkeersmodel voor het laagste niveau van het wegennet geen prognosecijfers biedt (wel bijv. Stationsstraat, maar niet de Herengracht in Zaandam), PROZA vult het verkeersmodel ook hierop aan. PROZA wordt o.a. actueel gehouden door de resultaten

van recente verkeersmetingen steeds te verwerken voor relevante delen van het wegennet.

De resultaten van het (geactualiseerde) verkeersonderzoek, zowel het tijdelijke verkeerscirculatieplan als het meest waarschijnlijke eindverkeerscirculatieplan, zijn opgenomen in bijlage 1 van de toelichting en vertaald naar milieuaspecten.

4.1.3 Parkeren

Door de intensivering, herstructurering en transformatie binnen Inverdan zal de druk op het parkeerareaal toenemen.

Uitgangspunt is dat in principe alle deelgebieden van Inverdan aan de eigen parkeerbehoefte kunnen voldoen. Bovendien moeten vraag en aanbod minimaal op cruciale momenten van het etmaal met elkaar in evenwicht zijn.

Het is de bedoeling dat het merendeel van de parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen wordt gerealiseerd. Dit geeft enerzijds de mogelijkheid intensiever te bouwen en ten tweede voegt dit kwaliteit toe aan het gebied (blik van de straat). Hiermee wordt voldaan aan de wensen en behoeften uit de markt en laat daarmee de visie en planvorming van Inverdan beter passen in het gedachtegoed van de nota's Ruimte en Mobiliteit.

Een ander kwaliteitsaspect is het opheffen van (maaiveld)parkeerruimte ten gunste van nieuwe ontwikkelingen. Zeker in die gevallen waar er sprake is van bestaande bebouwing en waar gesloopt wordt en vervolgens sterk verdicht wordt en andere functies toegevoegd. Dit gebeurt voornamelijk in het centrumgebied en de Knoop. Tenslotte zijn gebouwde voorzieningen gewenst uit het oogpunt van een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerruimte (dubbelgebruik).

Uit bestaand onderzoek blijkt dat centrumbreed momenteel het parkeeraanbod voldoende is. Er wordt bij realisatie van Inverdan gestreefd naar een zodanig evenwichtig parkeeraanbod dat dit op cruciale momenten in de week (koopavonden en zaterdag) nog steeds voldoende is. Voor het geheel van parkeervoorzieningen wordt het bestaande parkeerverwijssysteem aangepast en uitgebreid.

Opbouw (deel)gebieden

Inverdan bestaat uit een aantal deelgebieden. Elk gebied kent zijn eigen unieke vulling, die is toegesneden op de stedenbouwkundige uitgangspunten en geografische structuur van dat gebied. Van de diverse deelgebieden zijn de deelgebieden Overtuinen en Spoorstrip-oost, te beschouwen als solitaire ontwikkelingen. Deze kennen hun eigen parkeervoorziening.

In de gebieden Spoorstrip-west en Knoop-west zal er qua parkeren een uitwisseling plaatsvinden tussen met name kantoren (onderwijs) en wonen.

De grootste verandering zal plaatsvinden in Knoop-oost. Hier neemt de bebouwing sterk toe. In dit gebied incl. het (winkel)Centrum zal op grootschalige wijze uitwisseling gaan plaatsvinden tussen de verschillende functies als wonen, winkelen, kantoren en ontspanning.

Gehanteerde parkeernormen

Uitgangspunt in Inverdan is zoveel mogelijk dubbelgebruik van de beschikbare parkeerruimte. Hiermee wordt bedoeld een zo intensief mogelijk gebruik van de parkeerplaatsen door een zo groot mogelijk aantal gebruikers over een zo groot mogelijk deel van het etmaal en de week. Toch zal dit uitgangspunt niet in alle delen van het gebied opgeld kunnen doen. Vooral fysieke (spoorlijn) en geografische grenzen, maar ook afstand zijn soms een belemmering. Daar waar gebieden een sterke wisselwerking op elkaar hebben, zal er een uitwisseling mogelijk gemaakt worden tussen de diverse parkeervoorzieningen. In het bijzonder geldt dit voor de ontwikkelingen in de Knoop-oost en het (winkel)centrum.

Uitgangspunt om de parkeerproblematiek te beoordelen is de nota Bouwen en Parkeren (vastgesteld oktober 1999). Daarnaast is in juni 2005 de nieuwe nota 'Actualisatie woninggebonden parkeernormen' vastgesteld. Deze actualisatie was noodzakelijk gezien de ontwikkelingen in het autobezit in de laatste jaren en ook gezien de zich wijzigende politieke standpunten met betrekking tot het wel of niet sturen van het autogebruik.

Voor de woningen gaat het om normen, die aansluiten op de recente normering van het kenniscentrum CROW (Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). Ook de overige functies (zoals kantoren en winkels) zijn afgeleid van de cijfers van het CROW, maar deze zijn van een oudere datum. Actualisatie hiervan is gepland.

Een belangrijk planologisch sturingsinstrument dat tot nu toe bepalend is geweest met betrekking tot de vraag waar bedrijven en voorzieningen gelokaliseerd kunnen worden en welke parkeernormen daarbij kunnen worden gehanteerd, is het locatiebeleid. Dit locatiebeleid is door de provinciale overheid altijd ingezet om de alsmaar toenemende toename van de automobiliteit af te remmen. Noord-Holland kent vanouds een stringent sturend locatiebeleid.

Inmiddels wordt vanuit de rijksoverheid (nota Mobiliteit) anders aangekeken tegen mobiliteit. Het standpunt dat mobiliteit een van de verworvenheden van deze tijd is en inherent is aan de economische ontwikkelingen die wij in de laatste decennia gekend hebben, wint meer en meer terrein. Wel wordt het prijskaartje nadrukkelijker bij de gebruiker gelegd. En lagere overheden worden nadrukkelijk gemaand om hun verantwoordelijkheid met betrekking tot het in goede banen leiden van mobiliteit te nemen. Men wordt gevraagd te komen met beleid dat inspeelt op de ontwikkelingen van deze tijd (i.c. het toegenomen autobezit) maar ook nadrukkelijk gericht is op het tegengaan van de nadelen van een eventuele ongebreidelde toename van het autogebruik.

Ook de provincie heeft met een nieuw locatiebeleid ingespeeld op de nieuwe denkbeelden ten aanzien van mobiliteit. Flexibiliteit wordt geboden aan de lagere overheden waarbij een afgewogen keuze moet worden gemaakt tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden.

Het CROW heeft, vooruitlopend op het (nog niet geheel) uitgekristalliseerde beleid, een systematiek ontwikkeld waarmee gemeenten hun parkeerbeleid kunnen actualiseren. De systematiek is flexibel en biedt gemeenten de mogelijkheid een meer of minder sturend parkeerbeleid te voeren. Het ligt in de bedoeling dat de gemeente deze systematiek in haar toekomstige parkeerbeleid gaat hanteren.

Inmiddels hebben deze overwegingen geresulteerd in de vaststelling door de gemeenteraad van de eerder genoemde nota 'Actualisatie woninggebonden parkeernormen' d.d. 26 juni 2005.

Voor het gebied Inverdan kan aan de hand van het vigerende beleid een tabel met parkeerkencijfers worden vervaardigd voor de functies en bedrijvigheidsectoren die in Inverdan gepland zijn. Daarin wordt een bandbreedte aangegeven, waartussen de uiteindelijk door de Raad vast te stellen parkeernormen zullen komen te liggen. De uiteindelijke parkeernorm kan zodoende ofwel de ondergrens zijn ofwel de bovengrens ofwel een waarde ergens daartussenin. Uiteraard is e.e.a. afhankelijk van de ontwikkelingen ten aanzien van het locatiebeleid van de provincie en het ROA.

Hierna zijn de parkeerkencijfers (met bandbreedte) van het CROW met betrekking tot de belangrijkste functies (qua parkeren) in Inverdan weergegeven (niet uitputtend). De korte functie-omschrijving die hierin is opgenomen zal een nadere definitie moeten kennen.

Functie-omschrijving	Ondergrens	Bovengrens	Eenheid/Bijzonderheden
Woning duur	1,3	1,5	0,3 pp voor bezoek (incl.)
Woning midden	1,2	1,4	0,3 pp voor bezoek (incl.)
Woning goedkoop	1,1	1,2	0,3 pp voor bezoek (incl.)
Serviceflat aanleunwoning	0,3	0,6	0,3 pp voor bezoek (incl.)
Kamer verhuur	0,2	0,6	0,2 pp voor bezoek (incl.)
Binnensteden/hoofdwinkelgebieden	2,5	3,5	Per 100 m ² bvo (85% bezoek) 1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	1,5	2,0	Per 100 m ² bvo (20% bezoek) 1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
Kantoren (zonder baliefunctie)	0,8	1,3	Per 100 m ² bvo (5% bezoek) 1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
Museum/bibliotheek	0,3	0,5	Per 100 m ² bvo (95% bezoek)
Dansstudio/sportschool	2,0	3,0	Per 100 m ² bvo (95% bezoek)
(week)markt	2,5	4,0	Per 100 m ² bvo (85% bezoek)
Café/bar/discotheek/cafetaria	4,0	6,0	Per 100 m ² bvo (90% bezoek)
Restaurant	8,0	10,0	Per 100 m ² bvo (80% bezoek)
Bioscoop/theater/schouwburg	0,1	0,2	Per zitplaats
Hotel	0,5	1,5	Per kamer

De gemeente streeft ernaar dat er voldoende parkeervoorzieningen in het Inverdan gebied worden gerealiseerd. Tegelijkertijd heeft zij de plicht de zorg te dragen voor een optimale bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied. Daarbij speelt natuurlijk een rol dat Inverdan zijn bijzondere betekenis heeft als hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer.

De eerste signalen vanuit de beleidsontwikkelingen van het (nieuwe) regionale/provinciale locatiebeleid wijzen erop dat de gemeente meer beleidsvrijheid krijgt. Binnen de kaders van het nieuwe locatiebeleid van provincie en ROA zullen handvatten worden geboden voor een flexibele inzet van dit locatiebeleid. Het ROA beoogt maatwerk mogelijk te maken binnen een beleid voor een gebied als geheel. Parkeerbeleid wordt verbonden aan de typering van een gebied.

Nader onderzoek en nader overleg/afstemming met de relevante kaderstellende partijen zullen moeten uitwijzen of de normen voor de andere functies dan wonen naar boven kunnen worden bijgesteld.

Intensief ruimtegebruik

In de plannen voor Inverdan is naast het uitbouwen van het (openbaar) vervoersknooppunt rond het station intensief ruimtegebruik uitgangspunt. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen maakt dat ten opzichte van de huidige situatie op hetzelfde grondoppervlak een (veel) groter vloeroppervlak gerealiseerd wordt.

Voor het deelgebied rond het station is een parkeergarage opgenomen die ruimte moet bieden aan zo'n ruim 900 parkeerplaatsen. Die garage wordt gerealiseerd onder het complex Rustenburg. De ontsluiting van de garage vindt plaats vanaf de Provincialeweg. Het voordeel van een dergelijke centrale voorziening is dat de bewoners en de bezoekers een heldere oplossing krijgen aangeboden aan de rand van het centrum (goed voor de loopstromen) en dat er veel dubbelgebruik mogelijk wordt.

Naast deze grote garage worden er ten behoeve van de kantoren en woningen langs het spoor onder de kantoren ook nog gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd.

Ook aan de westzijde van het spoor is er een centrale parkeervoorziening (circa 500 plaatsen) gedacht voor de bestaande kantoren (ter vervanging van het maaiveldparkeren) en mogelijk nieuwe voorzieningen. Tenslotte worden er afspraken gemaakt over het dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen van de scholen t.b.v. de nieuw te realiseren woningen aan de zuidkant van het IKTC.

Aan de oostzijde zal er daarnaast nog beperkt parkeren beschikbaar komen in de kantoorstrip oost op het kiss & ride-platvorm voor taxi's, mindervaliden, trouwstoeten en auto's die NS-reizigers afzetten of ophalen.

Parkeren stadhuis

Het parkeren voor de medewerkers en de bezoekers van het stadhuis is berekend op basis van het locatiebeleid, zij het aan de voorzichtige kant. Dit omdat juist overheidsinstellingen een voorbeeldfunctie hebben: zij dienen aan te geven, dat er goed valt te werken met de genoemde locatienormen. Daarbij mag worden verondersteld dat als er voor specifieke groepen door de gemeente aanvullende wensen zijn, dat de gemeente die in samenwerking met de verhuurder van de garage zal weten te honoreren. Als de gemeente voor raadsleden een soort abonnement wil regelen, dan kan dat deels binnen het 'eigen' areaal van 160 plaatsen, maar ook door aanvullende uren te huren. Zeker op doordeweekse avonden zal dit niet op problemen stuiten.

4.2 Onderzoek woningbouw

Door de gemeente Zaanstad is onderzoek verricht naar mogelijkheden en wensen op de woningmarkt. Daarbij is gebruik gemaakt van externe rapporten, waaronder van INBO. Zaanstad zet in op het realiseren van stedelijke woonmilieus in het centrum van Zaandam. Woningdichtheden van 60 à 70 woningen per hectare of meer is daarbij uitgangspunt. Dichter in de Knoop, geleidelijk aflopend naar de Overtuinen en verder. Hoogstedelijke woonmilieus vereisen een hoogwaardige openbare ruimte. Inrichting en beheer worden zwaar belast en vergen dan ook speciale aandacht.

Uitgangspunt is een aantal van 2.500 – 3.000 woningen in het gehele plangebied. Gelet op de stedelijke opgave voor Zaanstad in het algemeen en die voor Inverdan in het bijzonder, moet dit aantal gehaald kunnen worden. Uitgangspunt van volkshuisvesting zijn er geen restricties aan de aantallen. De kwaliteit, identiteit en typologie van de woningen en de mix met andere functies bepalen onder meer het uiteindelijke aantal.

De huidige ontwikkelingen op de Zaanse woningmarkt laten zien dat het middensegment relatief sterk achterblijft bij de overige categorieën. Met name de koopsector tot € 250.000,- is ondervertegenwoordigd.

Naast de inspanningen om bij nieuwbouw 30% sociaal sector te realiseren (bestuurlijk uitgangspunt), wordt geconstateerd dat binnen de 70% markt een gewenste geleidelijke opbouw van prijscategorieën uitblijft. In het nieuwbouwprogramma Inverdan moet nadrukkelijk ruimte zijn voor het middensegment. Uitgangspunt is inzet op 30 % sociale sector en 70% markt (waarvan een aanzienlijk deel in het middensegment).

Binnen het woningprogramma van Inverdan wordt hoog ingezet op specifieke doelgroepen. Het gehele 30% sociale contingent wordt toebedeeld aan woningbouw voor studenten, jongeren, starters, ouderen en mensen die zorg behoeven.

De simulatie ten aanzien van het woningprogramma voor Inverdan geeft aan dat 12% van het bouwprogramma uit grondgebonden woningen bestaat (voornamelijk De Eilanden en de Overtuinen). De rest, 88%, zullen gestapelde woningen zijn. Er wordt dus ingezet op een centrum stedelijk woonmilieu.

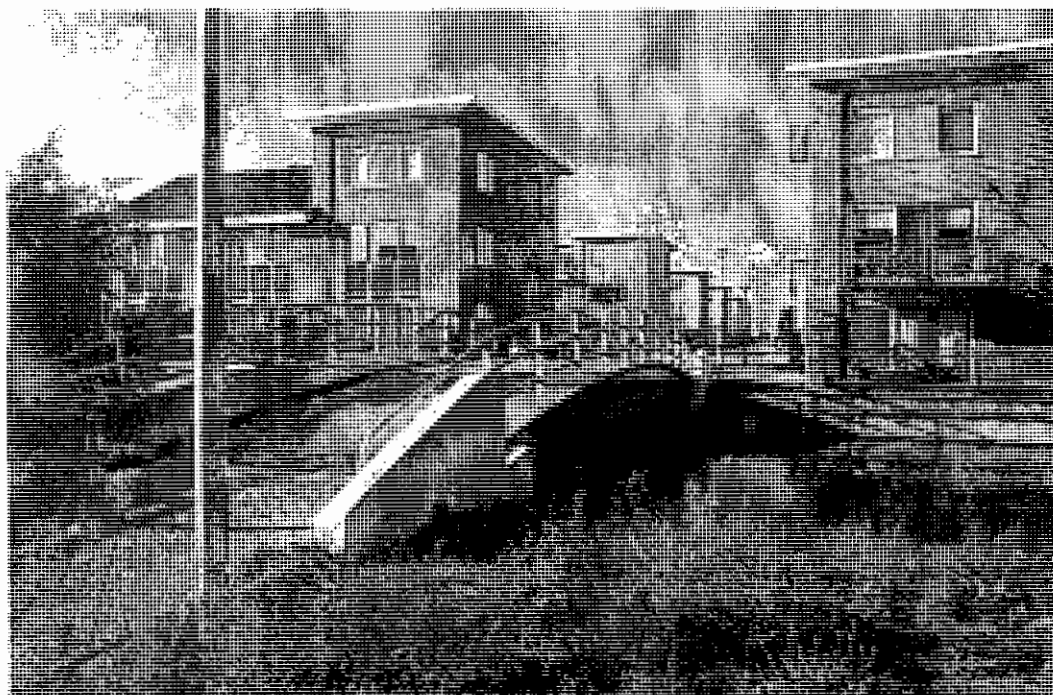
4.2.1 Recente nieuwbouw

Tussen 1997-2005 is 38% van de nieuwbouwproductie in Zaanstad in het gestapelde segment gebouwd. Voor de periode 2005-2010 is de prognose dat 46% in het gestapelde segment gebouwd gaat worden.

Van de woningen die de afgelopen acht jaar (1997-2005) gebouwd zijn, is 35% in het huursegment gebouwd. Slechts 8% van de totale nieuwbouwproductie van 4.600 woningen tussen 1997-2004 is in het duurdere huursegment gerealiseerd. De

nieuwbouw koopwoningen zijn voor het grootste deel in het middeldure (12%) en dure segment gerealiseerd (51%).

Recentelijk zijn in het Inverdan gebied vrijwel geen projecten gerealiseerd. Alleen het appartementencomplex Sarabande is in 2000 opgeleverd. Direct aansluitend aan het gebied is recentelijk wel veel gebouwd. Met name zijn tussen 1998-2003 veel Zaanoevoerprojecten opgeleverd in de appartementensfeer (Zaanwerf, Factorij, Steven en Armada). Aan de westkant van het spoor zijn de overwegend laagbouwprojecten Houtwerf-West en Zwaneneiland gerealiseerd.



De afgelopen jaren is er een gemiddelde productie geweest van 650 woningen per jaar. Over de Vinex periode 1995-2005 was er een taakstelling van 750 woningen per jaar. De binnenstedelijke taakstelling is ruimschoots gehaald. De oorzaak dat de totale taakstelling niet gehaald is dan ook volledig te wijten aan vertragingen op de uitleglocatie Saendelft.

4.2.2 Woningbouwprognose

De verwachting is dat de groei van de woningvoorraad de komende jaren weer toeneemt. De komende jaren wordt in ieder geval één grote locatie gerealiseerd, namelijk de Vinex locatie Saendelft met een productie van ± 4.800 woningen. Naar verwachting zal het nieuwbouwaanbod ten opzichte van de afgelopen acht jaar aanzienlijk toenemen. Inzet is om tussen 2005-2010 tenminste gemiddeld 1.500 woningen per jaar te bouwen. In 2005 zijn er 823 woningen gebouwd. Voor 2006 is de prognose rond 1.200 á 1.300 woningen.

Aanvullend onderzoek over de haalbaarheid van woningbouw in het Inverdan gebied is gedaan door INBO Adviseurs. Het INBO - rapport met de titel "Centrumstedelijke locatie Inverdan te Zaanstad" (oktober 2004) concludeert dat het huidige woningbouwprogramma haalbaar is. Er moet wel aandacht gegeven worden aan de afzetmogelijkheden van het duurdere appartementen koopsegment. Precisie van fasering, onderlinge afstemming van deelprojecten en mogelijkheid van segmentverschuiving zijn de condities waaronder dit deel van het woningbouwprogramma haalbaar is. Het is dan ook haalbaar om in Inverdan de komende jaren in totaal 2.500 tot 3.000 woningen te realiseren, die qua woonproduct

(grootte, indeling, comfort, buiten ruimte, etc.) aansluiten bij de genoemde doelgroepen. Gezien de stabiliserende koopwoningenmarkt is het vooral van belang de duurdere appartementen over meerdere jaren af te zetten en af te stemmen op appartementen projecten elders in Zaandam.

4.3 Onderzoek economische aspecten

4.3.1 Detailhandel, horeca en leisure

Sinds 1990 zijn er verschillende studies verricht over het station- en het centrumgebied. In 1991 heeft de gemeente in samenwerking met ontwikkelaar MAB de eerste concrete stappen in de aanpak van het gebied vastgelegd in het Masterplan Zaancentrum. De paviljoens en het winkelcentrum Rozenhof zijn gerealiseerd. De projectonderdelen m.b.t. het Ankersmidplein zijn echter niet voltooid. Er bestonden destijds met name twijfels over de haalbaarheid van 7000 m² winkelruimte. Dit heeft geleid tot een onderzoek van Kolpron in 1996 naar de concurrentiepositie van het centrum en het ontwikkelingsperspectief voor het Ankersmidplein. Belangrijkste constatering uit het onderzoek zijn:

- onvoldoende koopstromen om het winkelaanbod rendabel te laten functioneren;
- onvoldoende aantrekkingskracht van het centrum op de regio en buiten de regio.

Kolpron verwacht dat het winkelaanbod tot 2005 voldoende is om aan de vraag te voorzien. In plaats van grootschalige winkelontwikkeling op het Ankersmidplein stelt Kolpron een gemengd programma voor met dienstverlening, leisure, horeca, publieke instellingen, reguliere winkelruimte (750 m²) en een grootschalige winkelformule (2000 m²).

In 2001 stelt Kolpron in opdracht van de gemeente de structuurvisie retail-leisure op. De volgende uitgangspunten voor Zaancentrum staan centraal:

- Versterking ruimtelijke structuur kernwinkelapparaat en bereikbaarheid
 - a. Versterken beleavingsaspecten
 - b. Inzetten op ruimtelijke kwaliteitsverbreding
- Verbreding retail- en leisure functies leidt tot groei bestedingen in de binnenstad
 - a. Versterken multifunctionaliteit
 - b. Versterking onderscheidend vermogen
 - c. De binnenstad is bij uitstek het milieu voor kleinschalige op vergelijkend en recreatief gerichte winkels. Daarnaast moet er ook ruimte zijn voor grootschalige formules.
- Publieksverbreding.

Leisure is gezien het toenemend maatschappelijk en economisch belang, een interessante toevoeging aan het centrum van Zaandam. Kolpron verwacht dat 40 à 50 % van de bezoekers van leisurevoorzieningen/ GDV in de Knoop een bezoek zal brengen aan het centrum.

In november 2002 verschijnt het door WPM opgestelde rapport "Zaancentrum, ruimte voor vernieuwing". Dit rapport heeft ten doel het in het 'Ontwikkelingsperspectief Inverdan' opgenomen programma en stedenbouwkundig ontwerp te toetsen. De belangrijkste conclusies waren destijds:

- Zaancentrum moet een 'convenience' centrum blijven: prettig, gezellig en gemakkelijk (d.w.z. breed assortiment).
- Al te exclusieve winkelformules in het luxe segment passen hier niet in.

- Er is theoretisch ruimte voor een toename van het aantal m² winkelvloer van plm. 10.000 m² vvo tot het jaar 2010. Dit is een toename van ongeveer 20% ten opzichte van de huidige hoeveelheid.
- Op het Ankersmidplein komen bij voorkeur grootschalige centrumformules (sport, drogist) die niet concurreren met de formules op de Gedempte Gracht maar die hieraan complementair zijn.
- De Gracht wordt de spil van het winkelhart met een redelijke mate van voorspelbaarheid (=slagingskans). Hier bevinden zich de trekkers Hema, V&D en H&M, filiaalbedrijven en lokale ondernemingen. Het accent zal liggen op kleding, schoenen, cadeaus, gemaksdiensten (bijvoorbeeld schoenreparatie), en kleine horeca.
- Het maken van doorsteken vanaf de gracht naar de Vinkenstraat wordt afgeraden. Het is niet alleen heel kostbaar, de beoogde circuitvorming zal niet kunstmatig afgedwongen kunnen worden. Loopstromen zijn slechts in zeer beperkte mate te beïnvloeden. De gracht waarin het water in de één of andere vorm zal worden teruggebracht biedt in feite een betere mogelijkheid tot het lopen van een rondje.
- Naast het Ankersmidplein zal een tweede zwaartepunt / oriëntatiepunt moeten worden gecreëerd op het kruispunt Westzijde/Gracht. Hier zal het accent moeten liggen op horeca en leisure.
- Het water terugbrengen in de gracht is een goede ingreep, mits voorzien van voldoende brede 'pleinbruggen'. Deze kunnen ook voor (product)demonstraties, muzikoptredens en terrasjes worden benut.

In lijn met bovengenoemde onderzoeken is in het Masterplan Inverdan ingezet op een ruimtelijke verbetering van het centrum en daarnaast een uitbreiding van het winkelaanbod passend bij de positie van Zaancentrum in de regio:

- vervanging van winkelruimte waardoor ruimtelijke structuur wordt verbeterd (Paviljoens, C&A, Etos, Rustenburggarage, Trefpunt).
- Uitbreiding van het winkelareaal op het Ankersmidplein met als uitgangspunt dat Zaanstad vooral een lokaal verzorgende functie heeft met een beperkte aantrekkingskracht op consumenten van elders.
- Kwaliteitsverbetering in winkelaanbod. Vooral inzetten op grootschalige winkel-formules en leisure/horeca.

4.3.2 Kantoorhoudende dienstverlening (kantoren met baliefunctie)

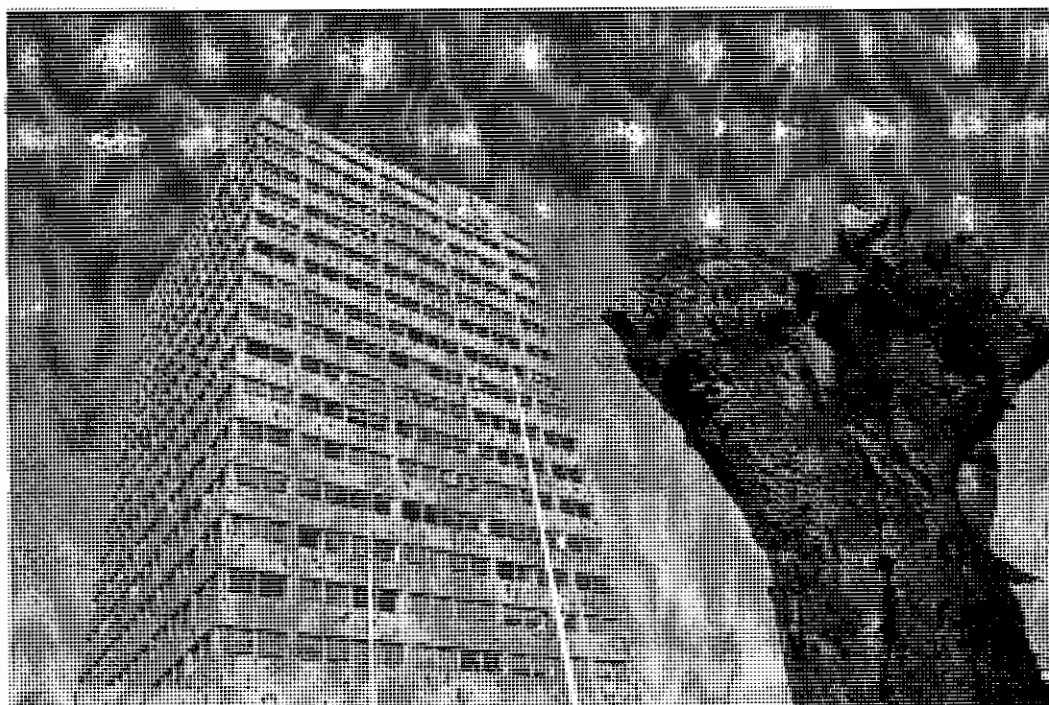
In ZMOP-II geeft Zaanstad aan in te zetten op het versterken van de economische structuur. Het vergroten van de economische diversiteit is essentieel voor toekomstige economische groei. Zaanstad wil meer werkgelegenheid in de dienstensector en beoogt met Inverdan een locatie te ontwikkelen voor kantoorhoudende diensten. Het Masterplan Inverdan heeft een ambitieus kantorenprogramma dat in een gunstige economische conjunctuur door INBO (Markttechnische analyse Inverdan, 2001) is getoetst en haalbaar gevonden.

INBO becijfert dat de totale vraag in de middenvariant uitkomt op circa 175.000 m² in 15 jaar, ofwel gemiddeld circa 11.650 m² per jaar. De sterkste vraag zal zich voordoen in de sector zakelijke diensten. Ter vergelijking: de uitbreiding van het kantoorvloeroppervlak in het verleden kan worden geschat op circa 6.000 m² jaarlijks.

De geprognoseerde vraag in kwantitatieve zin voor de komende 10 à 15 jaar wordt groter geschat dan het aanbod, mits het schaarstebeleid wordt geëffectueerd. In kwalitatieve zin valt op dat het aanbod met name bestaat uit OV-locaties. Het is niet realistisch om te veronderstellen dat de volledige vraag op dergelijke locaties wordt gehonoreerd. Het onderstreept wel het belang van een goede autobereikbaarheid - inclusief parkeren - van het stationsgebied.

INBO schat in dat op termijn een gemiddelde jaarlijkse afzet van ongeveer 7.500 m² mogelijk moet zijn. Dit wordt bevestigd door de makelaardij. Bij een jaarlijkse afzet van 7.500 m² bedraagt de doorlooptijd van het totale project circa 14 jaar.

Voorwaarde is dat rondom het station Zaanadam een marktconform product wordt geboden (wat betreft bereikbaarheid, zichtbaarheid, gebouwtypologie, parkeren, prijsniveau etc.).



INBO verwacht dat het stationsgebied, zeker op middellange termijn, weinig negatieve invloed zal ondervinden van marktontwikkelingen in Alkmaar en Amsterdam. Met name de planvorming rondom centrum Amsterdam-Noord wordt als concurrerend gezien. Vooral ten opzichte hiervan zal Zaanstad zich dus moeten onderscheiden.

Om het kantorenmilieu te verbeteren zijn zaken als ontsluiting, parkeermogelijkheden, zichtbaarheid en courantheid van de gebouwen van groot belang. In ieder geval moet worden gedacht aan het toevoegen van gebouwde parkeervoorzieningen. Deze toevoeging kan bovendien een positief effect hebben op de totale planexploitatie. Mede in het licht van het te ontwikkelen parkeerbeleid zal hierover nog nadere besluitvorming moeten plaatshebben.

Bureau Buiten (2004) heeft in de structuurvisie kantorenmarkt Zaanstad wederom naar de situatie op de (Zaanse) kantorenmarkt gekeken. Dit in het licht van de verslechterde kantorenmarkt sinds de laatste analyse van INBO welke in 2001 plaats vond. Bekeken is of er een aanpassing nodig is van het programma of de fasering. Daarbij is het uitgangspunt gehanteerd dat Zaanstad prioriteit geeft aan de ontwikkeling van Inverdan boven evt. andere Zaanse locaties en dat de kantoorontwikkeling niet bij elke conjuncturele schommeling ter discussie komt te staan.

Bureau Buiten is bij het onderzoek uitgegaan van het feitelijk nog te ontwikkelen programma voor de markt (88.000 m² bvo). Hierbij zijn o.a. het stadhuis, een hotel en het IKTC welke opgenomen waren in het kantorenprogramma van het Structuur- en Masterplan (120.000 m² bvo), niet inbegrepen.

De kantorenvisie geeft voor Inverdan de volgende adviezen op het gebied van fasering, segmentering en te hanteren parkeernormen:

- Uitgaande van een vraagscenario voor kantoren binnen Inverdan van 5.500-7.500 m² bvo per jaar en een totaal aanbod van een kleine 88.000 m² bvo, dient de fasering

met ten minste vier jaar te worden verlengd tot en met 2016 (start bouw). Tevens moeten, gelet op het relatief kleinschalige karakter van de Zaanse markt, grotere kantoren worden opgesplitst of in modulaire vorm op de markt worden gebracht en in de tijd worden uitgesmeerd,

- Differentiatie binnen de Inverdan plannen blijft noodzakelijk. Dit kan bij voorbeeld door het aanbieden van kantoorvilla's tot maximaal 1.000 m² bvo in het noordelijk deel. Ook een afwisseling van geschakeld en vrijstand en een variëteit aan architectuur binnen herkenbare stedenbouwkundige randvoorwaarden bieden hiertoe mogelijkheden. Enige prijsdifferentiatie is wenselijk,
- Zaanstad kan en moet zich positief onderscheiden ten opzichte van Amsterdam door marktconforme parkeernormen aan te bieden. Een differentiatie binnen het ROA-gebied ten noorden en ten zuiden van het Noordzeekanaal is gerechtvaardigd gelet op de verschillen in ruimtelijk-economische context en het belang van versterking van de werkgelegenheidsfunctie in het gebied boven het kanaal.

Evenals INBO geeft Bureau Buiten aan dat een vraag van 7.500 m² bvo per jaar op middellange termijn een reële schatting is. Tot 2008 gaat Bureau Buiten echter uit van een voorzigtiger scenario waarbij wordt uitgegaan van een vraag van 5.500 m² bvo. Gedurende de realisatie van Inverdan zal de fasering en het kantorenprogramma van Inverdan continue aanpassing nodig hebben. Vooral door de veranderende situatie op de kantorenmarkt.

Het naar beneden bijstellen van het kantorenprogramma in het kader van de actualisatie van het Masterplan (Haalbaar en Betaalbaar, juli 2005) is een gevolg van de ruime kantorenmarkt. Ook eventuele toekomstige aanpassingen veranderen niets aan de doelstelling Inverdan als gemengde woon-werklocatie te realiseren.

Een zekere mate van standvastigheid zonder de realiteit uit het oog te verliezen is nodig om kantoorontwikkeling in het gebied op gang te brengen.

4.3.3 Bedrijfshuisvesting / woonwerkcombinaties

Op termijn zullen veel van de huidige bedrijven op de bedrijvenlocaties in Inverdan plaats maken voor nieuwe ontwikkelingen. Deels zal dit een autonoom proces zijn aangezet door de voortgaande verstedelijking, waardoor functies zich niet meer kunnen voegen in het gebied. In een aantal onderdelen van het plangebied zullen nieuwe huisvestingmogelijkheden worden gecreëerd voor kleinschalige bedrijvigheid welke zich goed laat combineren met wonen. Dit kan in de vorm van woonwerkcombinaties of door kleine concentraties van bedrijfsruimte in woongebieden te introduceren. Kortom een functiemix zowel op gebouwniveau als op terreinniveau.

Een woonwerkcombinatie (woonwerkunit) wordt in dit bestemmingsplan gedefinieerd als: een combinatie van wonen en werken, de laatste functie in categorie 1 van de Lijst van Bedrijfstypen of daarmee vergelijkbaar, ook uitsluitend als woning te gebruiken. Het verschil met bedrijfsruimte is, dat bij de laatste functie niet wordt gewoond, tenzij in de vorm van een dienstwoning.

Inbo (2001) komt in haar markttechnische analyse onder meer tot de volgende conclusies:

- In voorgaande plannen voor het Zaanse stationsgebied en omgeving wordt uitgegaan van circa 170 woonwerkcombinaties op gebouwniveau. Vanuit marktoverwegingen zou het aantal woonwerkcombinaties moeten worden teruggebracht tot circa 75 stuks.
- De referentiebeelden in diverse documenten over het stationsgebied Zaandam gaan uit van woonwerkconcepten die in Nederland uniek zijn, multitenant oplossingen, vaak over 4 of meer lagen. Dit kan risicovol zijn, maar zeker ook kansrijk. Voorgesteld wordt om in ieder geval een deel van het programma te realiseren als "traditionele" woonwerkunit, ten einde risico's zoveel mogelijk te spreiden.

- Bij het opstellen van het bestemmingsplan ware ten aanzien van de woonwerkunits een grote flexibiliteit te betrachten: de mogelijkheid moet worden geboden om de woonwerkunits ook alleen als woning te gebruiken. Zeker bij de realisering van multitenantoplossingen over meerdere lagen moet zeer flexibel worden omgesprongen met de toekomstige gebruiksmogelijkheden.
- Doelgroepen voor woonwerkunits zijn divers. Men kan denken aan zakelijke dienstverlening, creatieve beroepen en beroepen in de zorgsector. Voor "bedrijfsmatige functies" komen activiteiten die weinig milieuhinder (t/m cat. II) veroorzaken in aanmerking, zoals ambachtelijke bedrijvigheid. Voor woonwerkcombinaties op gebiedsniveau moet aan dezelfde doelgroepen worden gedacht. In het bijzonder gaat het dan om kleinschalige wijkkantoren, automatisering en financiële en zakelijke dienstverlening, tot circa 3.000 m². Daarnaast kan worden gedacht aan publieksgerichte dienstverlening ('baliefuncties') zoals uitzendbureau, bank, reisbureau, postkantoor, kapper, etc.
- Ruimtelijke clustering van woonwerkunits, hetzij door middel van schakelen, hetzij door middel van een "hofconcept", vergroot de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de projecten en is daarmee aan te bevelen. Bovendien kan dubbelgebruik van parkeerruimte worden bewerkstelligd.

4.4 Onderzoek cultuurhistorische waarden

De gemeente Zaanstad heeft onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden die in het gebied aanwezig zijn.

De gebieden de Knoop, Spoorstrip-Oost (noordzijde), Westerwatering-Oost, Spoorstrip-West, Spoorstrip-Zuidwest, de Kenniswijk, de Eilanden en de Bult liggen op een deel van het voormalige Westzijderveld met de aangrenzende dijken. Vanuit historisch geografisch oogpunt zijn in dit gebied de resterende grote sloten zoals de Watering, de Papenpadsloot en de dijsloot van de Westzanerdijk van belang, alsmede de braak en de Westzanerdijk met de bijbehorende bebouwing. Molen De Held Jozua, een beschermd monument, vormt samen met de bijbehorende schuren en sloten eveneens een belangrijk cultuurhistorisch element. Bij de inrichting van deze gebieden zal met deze elementen zoveel als mogelijk is rekening worden gehouden. Oude sloten worden zoveel mogelijk gehandhaafd en met de windvang van de molen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden. In het gebied liggen zonder twijfel ook resten van middeleeuwse ontginningsboerderijen en traankokerijen, molens en andere industriële bedrijvigheid uit de 16^e tot 18^e eeuw. Onduidelijk is of door de bouwactiviteiten van de afgelopen dertig jaar deze vindplaatsen nog van archeologische waarde zijn. De kans is aanwezig dat ze zijn verstoord. Nader onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

In de gebieden Houthavenkade, Oud Zaenden en Spoorstrip-Oost (zuidzijde) zijn mogelijk resten aanwezig van de nederzetting Oud-Zaenden. Nabij deze gebieden zijn in het verleden resten aangetroffen van deze nederzetting. Naast aardewerk uit de elfde en twaalfde eeuw zijn ook boomkisten gevonden, uitgeholde boomstammen die dienst deden als grafkisten. De kern van deze nederzetting kan niet precies worden aangegeven maar lag waarschijnlijk in één van de drie bovengenoemde gebieden. Zoals hiervoor al aangegeven, maakt thans echter alleen Spoorstrip-Oost (Zuidzijde) deel uit van het plangebied.

In de gebieden de Knoop en de Overtuinen zijn de Vaart en de Papenpadsloot historisch-geografisch belangwekkende elementen evenals de Westzanerdijk en het Volkspark. Bij de herinrichting van deze gebieden moet met deze elementen rekening worden gehouden. De bebouwing in deze gebieden zal moeten worden onderzocht op haar monumentale en bouwkundige waarde. Eventuele archeologische vindplaatsen in

deze gebieden zijn vermoedelijk verstoord door de bouwwerkzaamheden van de afgelopen honderd jaar zodat een nader onderzoek hiernaar niet nuttig wordt geacht.

Vanuit cultuur-historisch oogpunt zijn het Centrum, het Krimp, de Klauwershoek en de Burcht van groot belang. Hier is de oude padstructuur nog aanwezig (o.a. Gedempte Gracht, Rozengracht en Vinkenstraat) met in een enkel geval nog fraaie bebouwing, beeldbepalende panden en beschermde monumenten. Bij de Dam, op het Krimp en de Klauwershoek en langs de Hogendijk is het historische centrum van Zaandam het best bewaard gebleven. De sluizen in de Dam met de accijnshuisjes en de stenen wapenschilden passen hier goed bij. In deze gebieden zijn zelfs nog voorbeelden van de typische Zaanse houtbouw te vinden en ook de historische verkaveling is grotendeels nog in tact. In de bodem van het gebied liggen resten van middeleeuwse en latere bebouwing evenals resten van scheepswerven en andere industrie.

Gestreefd moet worden de bestaande historisch-geografische waarden (slotenpatroon, padenstructuur, dijken) binnen het Centrum, het Krimp, de Klauwershoek en de Burcht onderdeel te laten zijn van de plannen voor het gebied. Vooral de Hogendijk is van belang omdat het gebied daaromheen al sterk veranderd is en de dijk steeds meer haar karakter dreigt te verliezen. De beschermde monumenten in dit gebied dienen volgens de Monumentenwet te worden beschermd. Naast deze beschermde panden zijn nog veel bouwkundige en historisch interessante gebouwen en monumentale en beeldbepalende panden aanwezig. Omdat in het verleden, vooral rond de Gedempte Gracht en Rozengracht, al veel van historische waarde is gesloopt of veranderd zullen ook deze niet-beschermde maar toch cultuurhistorisch waardevolle panden moeten worden behouden. Tevens moet gestreefd worden naar herstel van panden waarvan door verbouwing een deel van de cultuurhistorische waarde verloren gegaan is.

In het Centrum, het Krimp, de Klauwershoek en de Burcht zullen de archeologische resten zoveel mogelijk moeten worden ontzien. Is aantasting door graafwerkzaamheden onvermijdelijk dan zullen de archeologische vindplaatsen eerst door middel van opgravingen onderzocht moeten worden.

4.5 Milieuonderzoek

4.5.1 Inleiding

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de milieugevolgen van het project Inverdan voor het plangebied.

De resultaten en de consequenties hiervan zijn in het afzonderlijke milieuonderzoek weergegeven. Het is als bijlage 1 van de toelichting opgenomen. Hierna volgen de algemene conclusies van het milieuonderzoek. In de bijlage wordt per deelgebied ingegaan op de diverse milieuaspecten.

4.5.2 Algemene conclusies milieuonderzoek

Geluid

Binnen het bestemmingsplan Inverdan zijn de aspecten Industrielawaai, railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai onderzocht. Hieruit blijkt het volgende:

- *Industrielawaai.*

Een klein deel van het bestemmingsplan Inverdan is gelegen binnen de geluidszones van de industrieterreinen 'Achterluispolder, Westerspoor-Zuid en omstreken' in de

gemeente Zaanstad en het industrieterrein 'Industrieterrein Westpoort' in Amsterdam. De geluidgevoelige bestemmingen binnen de genoemde geluidszones zullen geen hogere geluidsbelasting gaan ondervinden dan 50 dB(A). Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en hoeft voor het aspect industrielawaai geen procedure voor een hogere grenswaarde te worden gevoerd.

- *Railverkeerslawaaï*

Door het bestemmingsplangebied Inverdan loopt de spoorlijn Zaandam-Uitgeest. Binnen de geluidszone van deze spoorlijn zijn geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd. Een deel van deze geluidgevoelige bestemmingen zullen een geluidsbelasting gaan ondervinden tussen de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en de wettelijk maximaal toelaatbare grenswaarde van 70 dB(A). Voor deze bestemmingen zal bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd. Voor één geluidgevoelige bestemming wordt de wettelijk maximaal toelaatbare grenswaarde van 70 dB(A) overschreden. Voor deze bestemming zal de geluidsbelaste gevel als 'dove gevel' moeten worden uitgevoerd.

- *Wegverkeerslawaaï*

Door het bestemmingsplangebied Inverdan loopt een aantal wegen met een hoge verkeersintensiteit, zoals de Provincialeweg en de Houtveldweg/Houtveldsingel. Voor deze wegen is een prognose van de verkeersintensiteiten op basis van een tijdelijk en een eind verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld. Voor deze beide situaties is de geluidssituatie onderzocht. Hieruit blijkt dat de verschillen ten aanzien van de beide VCP's marginaal zijn.

Binnen de zoneringsplichtige wegen zijn geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd. Een deel van deze geluidgevoelige bestemmingen zullen een geluidsbelasting gaan ondervinden tussen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en de wettelijk maximaal toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A). Voor deze bestemmingen zal bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd. Voor een aantal geluidgevoelige bestemmingen langs met name de Provincialeweg wordt de wettelijk maximaal toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A) aan de gevels aan de straatzijde overschreden. Voor deze geluidgevoelige bestemmingen zullen de geluidsbelaste gevel als 'dove gevel' moeten worden uitgevoerd.

Als gevolg van de reconstructie van de Stationsstraat zullen enkele woningen langs de Stationsstraat een hogere geluidsbelasting gaan ondervinden dan 2 dB(A). Hierdoor is zonder geluidsreducerende maatregelen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Door het toepassen van geluidsabsorberend asfalt in de vorm van 2 laags ZOAB met fijne textuur vindt er een afname plaats van de geluidsbelasting met ruim 1,5 dB(A) op basis van het eind VCP. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.

Externe veiligheid

Binnen het bestemmingsplan Inverdan zijn de risicodragende activiteiten bij inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen door het bestemmingsplan onderzocht. Hieruit blijkt het volgende:

- *Risicodragende activiteiten bij inrichtingen*

Binnen het plangebied bevindt zich een aantal bedrijven dat valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Van de onderzochte inrichtingen is er een inrichting die geamoveerd moet worden om de ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplan mogelijk te maken. Het betreft een LPG station langs de Provincialeweg. De verkoop van benzine kan uiteraard wél worden voortgezet.

- *Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg N203 leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarde van 1.10^{-6} voor het plaatsgebonden risico. Wel vindt er een overschrijding van oriëntatiewaarde voor het groepsrisico plaats. De Provincialeweg N203 zal uit de 'Route gevaarlijke stoffen' worden gehaald, waardoor het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg geen belemmering zal gaan vormen voor de ruimtelijke ontwikkeling in het bestemmingsplan.

- *Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Zaandam - Uitgeest leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarde van 1.10^{-6} voor het plaatsgebonden risico. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt ook niet overschreden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn zal geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van het deelgebied. Door ProRail is schriftelijk aangegeven dat voor het bestemmingsplan plan Inverdan uitgegaan kan worden van de beleidsvrije marktprognose van 0 voor de risicobenadering.

Geur

Binnen het bestemmingsplan Inverdan zijn de geuremitterende inrichtingen onderzocht. Hieruit blijkt dat binnen het deelgebied De Overtuinen zich een geuremitterende bedrijf bevindt, namelijk Goglio North Europe BV. De relatief lage geuremissie van het bedrijf zal niet worden waargenomen in het gebied Inverdan bij een goed werkende naverbranderinstallatie.

Direct naast de Overtuinen bevindt zich een geuremitterend bedrijf, namelijk United Biscuits BV. Het betreft een koekjesfabriek. Het bedrijf ligt op basis van de aangenaamheid van de geur beneden de, volgens de geurmaatlat te hanteren, geurdrempel, waardoor het bedrijf geen belemmering zal vormen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het bestemmingsplan.

Luchtkwaliteit

De onderzoeksuitkomsten (zie hoofdstuk 5 t/m 14 en bijlage 4 van het milieuonderzoek) geven aan dat er slechts op een enkele locatie in Inverdan sprake is van overschrijding van grenswaarden. Het gaat in zowel 2010 als 2015 om de Provincialeweg in de deelgebieden 1A De Knoop en 1B Spoorstrip-Oost zuidzijde. In deze deelgebieden wordt in de beschouwde jaren de jaargemiddelde grenswaarde van stikstofdioxide en de grenswaarde voor de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof overschreden. De component fijn stof is hierbij maatgevend (de contour voor stikstofdioxide ligt verder van de weg af).

De contour van de grenswaarde voor de daggemiddelde grenswaarde van fijn stof ligt voor 2015 in de autonome ontwikkeling op 15 m uit de as van de weg en voor het planalternatief, de ontwikkeling van Inverdan, op 19 m uit de as van de weg. De feitelijke omvang van het overschrijdingsgebied wordt bepaald door de strook die tussen de rand van de weg en de overschrijdingscontour ligt. In het planalternatief wordt de infrastructuur op een aantal plaatsen verbreed. Hierdoor komt het blootstellingsgebied op een grotere afstand van de as van de weg te liggen. Met andere woorden: de eventuele voetgangers en fietsers bevinden zich op een gemiddeld grotere afstand van de auto's dan in de autonome situatie, waarin de weg smaller is. Door die grotere afstand is de luchtverontreiniging al wat meer verspreid (verdund) dan bij de smallere weg. Een grotere verdunning resulteert in lagere concentraties langs de weg, waardoor de omvang van het gebied waar de concentratie boven de grenswaarde ligt, in het planalternatief afneemt ten opzichte van de autonome situatie. Uit het (salderings)onderzoek blijkt dat in het planalternatief, de ontwikkeling van Inverdan, het overschrijdingsoppervlak 1.350 m^2 kleiner is dan in de autonome ontwikkeling. In 2010 ligt de contour voor de autonome ontwikkeling 1 m verder uit de as van de weg (dus op 16 m) en die voor het planalternatief op dezelfde afstand (19 m). Het overschrijdings-

oppervlak is dan voor het planalternatief met 1.800 m² kleiner dan in de autonome ontwikkeling (zie bijlage 4 van het milieuonderzoek).

De conclusie is dat de luchtkwaliteit door de ontwikkeling van Inverdan op een enkele locatie verslechtert, maar dat voor geheel Inverdan het gebied waar overschrijding van grenswaarde optreedt, kleiner wordt en de luchtkwaliteit per saldo dus verbetert.

Ten aanzien van de verandering van het aantal blootgestelden kan het volgende worden opgemerkt. In Inverdan worden een aantal maatregelen genomen die de blootstelling van fietsers en voetgangers in Inverdan zal verminderen. In paragraaf 5.2.1, onderdeel "fiets" van deze toelichting is dit gedocumenteerd. Het aantal inwoners dat blootgesteld wordt aan een luchtkwaliteit die niet voldoet aan het Blk 2005 zal niet veranderen. Weliswaar worden er in de deelgebieden A1 en B1 woningen gebouwd die in 2010 en 2015 aan de gevel een fijnstofconcentratie hebben die niet voldoet aan de grenswaarde voor de daggemiddelde fijnstofconcentratie, de bewoners zullen hiervan geen last hebben. Dit komt omdat de woningen door de hoge geluidbelasting zullen worden voorzien van een dove gevel, die ook luchtdicht is. De ventilatie wordt geregeld vanaf de andere, verkeersluwe zijde van de woning, waar de luchtkwaliteit ongeveer overeenkomt met het achtergrondniveau. De conclusie is dan ook dat door de integrale aanpak van de luchtkwaliteit in Inverdan het aantal blootgestelden per saldo zal dalen, met name door specifieke maatregelen om fietsers en voetgangers af te schermen van het gemotoriseerde verkeer.

Het onderzoek is uitgevoerd voor het gebied Inverdan. Uit de uitkomsten is af te leiden dat er op het noordelijke deel van de Provincialeweg geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden. Daaruit kan worden afgeleid dat ook noordelijker van Inverdan geen overschrijdingen van de grenswaarden zullen optreden. Aan de zuidzijde is dat wellicht mogelijk. Analooq aan de uitkomsten van het salderingsonderzoek kan echter worden vastgesteld dat in het geval er hier sprake zou zijn van overschrijding, verrekening hiervan met het batige saldo van 1.350 m² in 2015 en van 1.800 m² in 2010 tot een positief resultaat zal leiden.

Bedrijven

Binnen het bestemmingsplan Inverdan is de milieu-invloed van de bestaande bedrijven onderzocht. Hieruit blijkt dat de bedrijven langs de Mauritsstraat en de bedrijven langs het Krimp dusdanige milieuzones hebben, dat hiermee voor de ruimtelijke ontwikkelingen rekening dient te worden gehouden. Ten opzichte van deze bedrijven dient voor de ruimtelijke ontwikkelingen een bepaalde milieuzonering in acht te worden genomen, dan wel aanvullende maatregelen te worden getroffen om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

Bodem

Binnen het bestemmingsplan Inverdan zijn voor diverse locaties de bodem onderzocht. Hieruit blijkt dat op diverse locaties binnen het bestemmingsplan lichte tot sterke verontreinigingen voorkomen. Met de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan dient hiermee rekening te worden gehouden. Voor iedere bouwlocaties dient een verklaring van geen bezwaar te worden afgegeven door de gemeente Zaanstad, alvorens er kan worden gebouwd.

4.6 Onderzoek sociale voorzieningen

De gemeente heeft onderzocht wat de consequenties zijn van het programma Inverdan voor het niveau van de sociale voorzieningen. De resultaten daarvan zijn hieronder weergegeven.

4.6.1 Eerstelijns gezondheidszorg

Uitgaande van de 2500 – 3000 nieuw te bouwen woningen zal de vraag naar huis- en tandartsenzorg zodanig stijgen, dat uitbreiding van het huidige aanbod met één volledige huisarts en één tandartspraktijk gewenst is. Gelet op de huidige tekorten in het gebied Zaandam-West wordt gedacht aan een HOED (Huisartsen Onder Eén Dak) voor vier huisartsen en eventueel paramedische voorzieningen. Gedacht moet worden aan een ruimtebeslag van omstreeks 330 m².

4.6.2 Zorg, service- en dienstverlening

Binnen het Inverdangebied worden circa 100 zorgwoningen en circa 360 seniorenwoningen gerealiseerd. Zowel in de Knoop als in de Overtuinen worden in ieder geval 50 zorgwoningen gebouwd. Deze woningen kunnen als cluster een zogenoemde woonservicewijk vormen. In een woonservicewijk wordt aan de bewoners van de zorgwoningen in ieder geval 24uurszorg geleverd. Deze zones vormen een belangrijke functie voor thuiswonende ouderen en gehandicapten uit de directe omgeving. In de Knoop wordt voor deze doelgroepen gestreefd naar de realisatie van een wijksteunpunt, met als mogelijke functies dagopvang, open inloop, preventie-activiteiten, informatie - en advies en welzijnscontrole.

In de Overtuinen wordt met de woonservicewijk aansluiting gezocht bij een nabijgelegen zorgcentrum, waar al de nodige voorzieningen aanwezig zijn.

4.6.3 Kinderopvang en Buitenschoolse opvang

In het gebied zijn twee kinderopvangcentra en een buitenschoolse opvang gevestigd. Deze opvangcentra zullen in verband met de planontwikkeling op die plek geherhuisvest moeten worden.

4.6.4 Scholen

Op basis van het te realiseren aantal woningen in het plangebied ontstaat behoefte aan uitbreiding van de scholencapaciteit voor het primair onderwijs. De oplossing voor de uitbreidingsbehoefte wordt aan de oostkant gezocht in uitbreiding van de capaciteit bij omliggende scholen. Aan de westkant zijn zowel een dislocatie (dependance) als uitbreiding bij bestaande scholen een mogelijkheid.

4.6.5 Multifunctioneel voorzieningenknooppunt

Het combineren van verschillende voorzieningen in één gebouw is een ontwikkeling, die momenteel in meerdere sectoren en gebieden te zien is: woonservicewijken / wijksteunpuntfuncties brede school dagindielingsarrangementen / dienstenknooppunten. Verschillende functies en organisaties in één gebouw brengen kan op zichzelf de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren. Daarnaast kan het echter ook leiden tot verdergaande inhoudelijke samenwerking en daarmee tot verbetering van het aanbod. Door bijvoorbeeld zorg en dienstverlening aan ouderen én kinderen op één locatie onder te brengen kunnen nieuwe activiteiten en diensten gevormd worden en een efficiëntere dienstverlening. Dat klinkt bijna vanzelfsprekend, maar in de praktijk blijkt het doorgaans buitengewoon lastig om multifunctionele voorziening tot stand te brengen. Het gaat vaak om functies, die ieder op eigen wijze worden aangestuurd en gefinancierd en eigen kwaliteitseisen stellen. Het vergt daarom een sterke gezamenlijke wil en ambitie en veel creativiteit van de deelnemende partners om tot daadwerkelijk verwezenlijking te kunnen komen.

Mede op basis van het in opdracht van de gemeente door PRIMO verrichte onderzoek naar potentiële gebruikers van de ingeplande 1.000 m² ten behoeve van specifieke welzijnsvoorzieningen gaat de voorkeur uit naar een combinatie van een HOED, met een wijksteunpunt en een 24-uurs zorgvoorziening. Met deze voorzieningen is een minimaal ruimtebeslag van zevenhonderd vierkante meters gemoeid, te realiseren in de Buiging of de directe nabijheid daarvan. De andere 300 m² kan worden gebruikt voor een faciliteit die jongeren bedient. (zie § 4.6.6. Jeugd en jongeren)

4.6.6 Jeugd en jongeren

In het kader van de leefbaarheid zal met name aandacht moeten worden geschonken aan het realiseren van voldoende ruimte voor activiteiten ten behoeve van jongeren en dan vooral aan de Westzijde van het plangebied dat immers ook functies heeft ten behoeve van de buiten het directe plangebied gelegen wijken Westerwatering en Westzanerdijk. Daarom is een deel van de 1.000 m² voor maatschappelijke voorzieningen in principe gereserveerd voor dienstverlening aan jongeren. Hiermee wordt zowel de jongeren het de aangrenzende wijken als de jongeren van het ROC gedacht.

Voor de leeftijdscategorie 12 -25 valt daarbij te denken aan het realiseren van een trapveld, skatevoorziening en informele ontmoetingsplekken, bij voorkeur in en om de lokatie IKTC/"de Bult".

Voor de leeftijdsgroep 5 - 12 zal rekening moeten worden gehouden met het realiseren van een of meerdere speelplaatsen.

Voor de jongste jeugd van 0 tot 5 zullen in de nieuwe woonwijken speelplaatsen komen. Deze speelplaatsen fungeren tevens als ontmoetingsplek voor ouders en de senioren in de wijk.

4.7 Onderzoek water

Zes waterschappen verbonden in Hollands Noorderkwartier hebben "Het waterbeheersplan van de waterschappen in Hollands Noorderkwartier" (1999) geschreven. In deze notitie wordt ingegaan op eisen die een goed waterbeheer stelt. Het gaat om aspecten als veilige watersystemen, de kwaliteit van watersystemen, problemen oplossen in plaats van afwentelen, integraal waterbeheer en de noodzaak van een "brede kijk".

Het waterschap "Het Lange Rond heeft de "Beleidsnotitie Water in stedelijk gebied 2000" uitgebracht. In deze notitie worden in het kader van het dimensioneren van de stedelijke waterhuishouding eisen gesteld met betrekking tot veiligheid, onderhoud (zowel varend als vanaf de kant), kunstwerken, oeververdediging (flauw en onverhard) en doorspoeling en circulatie waterhuishouding.

Ten aanzien van een duurzame inrichting van de waterhuishouding spelen naast de veiligheid van de waterhuishouding en de noodzaak van een goede onderhoudssituatie aspecten als : compacte waterhuishouding (robuuste, grotere waterpartijen), aquatisch milieu (het stimuleren van het zelfreinigend vermogen van het water), kopslootsituaties (dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen), overvloedig bladval in oppervlaktewater (het aantal bladproducerende bomen en planten dient in relatie te zijn met ontvangstcapaciteit van het aangrenzende water)', natuurvriendelijke inrichting oever, duurzaam materiaalgebruik en scheiden van vuilwaterstromen en schoonwaterstromen.

De realisatie van Inverdan heeft consequenties voor het bestaande rioolstelsel. Grote gebouwen zijn geprojecteerd op bestaande hoofdstrengen die dus verlegd moeten worden. Door de hogere dichtheid zal ook meer afvalwater geproduceerd en afgevoerd moeten worden. Vooruitlopend op de ontwikkeling van deelprojecten zal een nieuwe rioolstelsel voor het gehele gebied ontworpen worden en afhankelijk van de

ontwikkeling, aangelegd worden om voor een goede afvoer rioolwater zorg te kunnen dragen.

Bij herinrichting van het gebied bestaan kansen de waterketen (stelsel van drinkwatergebruik, afval-, en regenwaterafvoer) duurzamer in te richten. Gestreefd kan worden naar een hoge mate van afkoppelen (dakafvoeren direct naar de sloot, ook bij een gemengd rioolstelsel) te bewerkstelligen en aspecten van duurzaamheid zoals het hergebruik van regenwater te introduceren. Deze inventarisatie geeft de bestaande grondwaterstanden weer zonder dat een conclusie wordt getrokken over (on-) mogelijkheden bij de herinrichting van het gebied.

Bij herinrichting zullen slotenpatronen wijzigen waardoor ook grondwaterstanden wijzigen. De geplande bouwkundige objecten in de ondergrond zullen bestaande grondwaterstromingen frustreren. De bestaande ophooglaag en de bestaande maaiveldhoogte zullen niet wijzigen. Aan de hand van nader geohydrologisch onderzoek zal inzicht gekregen moeten worden of het geplande gebruik van het maaiveld mogelijk blijft en of er aan de randen van het gebied geen overlast zal ontstaan door wijzigingen van de grondwaterstand. Het slotenpatroon zal hierop moeten worden aangepast of hulpmiddelen zoals drainages zullen moeten worden toegepast.

Watertoets

In het kader van de watertoets is op 4 maart 2002 overleg geweest met de waterbeheerders. Het verslag van dit overleg is als bijlage 8 opgenomen. Belangrijke aspecten die aan de orde kwamen, zijn

- maatvoering sloten o.a. in verband met de maaiboot;
- piekberging moet mogelijk zijn in het gebied;
- volledige compensatie van nieuwe verharding;
- geen kopsloten;
- voor nadere uitwerking overleg met de waterbeheerder.

Nadien heeft nader overleg plaatsgehad in het kader van het Masterplan. Tenslotte heeft onlangs nog nader overleg plaatsgehad, waarbij door de gemeente is toegezegd dat de toekomstige verhardingen en (de toename van) het water in beeld gebracht zal worden. Dit gezamenlijke onderzoek van waterbeheerder en gemeente is op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zo goed als gereed. Zonodig zullen de resultaten worden aangegeven in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan en eventueel ook de voorschriften, een en ander in overleg met de waterbeheerder.

4.8 Onderzoek natuurwaarden

In 2002 is door het Bureau Van der Goes & Groot een oriënterend onderzoek (quick scan) verricht naar de aanwezige natuurwaarden in het plangebied Inverdan. In 2003 is een vervolgonderzoek verricht. Gezien de te verwachten natuurwaarden in dit verstedelijkte gebied van Zaandam is onderzoek verricht naar:

- de aanwezigheid van beschermde planten, amfibieën en vleermuizen;
- aanwezige (potentiële) nestplaatsen van Gierzwaluwen;
- mogelijke aanwezigheid van de Zandhagedis en beschermde vlinders en libellen op het spoorwegemplacement.

4.8.1 Planten

Zowel begin juni als in de eerste helft van juli van 2002 heeft een inventarisatie van plantensoorten plaatsgevonden. Er zijn twee beschermde plantensoorten aangetroffen:

- Rietorchis
- Gele helmbloem.

De Rietorchis is op enkele locaties aangetroffen op beide oevers van de parallel aan de spoorlijn liggende sloot. Het betreft hier aan de spoorzijde een ruige rietoevers met veel Harig wilgenroosje en Haagwinde. De andere oeverzijde is beschoeid. Rietorchis staat hier juist achter de beschoeiing.

Steeds werden één tot twee exemplaren aangetroffen. Op een overhoek zijn op een droog perceel rond de vijftientig exemplaren van Rietorchis aangetroffen.

Gele helmblom is met een twintigtal exemplaren aangetroffen op een muur van het pand Czarinastraat 45 nabij de brug over de oude dijsloot.

Gele helmblom wordt veel in tuincentra verkocht en verwildert gemakkelijk. Op genoemde locatie is de soort zeer waarschijnlijk ook verwilderd. Overige muurplanten ontbreken ter plaatse.

4.8.2 Amfibieën

De waterkwaliteit van de aanwezige waterpartijen is matig tot slecht te noemen. Het betreft veelal licht brak, stilstaand beschoeide wateren zonder veel watervegetatie en met een beperkt doorzicht. Ook de oevervegetatie is veelal afwezig of slecht ontwikkeld. De bodem bestaat veelal uit een dikke baggerlaag. In de Vaart en Dijksloot is daarnaast sprake van regelmatig aanwezig puin en ander afval op de bodem. De geschiktheid van de onderzochte waterpartijen als leefgebied voor amfibieën kan als gering worden bestempeld.

Toch werd op één locatie in een met Riet dichtgroeïende sloot met onder andere Smalle waterpest en Grof hoomblad aan de rand van het plangebied een zwanger vrouwtje van de Kleine watersalamander aangetroffen.

4.8.3 Gierzwaluwen

Gierzwaluwen zijn een moeilijk te inventariseren soort. Tijdens verschillende inventarisatierondes zijn steeds foeragerende Gierzwaluwen waargenomen. Op basis van vertoond gedrag is het aannemelijk dat een aantal van deze exemplaren in het plangebied hebben gebroed.

Tijdens de inventarisatie zijn potentiële verblijfplaatsen geïnventariseerd. Uit deze gegevens komt naar voren dat met name goede verblijfplaatsen aanwezig zijn in de Russische Buurt (te typeren als een koloniegebied) en in aantal woonblokken langs de Provincialeweg. Deze gegevens zijn aangevuld met gegevens aangeleverd door de Werkgroep Gierzwaluwen van de Vogelwacht Zaanstreek. Door de Werkgroep is een aantal waardevolle aanvullingen verstrekt. Het gaat dan met name om panden langs de Westzanerdijk, in de Czaar Peterstraat en ter hoogte van Theater De Burcht.

Voor het onderzoeksgebied geldt dat als gevolg van woningrenovatie in het verleden het aantal (potentiële) verblijfplaatsen voor Gierzwaluwen is verminderd.

4.8.4 Vleermuizen

Het onderzoek naar vleermuizen heeft zich gericht op de aanwezigheid van verblijvende, foeragerende en langsvliegende vleermuissoorten.

Tijdens de inventarisatierondes zijn drie vleermuissoorten in het gehele plangebied waargenomen, te weten de Gewone dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis en de Laatvlieger.

Gewone dwergvleermuizen zijn foeragerend aangetroffen in half open ruimten zoals tussen boomkruinen o.a. rond het Volkspark en langs oevers van beschutte wateren zoals de Dijksloot achter de Hogendijk.

Gewone dwergvleermuizen verblijven zowel 's zomers als 's winters in gebouwen. In de zomer gebruiken ze vooral spouwmuren en betimmering van moderne woonhuizen. Waarschijnlijk overwinteren Gewone dwergvleermuizen in groepen in uiteenlopende typen gebouwen, waar de temperatuur niet onder het vriespunt komt.

De Ruige dwergvleermuis is in het onderzoeksgebied foeragerend langs de Provinciale weg N203 en in het Volkspark aangetroffen. Hoogst waarschijnlijk zijn het zwerfende exemplaren geweest op zoek naar paringspartners. Ruige dwergvleermuizen zijn in ons land het gehele jaar talrijk. 's Zomers worden voornamelijk mannetjes aangetroffen. De

vrouwtjes verblijven ieder jaar maar tijdelijk in Nederland. Zij verschijnen in het najaar. De mannetjes overwinteren solitair of in groepjes in boomholten, vleermuis- of nestkasten en soms in gebouwen.

De Ruige dwergvleermuis jaagt in verschillende landschapstypen als bossen, open bossages en boven wateren.

De Laatvlieger is verspreid door het gehele gebied aangetroffen, plaatselijk met meerdere exemplaren. Laatvliegers foerageren vaak op beschutte plaatsen, zoals boven vaarten, maar blijven daarbij in open terrein. De Laatvlieger is een karakteristieke soort voor Noord-Holland, die overal voorkomt. Het zwaartepunt van hun verspreiding ligt in de veen- en kleigebieden boven het Noordzeekanaal. In Nederland bewoont de Laatvlieger zowel 's zomers als 's winters uitsluitend gebouwen.

4.8.5 Overige zoogdieren

Juist buiten het gebied werd een foeragerende Egel waargenomen.

4.8.6 Spoorwegemplacement

Tijdens het oriënterend bezoek is het spoorwegemplacement geïnventariseerd op beschermde planten en dieren. Naast de gememoreerde Rietorchissen in langs de oever van de parallel liggende sloot zijn geen beschermde soorten gevonden. Aanwezig was een gangbare spoorwegflora met regelmatige aanwezigheid van Wondklaver. Amfibieën en reptielen zijn ter plaatse niet aangetroffen.

Er is speciale aandacht besteed aan het beoordelen van de mogelijke geschiktheid van het terrein als biotoop voor de Zandhagedis en beschermde vlinders en libellen.

De Zandhagedis is in de jaren tachtig waargenomen langs het goederenspoor in Zaandam. Nadien is hier het spoor verbreed. Actuele waarnemingen van de Zandhagedis ontbreken sindsdien.

De geschiktheid van het spoorwegemplacement als biotoop voor de Zandhagedis wordt als gering beoordeeld. Toch valt de aanwezigheid van de soort niet geheel uit te sluiten. Een soortgelijke conclusie kan worden getrokken met betrekking tot de aanwezigheid van beschermde vlinders. De geschiktheid van het spoorwegemplacement als biotoop voor kritische vlindersoorten is beperkt.

Voor Libellen ligt slechts langs de rand van het spoorwegemplacement een geschikt biotoop in de vorm van een rietkraag met ruigtekruiden. Beschermde libellensoorten zijn hier echter niet te verwachten.

4.8.7 Samenvatting en aanbevelingen

In het plangebied Inverdan zijn tijdens de inventarisaties de volgende beschermde soorten aangetroffen: Rietorchis, Gele Helmbloem, Gierzwaluw, Kleine watersalamander, Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger en Egel. De drie vleermuissoorten komen voor op bijlage 4 van de Habitatrichtlijn. Van de Gierzwaluw bevindt zich een grote populatie in de Russische Buurt.

Daarnaast komen kleine kolonies voor onder de daken van oudere huizen langs de Provincialeweg, Noordschebos en de Westzanerdijk.

Met name voor de Gierzwaluw en de vleermuizen zullen de werkzaamheden gevolgen hebben.

Allereerst kunnen gebouwen, waarin verblijfplaatsen van vleermuizen en Gierzwaluwen zijn aangetoond, alleen worden gesloopt buiten het broedseizoen of buiten de periode van het verblijf in de zomer.

Daarnaast zijn mitigerende en compenserende maatregelen in het project Inverdan zeker op zijn plaats om aanwezige kolonies vervangende en alternatieve nest- of verblijfsgelegenheid te bieden bij nieuwbouw. Tijdens de bouw kunnen hiervoor voorzieningen worden getroffen.

Voor Gierzwaluwen zijn ruimschoots technische mogelijkheden voorhanden om in muren of daken broedholten te creëren middels speciale stenen resp. dakpannen.

Mitigerende maatregelen voor vleermuizen zijn moeilijker aan te geven. 'Toevallig' ontstane spleten of holtes met een beperkte opening in spouwmuren of achter gevelbetimmeringen en daklijsten kunnen toch voor vleermuissoorten een verblijfplaats betekenen. Bouwkundig lenen noord- en/of oostzijden van gebouwen zich hiervoor. Eenvoudige vleermuiskasten zijn ook toe te passen.

Voor te slopen panden met grote potenties voor vleermuizenverblijven verdient het aanbeveling deze vooraf te beoordelen en controleren op winterverblijven.

Daarnaast is het van belang dat het foerageerbiotoop (de brede wateren, het Volkspark en de grote solitaire bomen langs de Provincialeweg) zo min mogelijk aangetast wordt.

Geconcludeerd kan worden dat er uit oogpunt van de wetgeving ten aanzien van natuurwaarden geen grote problemen te verwachten zijn. Aandacht dient besteed te worden aan de oudere huizen langs de Provincialeweg. Voorzover het noodzakelijk is dat ontheffingen als bedoeld in de Flora- en faunawet dienen te worden aangevraagd, is redelijkerwijs verwachten dat deze zullen worden verleend.

5. Gebiedsvisie

5.1 Inleiding

5.1.1 Centrale doelstelling

Centrale doelstelling van Inverdan is Zaanstad een nieuw kloppend hart te geven. Een stadshart waar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd, een stadshart waar de inwoners van alle kernen van Zaanstad trots op zijn en waar zij graag willen verblijven. Door het hele gebied in onderlinge samenhang te ontwikkelen, wil de gemeente de verborgen kwaliteit zichtbaar maken en de potenties beter benutten. Door zo'n integrale ontwikkeling kunnen drie slagen in één keer worden gemaakt:

- Versterken van de ruimtelijke samenhang tussen Zaan, stadshart, stationsgebied en westkant van de stad door de ontwikkeling van een levendig en aantrekkelijk centrumgebied.
- Versterken en verbreden van de sociale en economische structuur door het aantrekken van lokale en regionale kantoren, het realiseren van nieuwe woningen voor verschillende doelgroepen en kwaliteitsverbetering en toevoeging van voorzieningen, detailhandel en horeca.
- Versterken van de gemeenschappelijke identiteit van de meerkemige gemeente door de upgrading van het centrum en de bouw van een nieuw stadhuis naast het spoor. In de stedelijke ontwikkelingsvisie 'ZMOP-II' zet de gemeente in op economische, sociale en fysieke structuurversterking van de stad. Inzet is de identiteit te versterken en een impuls te geven aan de zakelijke en niet zakelijke dienstverlening. Het project Inverdan is van wezenlijk belang om de ambities te realiseren.

Oost-West verbinding: de Knoop

Als regionaal knooppunt wordt het station de spil van het centrum. De relatie tussen de oost en west kant moet worden verbeterd, evenals de relatie tussen station en Gedempte Gracht. De barrière van Provincialeweg, spoor en Houtveldweg wordt kruisingsvrij genomen. In dit verband wordt er voor voetgangers en fietsers de Buiging aangelegd van de Gedempte Gracht over deze barrières heen naar de westkant van het station. In verband met de sociale veiligheid gaan de voetgangers en fietsers zoveel mogelijk samen op. Vanaf de noord-zuid verbinding langs de Vaart tot aan het einde van de Buiging lopen voet- en fietspad parallel. Cultuur en uitgaan rond het Ankersmidplein, worden verknoopt onder andere door de bibliotheek en een multiplexbioscoop binnen de Knoop en restaurants langs de Rozengracht met de Culturele Driehoek rond de Zaan en de Dam.

Het kloppend hart

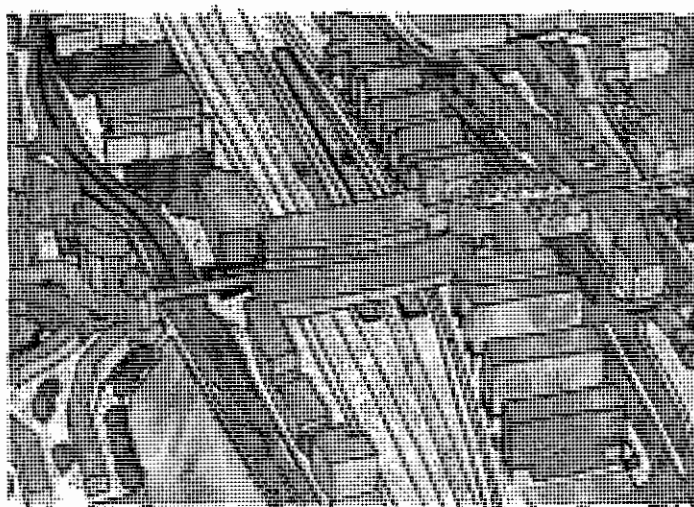
De aantrekkelijkheid van de rest van het centrum voor Zaankanters en bezoekers van buiten Zaanstad wordt versterkt door de ontwikkeling van een nieuw autoluw verblijfsgebied tussen het Ankersmidplein, de Gedempte Gracht (Nieuwe Gracht) en de markt op de Rozengracht.

Door de gracht ontstaat een winkelcircuit op de Gedempte Gracht. Het uitgaansleven speelt zich af langs een route die loopt vanaf de multiplexbioscoop, de cafés en

eethuisjes aan de Rozengracht, naar de horeca op en rond de Dam, de Burcht en Klauwershoek. Het culturele leven vindt voornamelijk plaats rond de Burcht en het Zaantheater, de culturele driehoek.

De Banenmotor

Economische structuurversterking vormt een van de hoofddoelstellingen van het Masterplan Inverdan. Daarbij wordt met name ingezet op een groei van de zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening. Gemikt wordt op een mix van lokale en regionale kantoren met voorzieningen, wonen en onderwijs aan de westkant van het station en een mix van kantoren, wonen, winkelen en leisure aan de oostkant. Dit alles in een hoge dichtheid, waardoor functies elkaar onderling kunnen versterken. Kwaliteit, dynamiek, sfeer en sociale veiligheid zijn sleutelwoorden voor een werkomgeving die past bij de economie van de toekomst. Bereikbaarheid en parkeervoorzieningen zijn nog steeds de belangrijkste vestigingsvoorwaarden van bedrijven. Het verbeteren van de bereikbaarheid, door de verbeterde ontsluiting van het gebied per auto en openbaar vervoer heeft namelijk een positief effect op het vestigingsklimaat.



De Overstapmachine

Door de verbetering van het NS-station Zaandam en het nieuwe dynamische busstation in combinatie met de Buiging en het Stadhuisplein wordt dit deel een bruisende overstapmachine waar treinreizigers, busreizigers, automobilisten, fietsers en voetgangers komen en gaan. Met een groeiende bevolking en toenemende mobiliteitsbehoefte zal het gebruik van het openbaar vervoer flink toenemen. Een eventuele aansluiting in de toekomst op de Noord-Zuidlijn of metrolijn 50, reservering in ruimtegebruik, waarop diverse wijken in Zaanstad worden aangehaakt, vormen een verdere impuls voor het openbaar vervoer. Inverdan is straks een essentiële schakel in de vervoersketen in de Noordelijke Randstad, die zich steeds meer als netwerkstad ontwikkelt. De dynamiek van in- en overstappers vormt de kapstok voor de ontwikkeling van talloze nieuwe voorzieningen op en rond het station. Daarmee krijgt het station ook een eigen aantrekkelijk verblijfsklimaat, net als de stations in de negentiende eeuw of het huidige Schiphol.

De Kenniswijk

Als stationslocatie is Inverdan een uitstekende plek voor onderwijsvoorzieningen. Veel studenten komen immers per bus of trein. Aan de westkant van het spoor wordt de huidige scholenlocatie uitgebreid tot de Kenniswijk een bundeling van beroepsopleidingen, kennisinstituten, woningen voor studenten en starters op de woningmarkt evenals short stay faciliteiten. Bij de westelijke stationsingang wordt ruimte

gereserveerd voor kleinschalige dienstverlening, zoals horeca, crèches, stomerij, winkel voor kantoorartikelen etcetera. Daarnaast passen zorgvoorzieningen goed in deze zone.

5.1.2 Fysieke opgave

De afgelopen decennia is het stedelijk weefsel op veel plaatsen aangetast. De herkenbaarheid is verdwenen. Het stedelijk weefsel dient te worden hersteld. De bestaande identiteit zal dienen als kapstok voor nieuwe ontwikkelingen. Zoveel mogelijk wordt aangesloten op de geest van de plek, de 'genius loci'. Cultuurhistorische waarden worden gebruikt als vertrekpunt voor moderne ingrepen.

5.1.3 Netwerk en Verbindingen

Een belangrijke opgave voor het gebied Inverdan is het herstellen en versterken van netwerken. Om de herkenbaarheid, oriëntatiemogelijkheden en toegankelijkheid van het gebied te vergroten, worden oude en aangetaste netwerken zoveel mogelijk hersteld en onderling verbonden. Daarbij gaat het zowel om waternetwerken als de groene netwerken en verkeersroutes. De verknoping van netwerken vindt plaats rond de Knoop en aan de westkant van het station. De ruimtelijke en ook de sociaal-economische structuur worden daardoor beter, weer helder en duidelijk. Er zullen ingrijpende voorzieningen worden getroffen, waardoor het gebied zich duidelijker als een stedelijk gebied kan ontwikkelen. In het gebied bevindt zich het knooppunt van Zaandam. Hier komt een aantal zeer belangrijke noord-zuid assen, oost-west assen en zones bijeen, die elkaar gedeeltelijk overlappen.

Binnen dit netwerk wordt een aantal deelgebieden onderscheiden, elk met een eigen karakter, optimaal afgestemd op de ligging en de onderlinge samenhang. Deze zijn hiervoor al aangegeven.

5.2 De aspecten van de gebiedsvisie

5.2.1 Uitgangspunten verkeer

Verkeer algemeen

De ontwikkeling van Inverdan maakt het mogelijk om de bereikbaarheid van het stationsgebied en het centrum van Zaanstad in één keer ingrijpend te verbeteren. Een belangrijk thema van Inverdan is het duurzaam mobiliteitsmanagement. Inverdan is daarmee gericht op het terugdringen van de uitgaande pendel en het beter benutten van gewenste vervoersmodaliteiten als spoor, bus en (eventueel) waterbus. Ook op het gebied van langzaam verkeer, dat van groot belang is voor het stimuleren van interne verplaatsingen binnen Zaanstad, zullen sterke verbeteringen worden doorgevoerd op het gebied van aanleg van nieuwe verbindingen, verbetering van bestaande fietsvoorzieningen en de aanleg van stallingsvoorzieningen.

Ondanks deze inspanningen zal het autoverkeer in de loop van de tijd als gevolg van de verdichting van het gebied fors toenemen. De Provincialeweg is daarbij de belangrijkste verkeersader in de stad en in Inverdan. In samenhang met de aanleg van nieuwe infrastructuur aan de zuidwestkant van de stad (Zuidelijke Randweg) wordt het verkeersaanbod verdeeld en in (vernieuwde) banen geleid.

Ook het meervoudig grondgebruik in het nieuwe stadshart ondersteunt de denkrichting van duurzaam mobiliteitsmanagement. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de gebouwde parkeervoorzieningen. Het toevoegen van functies in een gebied leidt ook tot een extra parkeerdruk. Om één en ander in goede banen te leiden zijn er

gemeentelijke parkeernormen vastgesteld met betrekking tot het aantal te realiseren parkeerplaatsen (nota Bouwen en Parkeren 1999, gemeente Zaanstad). Daarnaast is in juni 2005 de nieuwe nota "Actualisatie woninggebonden parkeernormen" vastgesteld. Voor de woningen gaat het om normen, die aansluiten op de nieuwe normering van het CROW en voor de overige functies (zoals kantoren en winkels) gaat het om kencijfers die als minimum- en tegelijkertijd als maximumparkeernorm worden gehanteerd. Hieronder wordt kort op de plannen ingegaan.

a. Zaancentrum

In het Bereikbaarheidsprofiel (2003) geeft de gemeente aan hoe de bereikbaarheid van Inverdan en het stadscentrum kan worden verbeterd. Zo dient het centrum van Zaandam voor een belangrijk deel autoluw te worden. Na 2010 - 2012 zal er weinig of geen doorgaand autoverkeer door het centrum (meer) rijden. Autoluw betekent echter niet dat er helemaal geen auto's in het centrum mogen komen. Waar de auto wel is toegestaan, wordt de inrichting afgestemd op een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor het langzaam verkeer. De bereikbaarheid wordt verder verbeterd door de ontwikkeling van nieuwe parkeervoorzieningen aan de randen. Er komt een nieuwe (ondergrondse) parkeervoorziening op de locatie Rustenburg met een directe aansluiting op de Provincialeweg. De bezoeker kiest afhankelijk van zijn herkomst een plek in één van de parkeergarages aan de randen te weten de oostkant (Burcht, Rozenhof en Zaantheater) of aan de westkant (Rustenburg en of aanvullende parkeergelegenheid aan de westkant van de Provincialeweg). De toename van het aantal parkeerplaatsen blijft echter beperkt, in verhouding met de toename van het aantal kantoren, woningen, winkels en andere voorzieningen. Gezocht is naar een slimme mix van functies waarbij er sprake is van een optimale bezetting en benutting van de beschikbare parkeergelegenheid. Bovendien wordt er in het gehele plangebied gestreefd naar parkeren in gebouwde voorzieningen zodat de openbare ruimte niet wordt overheerst door de aanwezigheid van geparkeerde auto's en tevens de handhaafbaarheid van de parkeergelegenheden verbeterd.

Totdat in het winkelcentrum sprake is van een eindsituatie en het parkeren aan de randen is gerealiseerd (2010 - 2012), is er sprake van een overgangssituatie. Ten behoeve hiervan is een tijdelijk verkeerscirculatieplan vastgesteld. Deze circulatie (vanaf 2005) is noodzakelijk om alle sloop- en bouwprojecten te kunnen laten plaatsvinden. Daarnaast is het belangrijk voor de bestaande winkels in het centrum om bereikbaar te kunnen blijven: de verkoop moet tenslotte tijdens de verbouwing doorgaan.

Voor dit laatste is een zogenaamd parkeerrondje in het leven geroepen. Hierbij is er voor gezorgd, dat bestaande en tijdelijke parkeergelegenheden tijdens de ontwikkeling van Inverdan optimaal met elkaar worden verbonden en tevens biedt het mogelijkheid om in één route de stad te kunnen doorkruisen en weer op het punt van vertrek te kunnen eindigen. De circulatie kent een routing die zodanig is ontworpen dat de belasting van de diverse wegen in het centrum beperkt en zo goed mogelijk verdeeld is. Bovendien zullen deze wegen worden voorzien van een aangepast profiel en van een 30 km-regime. Waar nodig zijn ingrepen gepleegd om de verkeersveiligheid te waarborgen. Van beide circulatieplannen (2005- en 2010-circulatie) zijn de verkeerskundige consequenties en de milieumaatregelen doorgerekend.

De verbinding voor fietser en voetganger tussen het centrum en de westkant van het station wordt veel beter en (sociaal) veiliger met de aanleg van de Buiging. Zo kunnen zij vanaf de Gedempte Gracht via een brug (lees openbare weg) rechtstreeks over de barrière Provincialeweg, spoor en Houtveldweg naar de westkant komen.

Ook worden voor de fietser op diverse strategische plekken in gebouwde en ongebouwde vorm fietsvoorzieningen geplaatst. Voorbeelden hiervan zijn de nieuw gebouwde en bewaakte fietsvoorziening aan de oostkant van het station, alsmede de onbewaakte fietsspiralen aan de oost- en westkant van het station. Maar ook geplande fietsenstallingen op de Vinkenstraat en een gebouwde voorziening aan de kop van de Gedempte Gracht, nabij de Beatrixbrug, zullen het de fietsende bezoekers van het winkelcentrum gemakkelijker maken de fiets te stallen. Streven is om in het voetgangersgebied zo min mogelijk wildgeparkeerde fietsen te hebben.

In zijn algemeenheid geldt dat bij de grootschalige aanpak van het Inverdangebied een aantal verkeersonveilige situaties in de bestaande stedelijke structuur wordt weggenomen.

b. Stationsgebied

De bereikbaarheid van het stationsgebied wordt aanzienlijk verbeterd, zowel voor de fiets, auto als voor het openbaar vervoer. Voor de fiets wordt de Buiging gerealiseerd. Er wordt een nieuw busstation gerealiseerd en de infrastructuur voor de auto wordt verbeterd. Ook streeft Zaanstad naar een metroverbinding met Amsterdam waarvoor fysieke ruimte aan de westkant van het spoor wordt gereserveerd.

Voor automobilisten van en naar Westerwating is vooral de ontsluiting van de westkant van het stationsgebied een probleem. Door enerzijds de aanleg van de Zuidelijke Randweg (geprognoseerd in 2009) en anderzijds een verbetering van de bestaande infrastructuur aan de westkant (verlegging Houtveldweg en mogelijk de verbreding van het Albert Heijnviaduct met een busstrook) wordt de routing sneller en verbeterd. Bovendien krijgt de automobilist een keuze voor ofwel het Albert Heijnviaduct of de Zuidelijke Randweg richting HoofdWegenNet (HWN). Voor wat betreft de Provincialeweg kan de toename van het programma in combinatie met de wens van een stadsstraat leiden tot een vergrote filekans tijdens piekmomenten. Om dit zoveel mogelijk te ondervangen zal met behulp van dynamisch verkeersmanagement in relatie tot de diverse verkeersregelinstanties de verkeersstromen worden begeleid.

c. Westkant van Inverdan

Door de aanwezigheid van de spoorlijn Amsterdam – Alkmaar wordt Inverdan in een oost- en een westkant gedeeld. De westkant bestaat uit de huidige woonwijk Westerwating en rond het station kantoorbebouwing en een grote oppervlakte met diverse onderwijsinstellingen, maar ook woningen. Deze verdeling in bestemmingen betekent voor het verkeer zowel in de ochtend- als de avondspits tegengestelde stromen. De voornaamste verkeersstromen worden gegenereerd door het woon-werkverkeer van de woningen en deze zijn in de ochtend noord-zuid gericht. De tegengestelde stromen zijn afkomstig van de kantoren en de onderwijsinstellingen en deze zijn in de ochtend voor het gebied inkomend (zuid-noord). Voor de avondspits zijn deze stromen uiteraard omgekeerd.

De ontsluiting van het gebied is gericht op het zuiden, waar de aanleg van nieuwe infrastructuur is voorzien ten behoeve van een verbeterde aan- en afvoer van het grote verkeersaanbod dat ontstaat door de ontwikkeling van de Westzanerpolder, Zuiderhout en het Hembrugterrein. Met de aanleg van de Zuidelijke Randweg alsmede een verbindingsweg tussen Hoofdtocht en deze Zuidelijke Randweg wordt een nieuwe oost-westverbinding voor het autoverkeer over de spoorlijn aangebracht. Voor Inverdan wordt hiermee de mogelijkheid gecreëerd om het verkeersaanbod aan de westkant te splitsen over twee oost-west ontsluitingen. Dit is noodzakelijk vanwege de grote groei van het verkeersaanbod de komende 10 jaar.

Auto-infrastructuur

Door de toevoeging van het programma van Inverdan zal het autoverkeer flink toenemen. Dit zal zich binnen Inverdan met name manifesteren op de Provincialeweg, Houtveldweg, Zuidelijke Randweg (ZRW) en op het Albert Heijnviaduct. De grootste impact heeft het voor de Provincialeweg en voor de ZRW. De infrastructuur zal op onderdelen hierop worden aangepast. Een uitgebreide studie heeft in beeld gebracht waar en in welke mate de verkeersintensiteiten toenemen en welke oplossingen daarvoor in beeld zijn. Definitieve keuzen zijn nog onderwerp van afweging en dat zal plaatsvinden in een stadsbreed verkeersplan met ruime aandacht voor de gewenste infrastructuur van het stedelijk hoofdwegennet.

Wel is gekeken naar het ruimtebeslag dat deze nieuwe infrastructuur zal gaan vergen en daarmee wordt in de bestemming verkeersdoeleinden dan ook rekening gehouden. Evenzo zal bij de geluidsbelasting en de emissie van het autoverkeer rekening worden

gehouden met de maximaal geprognosticeerde cijfers in relatie tot zowel de tijdelijke als de eindsituatie.

Uiteraard is er ook gekeken naar de aanpassingen die vanuit de veranderingen van de stedenbouwkundige ingrepen sowieso noodzakelijk zijn voor de verschillende hoofdwegen in het plangebied.

a. Provincialeweg

De veranderingen voor de Provincialeweg als gevolg van Inverdan zijn groot te noemen. De intensiteit stijgt op het drukste punt van ca 30.000 mvt/etm in 2005 tot ca 45.000 mvt/etmaal in 2015. De veranderingen strekken zich uit over de totale lengte in het plangebied, maar zijn het grootst op het gedeelte tussen Stationsstraat en Albert Heynviaduct. Op dit deel vinden de meeste ingrepen plaats en dat vindt een vertaling in de vorm van extra links- en rechtsafstroken, maar ook in de vorm van andere ontsluitingen voor het centrum. Zo wordt de Stationsstraat (tussen Provincialeweg en Rustenburg) tweerichtingverkeer in plaats van het huidige eenrichtingssysteem en er komt een nieuwe doorsteek ter hoogte van de verlengde Rozengracht die in de plaats komt van het huidige Ankersmidplein. Maar ook het nieuwe busstation en de ontsluiting van de nieuwe parkeergarages betekenen ingrepen op de vernieuwde Provincialeweg. Zo zal rekening worden gehouden met waar mogelijk voorrangmaatregelen voor het busverkeer. Tenslotte zal de nieuwbouw langs de Provincialeweg ook invloed uitoefenen op het profiel.

Het deel van de Provincialeweg tussen Vincent van Goghweg en de Stationsstraat, langs de Overtuinen, zal één of twee aansluitingen krijgen ten behoeve van de kantoorstrook tussen de Provincialeweg en het spoor. Aan de andere (oost)kant wordt de bestaande ventweg uitgebreid en aangepast ten behoeve van de aansluitingen van de diverse onderdelen van de Overtuinen.

b. Houtveldsingel

De Houtveldsingel (de verlegde Houtveldweg tussen de Held Jozua en het station) wordt de ontsluitingsweg voor de westkant van Inverdan. Deze komt te liggen op het tracé van de huidige Grenenhout. Ter hoogte van het station sluit de Houtveldsingel aan op de bestaande Houtveldweg. Het Albert Heijnviaduct en de (nieuwe aansluiting op de) Zuidelijke Randweg worden de nieuwe ontsluitingen voor Westerwatering op het Hoofdwegennet.

Het profiel van de Houtveldsingel verandert gaandeweg van karakter. Aan de noordkant waar het verkeersaanbod nog gematigd is, volstaat een 2 x 1 strooksprofiel. Ter hoogte van het station is de intensiteit zover opgelopen dat het profiel wordt verdubbeld tot een 2 x 2 profiel. Bij de aansluiting op de Hoofdtocht is het verkeersaanbod gegroeid tot 30.000 mvt/etmaal. Ten behoeve van de ontsluiting van de woningen blijven de meeste bestaande ontsluitingen aanwezig. Ter plaatse van de onderwijsinstellingen en het woningbouwplan De Eilanden wordt de ontsluiting aangepast.

Aan de westkant van de Houtveldsingel blijft het bestaande fiets- en voetpad aanwezig, dat zich vertakt in het fietspad langs het Albert Heynviaduct en naar het fietspad langs de Hoofdtocht.

Bij het station ontstaat middels een verbreding in de Houtveldsingel ruimte. Hier komen aan beide kanten van de weg voorrijgelegenheden en bushaltes. Tevens is daar de gelegenheid voor fietsers en voetgangers om gelijkvloers over te steken. Er komt daar als het ware een nieuw stationsplein.

Vanaf het station tot bij de molen 'De Held Jozua' vervalt de huidige Houtveldweg. Bij de realisatie van het plan Murano, tussen Aubade en de molen, ontstaat er een verkeersluwe en kindvriendelijke route met speelgelegenheden en dit neemt de naam aan van de Opera. De verkeersfunctie van de huidige Houtveldweg wordt daar dus overgenomen door de Houtveldsingel.

c. Albert Heijnviaduct

Door de verdeling van het verkeer van en naar Westerwating, tussen het Albert Heijnviaduct en de Zuidelijke Randweg, zal in de toekomst het sterk vergrote verkeersaanbod toch goed kunnen worden verwerkt. De aanwezigheid van de Zuidelijke Randweg, incl. verbindingsweg tussen ZRW en de Hoofdtocht, is randvoorwaardelijk voor de ontsluiting van Westerwating.

Het Albert Heijnviaduct is reeds voorzien van 2 x 2 rijstroken met de nodige opstelstroken. Dit is in de situatie van de voorgestelde ontsluiting voldoende. Mogelijk wordt ook een busbaan in west-oost richting opgenomen.

d. T-aansluiting

In de oorspronkelijke opzet van Inverdan was het kruispunt van de Houtveldsingel en de Albert Heynweg vormgegeven als een T-aansluiting. Als gevolg van de slechte kantorenmarkt wordt de locatie tussen het spoor en de T-aansluiting slechts op termijn gezien als een potentiële ontwikkellocatie voor kantoren. Hierdoor kan niet worden gegarandeerd dat een bestemming tot kantoren van deze locatie binnen de planperiode van dit bestemmingsplan zal worden gerealiseerd.

Dit gegeven in combinatie met de financiële haalbaarheid van het plan zijn argumenten geweest om de locatie waarop de T-aansluiting én de kantorenlocatie zijn voorzien, buiten de grondexploitatie (GREX) te plaatsen en niet meer op te nemen in het plangebied van dit bestemmingsplan. Dit betekent dat de T-aansluiting nog wel deel uitmaakt van Inverdan, maar geen deel (meer) uitmaakt van het bestemmingsplan. Voor realisatie op de langere termijn van kantorenlocatie en T-splitsing zal dus een afzonderlijk (aangrenzend) bestemmingsplan gemaakt moeten worden.

Openbaar vervoer

Zaandam is in de nota Ruimte als één van de knooppunten van het stedelijke netwerk van de nota Ruimte opgenomen. Ook in het streekplan Noord-Holland Zuid (februari 2003) is station Zaandam aangeduid als regionaal knooppunt.

De ontwikkeling van Inverdan haakt in op die knooppuntgedachte. Inverdan gaat uit van een groeimodel in de komende 10 - 15 jaar, waarin naast de ontwikkeling van grootstedelijke functies ook een optimalisatie plaats moet vinden van het openbaar vervoer. Dit geldt zowel voor het railvervoer als voor het busvervoer. Hierbij zijn met name ontwikkelingen in het kader van Regionet korte en lange termijn van belang. Streven is om in de corridor Zaanstad/Waterland de huidige knelpunten voor het openbaar vervoer op te lossen en te voorzien in maatregelen om de toekomstige verstedelijkingsvraagstukken te kunnen faciliteren.

Hierbij is het van belang te onderkennen dat het bieden van directe verbindingen op alle trajecten niet realistisch is en daarom ook sterk ingezet moet worden op een goede verknoping van netwerksystemen (nationaal, regionaal en lokaal).

Vanuit die optiek is de realisatie van een overdekt, dynamisch georganiseerd busstation onder het nieuwe stadhuis opgenomen in de plannen van Inverdan. Dit busstation zal door zijn ligging gaan fungeren als een derde perroneiland en zal aantrekkelijk en sociaal veilig worden vormgegeven. Dit zal zeker een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer betekenen.

Door de intensivering, herstructurering en transformatie van de directe omgeving van het station en het centrum van Zaandam zal het potentieel aan ov-gebruikers sterk toenemen.

NS-station

Station Zaandam kent momenteel ongeveer 15.000 in- en uitstappers per dag. De recente frequentieverhoging op zowel de spoorlijn Amsterdam – Alkmaar als de spoorlijn Amsterdam – Hoorn/Enkhuizen, het in gebruik nemen van de Hemboog, waarmee een directe relatie ontstaat met Schiphol, en de sterke verdichting zoals voorgesteld binnen de plannen van Inverdan zullen het aantal treinreizigers doen groeien. Het station krijgt in de plannen een face-lift middels veranderde entreepartijen

en andere wachtruimten. Daarnaast worden zowel aan de oost- als aan de westkant nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd en tot slot zal het nieuwe busstation zorgdragen voor een verbeterde overstap van bus op trein v.v. en voor meer comfort voor de reiziger.

Qua loopafstand (straal van 800 m) valt ca 90% van Inverdan binnen het invloedsgebied van het station. Wat betreft de fiets valt het gehele gebied van Inverdan binnen het invloedsgebied (7,5 minuten fietsen). De potentie van het station wordt door de ontwikkeling van Inverdan sterk vergroot.

Dynamisch busstation

Het nieuw te realiseren busstation is een cruciaal onderdeel van de overstapmachine in het hart van Inverdan. Het busstation zal op de huidige locatie worden vormgegeven als een 'derde eilandperron' naast het NS-station, met daarbovenop het nieuwe stadhuis. Het busstation bestaat uit een eilandperron en heeft 10 halteplaatsen en 4 bufferplaatsen waarmee het 'toekomstvast' is. Vanwege de koppeling van het busstation met de Buiging en daarmee ook met het NS-station hoeven passagiers geen verkeersstromen te kruisen en is de verkeersveiligheid gewaarborgd. Uitgangspunt bij het ontwerp van het busstation is verder een dynamisch informatiesysteem van de bussen. Het definitieve bouwkundige ontwerp is mede afhankelijk van het ontwerp van het stadhuis, waarbij sociale veiligheid een belangrijk ontwerpcriterium is.

Ten behoeve van de voorrang voor de bussen in het verkeerssysteem zullen busstroken worden opgenomen op de Provincialeweg die een vrije toegang voor de bussen garanderen.

Momenteel maken 18 buslijnen gebruik van het huidige busstation, waarvan 6 interlokaal. Dit is een gevolg van de concessievergunning die door het ROA is verleend (2005).

Toekomstige ontwikkelingen

In het kader van het streven naar een optimalisatie van het gebruik van de rails ten behoeve van het verbeteren van het openbaar vervoer in Zaanstad, maar ook in de relatie met de agglomeratie Amsterdam wordt naar de mogelijkheid en wenselijkheid gekeken van het introduceren van lightrail op de Zaanlijn (doortrekken lijn 50 vanuit Amsterdam). Het introduceren van lightrail maakt het mogelijk om de vervoerscapaciteit op de Zaanlijn te vergroten en tegelijkertijd beter aansluiting te bieden op het hoogwaardig OV-systeem in Amsterdam.

Naast de gedachten over het doortrekken van lijn 50 op de Zaanlijn wordt gesproken over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn via Amsterdam-Noord naar station Zaandam. Hiermee zou naast een nieuwe vervoersas de mogelijkheid worden geboden om tot kwaliteitsverbetering te komen van Zaandam Zuid Oost en de gebieden langs het Noordzeekanaal. Hierbij speelt niet alleen de vervoerswaarde van een opgewaardeerde zone maar ook gedachten van ontlasting van de bestaande railinfra tussen Amsterdam en Zaandam.

Hoewel het thans nog niet zeker is dat deze ontwikkeling zich doorzet, wordt ten behoeve van deze lightrailverbinding binnen Inverdan ruimte gereserveerd aan de westkant van de bestaande sporen. Deze wordt zichtbaar gemaakt op de plankaart door middel van een aanduiding. Verder kennen de voorschriften hier bepalingen over.

Fiets

Een belangrijke plaats is in het plan ingeruimd voor de verbetering van de (brom)fietsvoorzieningen. Dit uit zich in het realiseren van nieuwe fietsverbindingen, het maken van kortsluitingen, nieuwe fietsenstallingen en de aandacht voor sociale veiligheid bij het ontwerpen.

Inzet is de bestaande fietsverbindingen te verbeteren en op deze wijze een bijdrage te leveren aan het aanhalen en verbeteren van het fietsnetwerk.

Fietsverbindingen

De verbinding voor fietser en voetganger tussen het centrum en de westkant van het station wordt sterk verbeterd en veiliger met de aanleg van de Buiging. Fietzers kunnen hiermee vanaf de Gedempte Gracht via een overspanning met aan weerszijden diverse functies rechtstreeks over de barrière Provincialeweg, spoor en Houtveldweg naar de westkant toe. Op deze verbinding worden fietsers, voetgangers en ov-reizigers gebundeld. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de sociale veiligheid.

De Buiging sluit op de westkant aan op de centrale fietsverbinding door Westerwatering en aan de oostkant op de bestaande fietsinfrastructuur door het centrum.

In de oorspronkelijke plannen voor Inverdan was een fietspad geprojecteerd langs de Vaart. Dit fietspad kruiste de Stationsstraat ongelijkvloers (fietser op waterniveau) en liep door tot aan de Vincent van Goghweg. Uit oogpunt van financiële haalbaarheid van het plan is er voor gekozen om dit fietspad niet binnen de grondexploitatie te houden. Dat betekent dat het fietspad eerst kan worden ingericht indien op andere wijze dan door de begroting van het project het geld gefourneerd kan worden. Het pad is daarom buiten het bestemmingsplan gehouden.

In noord-zuidrichting kan de fietser verder gebruik maken van het bestaande 'snel'fietspad langs de Provincialeweg. Ter plaatse van het hoofdkantoor van Albert Heyn wordt de fietser een alternatief aangeboden door een extra fietspad aan te leggen achter het kantoor dat vervolgens weer aansluiting krijgt op een nieuw aan te leggen fietspad aan de zuidkant van het Albert Heynviaduct. Hiermee wordt voor de doorgaande fietser een alternatief geboden voor de (gevaarlijke) kruising Albert Heynweg – Provincialeweg en de in- en uitrit van het kantoor van Albert Heyn.

Aan de oostkant van de Provincialeweg kan de fietser gebruik maken van de ventweg.

Aan de westkant van de Houtveldsingel loopt een fiets- en voetpad dat, naast een aftakking aansluit op de Buiging, aansluiting geeft op de westkant van het station. Vervolgens gaat dit fietspad onder het Albert Heynviaduct door tot aan de Hoofdtocht. Uiteraard is er ook een afslag via het Albert Heynviaduct naar de Provincialeweg.

Tot slot is nog vermeldenswaard dat er een vrijliggend oost-west fietspad is langs het scholengebied en het woonplan de Eilanden naar het noord-zuid fietspad dat langs het veenweidegebied loopt. Dit heeft zowel utilitair als toeristisch waarde voor (de ontsluiting van) Inverdan.

In het bestaande centrum worden geen extra fietsvoorzieningen aangelegd, behoudens enkele doorsteekjes. Het fietsverkeer maakt hier gebruik van de bestaande wegen. Omdat die bijna allemaal een 30 km-regime kennen is dat geen probleem. Wel is het zo dat vele wegen opnieuw worden ontworpen.

Fietsenstallingen

Op diverse strategische plekken worden in gebouwde en ongebouwde vorm fietsenstallingen geplaatst. Voorbeelden hiervan zijn de fietsspiralen aan de oost- en westkant van het station en aan de oostkant een bewaakte fietsstalling. Maar in het kader van Inverdan worden ook fietsenstallingen in gebouwde vorm op enkele locaties in centrum van de stad onderzocht. Deze locaties zijn te vinden op de Vinkenstraat en bij de Beatrixbrug. Het streven is om in het voetgangersgebied zo min mogelijk wildgeparkeerde fietsen te hebben.

Verkeersveiligheid

In zijn algemeenheid geldt dat bij de grootschalige aanpak van het Inverdangebied een aantal verkeersonveilige situaties in de bestaande stedelijke structuur wordt weggenomen. Dat gebeurt door bestaande ongevalconcentraties in het kader van de uitvoering van Inverdan op de schop te nemen.

Bij de (her)inrichting van het plangebied is het principe van Duurzaam Veilig van toepassing. Te reconstrueren wegen en kruispunten worden geconfronteerd met deze uitgangspunten, die voor Zaanstad zijn vastgelegd in de nota 'Verkeersplan Zaanstad'. 30-km gebieden worden zo ontworpen dat de auto als het ware te gast is. Weliswaar moet in een binnenstad rekening worden gehouden met de bereikbaarheid voor hulpvoertuigen en bevoorradend verkeer, maar dat betekent dat er maatwerk zal moeten worden gerealiseerd voor specifieke locaties in overleg met ondernemers en de hulpdiensten. Een regime van venstertijden kan daarbij behulpzaam zijn.

5.2.2 Uitgangspunten woningbouw

Conclusies ten aanzien van woningprogramma Inverdan.

Het programma Inverdan omvat 2.500 – 3.000 woningen (inclusief woonwerkwoningen). Het merendeel van het woonprogramma zal gerealiseerd worden in de appartementensfeer (88%). De 12% laagbouw zal voornamelijk gerealiseerd worden in de Overtuinen en de Eilanden.

Er zal hoog worden ingezet op het bedienen van specifieke doelgroepen door het bouwen van studentenwoningen, jongerenwoningen, starterswoningen, seniorenwoningen en zorgwoningen.

Er is een grote markt voor centraal gesitueerde woningen in een rustige woonomgeving. Doelgroepen voor dit type zijn divers, jonge senioren, tweeverdieners, alleenstaanden etc. Inverdan kan deze milieus bieden, bijvoorbeeld aan de westzijde van het station, in de Overtuinen of in delen van Westerwatering-Oost.

Voor de invulling van De Kenniswijk wordt gedacht aan de realisering van huisvesting gericht op één- en tweepersoons huishoudens. Hiervoor zouden drie doelgroepen in aanmerking komen, namelijk:

- jongeren- en studentenhuisvesting;
- huisvesting ten behoeve van 'short-stay', dit heeft betrekking op tijdelijke huisvesting voor bijvoorbeeld buitenlandse medewerkers en gedetacheerde van multinationals.
- woonwerkunits.

Bestaande voorraad deels verouderd en minder geschikt voor senioren

De bestaande voorraad in Zaanstad bestaat voor een groot deel uit verouderde meergezinswoningen, die lang niet altijd geschikt zijn voor de senioren doelgroep. Dit is juist de doelgroep die evenals in heel Nederland de komende jaren in Zaanstad toeneemt. In 2004 bestaat 14% van de zaanse huishoudens uit senioren boven de 65. In 2015 zal dit 16% bedragen.

Daarom zal huisvesting van senioren een belangrijk uitgangspunt zijn bij Inverdan.

Gespannen huurwoningenmarktsituatie, vooral voor starters

Ondanks het feit dat Zaanstad met 55% relatief veel huurwoningen heeft, is de situatie op de huurwoningenmarkt zeer gespannen. De wachtlijsten voor een huurwoning in het ROA-gebied zijn lang. Voor starters kan de wachttijd zelfs oplopen tot zeven jaar.

Inverdan trekt uiteenlopende doelgroepen aan

Een nieuw hoogstedelijk woonmilieu trekt uiteenlopende doelgroepen aan uit zowel Zaanstad zelf als uit het gehele ROA-gebied. Het woningprogramma richt zich met name op starters, studenten, tweeverdieners en senioren die geïnteresseerd zijn in wonen in het nieuwe stadshart. Daarnaast ziet ook een klein deel van de huishoudens met kinderen het wonen in het centrum nabij alle voorzieningen als goed alternatief voor wonen op een uitbreidingslocatie.

Met Inverdan een nieuw woonmilieu in Zaanstad

Zoals gezegd kent Zaanstad momenteel geen hoogstedelijk woonmilieu, waar ook gewoond kan worden. Met het realiseren van het Masterplan Inverdan komt dit er wel en wordt de keuzemogelijkheid qua woonmilieus vergroot. Vooral stedelijk georiënteerde middengroepen kunnen hier hun woonambitie realiseren.

Woningprogramma

In totaal is er in Inverdan ruimte voor 2.500 – 3.000 woningen. Dit komt neer op een jaarlijkse productie van zo'n 200 tot 250 woningen. Het gros van de koopwoningen komt in de middeldure sector (1,5 tot 2,5 ton, prijspeil 2003). De huren van de huurwoningen liggen globaal tussen € 500 en € 800 per maand en voor starters rond € 400 per maand. Al met al biedt Inverdan een aantrekkelijke mix aan pure woonmilieus en gemengde milieus waar allerlei doelgroepen zich kunnen thuis voelen. De huidige ontwikkelingen op de Zaanse woningmarkt laten zien dat het middensegment relatief sterk achterblijft bij de overige categorieën. Met name de koopsector tussen € 136.000,-- en omstreeks € 227.000,-- is nu ondervertegenwoordigd. Naast de inspanningen om bij nieuwbouw 30% sociaal (vooral jongeren, studenten starters en ouderen) te realiseren, wordt geconstateerd dat binnen de 70% markt een gewenste geleidelijke opbouw steeds moeilijker is te realiseren om de gesignaleerde scheefgroei te corrigeren. In het nieuwbouwprogramma moet nadrukkelijk ruimte zijn voor het middensegment.

5.2.3 Uitgangspunten economische activiteiten

De economische structuurversterking van Zaanstad wordt in Inverdan langs twee sporen gerealiseerd: ontwikkeling van werkgelegenheid in de dienstensector en het versterken van Zaancentrum op het gebied van winkelen en uitgaan.

Dienstensector

Binnen Inverdan werken momenteel ongeveer 8.000 personen. De werkgelegenheid is geconcentreerd in de bedrijvenzones langs de Provincialeweg en in het kantorengedrag Spoorstrip-West en -Oost.

Het kantoorprogramma van het Masterplan Inverdan voorziet in de ontwikkeling van circa 140.000 m² kantoren (inclusief stadhuis, hotel, vergadercentrum, IKTC) over een periode van circa vijftien jaar. Dat programma kwam neer op een jaarlijkse toevoeging van ruim 11.000 m² bvo. Dit is inclusief een vervangingsvraag van zo'n 2.000 m² bvo per jaar in Zaanstad. Voor het Zaanse was dit een behoorlijk ambitieus programma, gezien de jaarlijkse afzet van nieuwe kantoorruimte in heel Zaanstad van ruim 6.000 m² bvo.

De verslechterde kantorenmarkt heeft ertoe geleid dat het kantorenprogramma met het actualiseren van het Masterplan (Haalbaar en Betaalbaar, 2005) moest worden aangepast. Er is besloten het kantorenprogramma voor de Spoorstrip Zuid-West, welke is gekoppeld aan het realiseren van de T-aansluiting, ver in tijd door te schuiven. Daarmee valt de realisering niet meer binnen de planperiode van dit bestemmingsplan. Anno 2006 is 13.000 m² bvo kantoorruimte gerealiseerd. Daarnaast worden de voorbereidingen getroffen voor de bouw van het stadhuis (25.000 m² bvo).

Het resterende kantorenprogramma in Inverdan (ongeveer 60.000 m² bvo, exclusief stadhuis) is in lijn met regionale afspraken (5^e Noordvleugelconferentie/ Plabeka) en sluit nu beter aan op de geprognosticeerde kantorenvraag en de historische jaarlijkse opname.

Daarmee blijft onverlet gelden dat het realiseren van dit kantorenprogramma een behoorlijke inzet vereist van alle partijen.

Succesvoorwaarden zijn dan ook dat Inverdan op de 'mental map' van beslissers komt te staan, de bereikbaarheid en het parkeren daadwerkelijk verbeteren, de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert en de gemeente een consequent schaarstebeleid voor kantoren elders voert. Kortom dat Zaanstad ondanks een stagnerende kantorenmarkt

doorgaat met de planontwikkeling van Inverdan. Waarbij flexibel ingespeeld kan worden op wensen vanuit de markt.

Gezien de positionering van het project in de regio, mikt Inverdan als stationslocatie vooral op lokale en regionaal georiënteerde, kleine en middelgrote bedrijven en instellingen. Daarnaast zal met een stevige acquisitie mogelijk backoffices en beleidskantoren zijn te interesseren voor Inverdan. De ligging bij het centrum en het station, het relatief aantrekkelijke prijsniveau en een relatief gunstige parkeernorm zijn selling points

Versterken van Zaancentrum

De vernieuwingsbehoefte van het kernwinkelgebied in Zaandam wordt ingegeven door verschillende bestaande lacunes en door (markt)ontwikkelingen. Als gevolg van de groei van het aantal inwoners van de gemeente groeit een netto uitbreidingsbehoefte in het winkelbestand. Daarnaast laten de routing, sfeer en beschikbare winkelpanden duidelijk te wensen over, met als gevolg dat bestaande winkeliers niet kunnen uitbreiden of verplaatsen, dat geen nieuwe winkeliers en winkelformules kunnen toetreden en dat het winkelend publiek uiteindelijk in toenemende mate elders haar aankopen zal doen.

Ondanks het gemiddeld hoge inkomen per hoofd van de bevolking is de koopkrachtbinding van de Zaanse inwoners aan het centrum van Zaandam laag. Het wordt momenteel vooral bezocht door de bewoners van Zaandam zelf (70%). Om de winkelstructuur van Zaancentrum te verbeteren zijn forse ruimtelijke ingrepen nodig: 9.000 m² winkelruimte wordt vervangen (onder andere Trefpunt, Paviljoens, Ankersmidplein) en 7.000 m² extra winkelruimte wordt toegevoegd. Om het Zaancentrum als winkelgebied aantrekkelijk te maken is het belangrijk de belevingskwaliteit te versterken. In dit verband wordt in de Gedempte Gracht water teruggebracht en wordt de hele omgeving ingrijpend opgeknapt. Daarnaast wordt ingezet op een verbreding van het aanbod. Daarvoor wordt het kernwinkelgebied op het Ankersmidplein afgerond met grootschalige winkelformules (meer dan 1.500 m²). Deze commerciële trekkers worden aangevuld met middelgrote winkeleenheden en gecombineerd met andere functies, zoals een multiplexbioscoop (bioscoop met meerdere zalen), informatie- en baliefuncties en horeca. Het Ankersmidplein vormt daarmee de ontbrekende schakel tussen station en het winkelgebied. Door in het centrum verschillende deelgebieden een geheel eigen sfeer, programma en kwaliteit te geven, wordt het Zaancentrum als geheel versterkt. Het wordt dan ook meer dan alleen een winkelcentrum maar vooral een verblijfs- en uitgaansgebied, dat voor veel doelgroepen aantrekkelijk is. Naast de fysieke ingrepen zijn ook afspraken over branchering en beheer belangrijk. Hierbij spelen de ondernemers in het centrum een cruciale rol. De eerste stappen op weg naar een professioneel binnenstadsmanagement zijn gezet met de oprichting van de Stichting Binnenstadmanagement Zaandam eind 2005.

Kortom de opgave voor Inverdan is: het creëren van een samenhangend centrumgebied met een compleet aanbod, ruime keuzemogelijkheden, aantrekkelijke openbare ruimten en herkenbare ruimtelijke en functionele structuur, zodat de koopkrachtbinding van de eigen bevolking van Zaanstad op duurzame wijze wordt versterkt en de koopkrachttoevloeiing van elders op zijn minst kan worden vastgehouden. Hierbij dient de huidige structuur van het kernwinkelgebied te worden bevestigd en versterkt met moderne winkelruimten.

Horeca

Zaanstad wil een leuke en gezellige stad zijn. Met een voorzieningenniveau dat voor iedereen aantrekkelijk is. Een gevarieerde binnenstad met voldoende draagvlak voor een veelzijdig winkel- en uitgaansaanbod, dat aansluit op de diversiteit in eisen en

wensen van de verschillende doelgroepen (bestaande en toekomstige). Een stad met sfeer.

Horeca is van groot belang voor een dynamische centrumontwikkeling. Een veelzijdig en kwalitatief goed functionerende horeca draagt bij aan de werkgelegenheid en is van essentieel belang voor de levendigheid en de aantrekkelijkheid van het centrum. Daarnaast vervult de horeca in het centrum een ondersteunende rol voor stedelijke activiteiten als winkelen, culturele activiteiten en in sociaal opzicht als ontmoetingsplaats voor mensen.

Het uitgaansleven speelt zich af langs een circuit vanaf het Ankersmidplein, de cafés en de eethuisjes aan de Rozengracht of via de Gedempte Gracht naar de café's op de Dam. Het culturele leven vindt plaats rond de Burcht en het Zaantheater.

Door vast te houden aan de bestaande horecaconcentratiegebieden (de Dam en de Klauwershoek) blijven vindbaarheid en herkenbaarheid gegarandeerd. Bovendien draagt dit bij aan de regulering van mogelijke overlast. Voor een optimalisering van de onderlinge samenhang van voorzieningen op het gebied van detailhandel, horeca, cultuur, toerisme en vermaak is echter een toename van vestigingsmogelijkheden voor horecabedrijven gewenst. Om tegemoet te komen aan de nieuwe doelgroepen van Inverdan, is het noodzakelijk om een grotere verscheidenheid aan uitgaansmogelijkheden mogelijk te maken. Eén van de doelstellingen van Inverdan is immers om andere doelgroepen een passend uitgaanscentrum te bieden. Bovendien is het aanbod op dit moment tamelijk monotoon. Er is nauwelijks of geen sprake van vernieuwende ontwikkelingen op het gebied van horeca. Nieuwe horeca krijgt een plek op het stadhuisplein, het Ankersmidplein, de Rozengracht en op het Krimp. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande belangen en wordt de overlast voor het woon- en leefklimaat zoveel mogelijk beperkt. Horeca op deze plekken is een goede aanvulling op de bestaande voorzieningen.

Ook in Inverdan-West wordt een (relatief beperkte) uitbreiding van horeca mogelijk gemaakt, toegesneden op dat gebied.

5.2.4 Uitgangspunten sociale veiligheid

Het verbeteren van sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij de gehele ontwikkeling. Er wordt sterk ingezet op de woonruimte binnen de meeste gebieden waardoor het aantal ogen op de openbare ruimte sterk toeneemt. Daarnaast is de opgave om de openbare ruimte en de aangrenzende gevels een stevige kwaliteitsimpuls te geven. Bij de herinrichting van de openbare ruimte speelt naast kwaliteit vooral ook zichtbaarheid een rol. Door het bereikbaarheidsprofiel wordt ingezet op een autoluw centrum met parkeren aan de randen, waardoor openbare ruimte ook echt kan worden ingericht voor fietsers en voetgangers. Bij de inrichting wordt aangesloten op de functionele diversiteit van de verschillende deelgebieden. Dit versterkt de specifieke identiteit van het betreffende domein. Daardoor wordt de anonimiteit verminderd en de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid vergroot.

5.2.5 Uitgangspunten water- en groenstructuur

Stedenbouwkundige uitgangspunten water

Versterking van het waternetwerk is een belangrijk uitgangspunt. Hiermee versterken we namelijk het typisch Zaanse waterrijke weefsel. Dit waterrijke weefsel is een belangrijke drager van de Zaanse identiteit. Een identiteit die in het hart van de stad aanwezig en herkenbaar zou moeten zijn.

Versterken van het waternetwerk betekent het zichtbaar en voelbaar maken van water als ruimtelijke drager en als sfeerelement. Dit kan door middel van uitbreiding van het netwerk, maar ook door herstel en verbetering van de bestaande gangen.

Uitgangspunten waterhuishouding

In het kader van de watertoets is vanaf januari 2002 overleg met de waterbeheerders gevoerd. Belangrijke aandachtspunten in het kader van de watertoets zijn waterkwaliteit, het waterbergend vermogen en het onderhoud van de waterwegen. Er wordt naar gestreefd om regenwater zoveel mogelijk schoon te houden (materiaalkeuze dakbedekking, eisen duurzaam bouwen), te bergen en vast te houden in het gebied. Afname van waterbergend vermogen (bijvoorbeeld door een toename van verhard oppervlak en door demping van sloten) zal gecompenseerd moeten worden. In beginsel dient compensatie gezocht te worden in het plangebied, eventueel in de waterhuishoudkundige eenheid waarvan het gebied Inverdan deel uitmaakt. Aan de westkant van het plangebied is het watersysteem momenteel onderbroken. Dit wordt doorgetrokken en aangesloten op het systeem van Westerwating en de veenweidegebieden. Hierdoor krijgen de nieuwbouwlocaties het karakter van eilanden. In het oude Zaanadam loopt het water onder het spoor langs de (Korte) Hogendijk. Het wordt verder doorgetrokken naar het Krimp. Daarmee wordt de historische structuur hersteld. Beseft dient te worden dat de waterkwaliteit in deze watergangen kwetsbaar is en dat voor doorspoeling van het Krimp naar de nieuwe Gracht moet worden zorggedragen. Bij de Overtuinen komt een groter wateroppervlak in de vorm van nieuwe watergangen met mooie randen.



Stedenbouwkundige uitgangspunten groenstructuur

Goede verbindingen tussen verschillende biotopen zijn een voorwaarde voor een bloeiende ecologie. Lange tijd is in het Inverdangebied geen rekening gehouden met dergelijke verbindingen. Door de verbindingen te herstellen, wordt het groene netwerk gemaakt. De aanwezige kwaliteiten worden versterkt door de koppeling met de water- en langzaam verkeer routes; sterke dragers in de hoofdstructuur. Zo wordt het Molenpark vergroot door de Houtveldweg te verleggen. De Bult krijgt vervolgens onderlangs een nieuwe route die in verbinding staat met de fietsroute langs het veenweidegebied. Aan de oostkant van het spoor ligt langs de Provincialeweg het Volkspark.

5.2.6 Uitgangspunten duurzaam bouwen

Voor binnenstedelijke locaties zijn er in het kader van het Grote Steden Beleid (GSB en ISV) afspraken gemaakt met het Rijk. Daarin zijn minimale uitgangspunten opgenomen ten aanzien van energiebesparing en duurzaam bouwen. Verder zijn in het Uitvoerings-

plan klimaatbeleid 2004-2007 en de nota Basiskwaliteit woningbouw Zaanstad verdergaande doelstellingen opgenomen voor utiliteitsbouw, woningbouw en publieke gebouwen. Gemeente heeft een klimaatovereenkomst gesloten met het ministerie van VROM en de provincie Noord-Holland over het reduceren van de CO₂ uitstoot van de stad.

Hieronder worden enige aanbevelingen gedaan ten aanzien van het ruimtelijk ontwerp, de woningen, de utiliteitsbouw & voorzieningen en de openbare ruimte. Deze aanbevelingen zullen vooral bij de realisatie de aandacht krijgen.

Ten aanzien van het Ruimtelijk ontwerp

Voor het uitwerken van het ontwerp van Inverdan zijn de richtlijnen van het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw van belang. Onder andere gaat het daarbij om:

- Maximale benutting efficiënt en intensief ruimtegebruik: ondergronds parkeren, bouwen in meerdere lagen, hoge floorspace-index;
- De gebouwen ontwerpen op een lage warmte en koudevraag door rekening te houden met natuurlijke zoninval en natuurlijke koude (vb: lichtkoepels, warmte/koude opslag, atrium, serre, overstekken, zomernachtkoeling etc);
- Gebruik van duurzame (natuurlijke) materialen in ontwerp.

Ten aanzien van Utiliteitsbouw en voorzieningen

Hierbij gelden vooral de bouwtechnische maatregelen die het energieverbruik in de toekomst verlagen. Belangrijke doelen zijn:

- Voldoen aan de vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzame Utiliteitsbouw;
- Toepassen van houtsoorten met FSC-keurmerk;
- Gescheiden afvalinzameling, rekening houdend met een groot aantal fracties, o.a. papier, karton, kca, gft, plastics, grijs en grof grijs.

Tevens wordt voor het nieuwe stadhuis een warmte koude systeem met warmtepompen toe (energie-infrastructuur) toegepast. Om tot dit besluit te komen zijn een energievisie en haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd.

Ten aanzien van woningen en kantoren

Aanbevolen wordt om:

- Waar mogelijk te voldoen aan de richtlijnen uit de nota Basiskwaliteit woningbouw Zaanstad;
- Waar mogelijk houtsoorten met FSC-keurmerk toe te passen.

Ten aanzien van de openbare ruimtes (plein, parkeervoorziening, groen)

Voor de inrichting van de openbare ruimte dient er rekening te worden gehouden met:

- Integratie van groen in en om het complex;
- Toepassen van energiezuinige verlichting;
- Aandacht voor veiligheid, vandalisme en criminaliteit;
- Afvoer hemelwater op oppervlaktewater.

Omliggend water en groen dienen er 'aantrekkelijk' uit zien, dat bijdraagt aan de kwaliteit van het complex.

5.2.7 Uitgangspunten cultuurhistorie

In het gebied zijn nog vele cultuurhistorische elementen aanwezig: oude dijken, oude sloten en vaarten, het oude padenpatroon, archeologische vindplaatsen en beschermde, beeldbepalende of belangwekkende panden. Gestreefd moet niet alleen worden deze elementen in de plannen op te nemen maar ook te versterken. Dit kan gebeuren door het verbreden of opengraven van oude sloten (bij het Krimp bijvoorbeeld), de Vaart en de Gedempte Gracht en het herstellen van aangetaste panden uit de 19^e en begin van de 20^e eeuw zoals de synagoge en winkels aan de Gedempte gracht. Archeologische

vindplaatsen dienen bij graafwerkzaamheden zoveel mogelijk ontzien te worden. Is dit niet mogelijk dan zullen ze moeten worden opgegraven.

5.3 Gebiedsvisie hoofdstructuur en deelgebieden

In het hiervoor beschreven netwerk ligt een aantal duidelijk in karakter te onderscheiden deelgebieden, die elk op hun eigen wijze een bijdrage leveren aan de diversiteit in het stedelijk gebied. De hierna volgende verdere beschrijving van de gebiedsvisie omvat een beschrijving van de Hoofdstructuur van de diverse deelgebieden.

In noord-zuid richting zijn de belangrijkste ruimtelijke dragers de Provincialeweg en de (verplaatste) Houtveldweg met het spoor daartussen. In oost-west richting vormen de Gedempte Gracht en 'de Buiging' de belangrijkste dragers. Het historische lint van de Westzanerdijk en de Hogendijk zijn de laatste dragers in het ruimtelijk netwerk. Hieronder worden deze en andere, natuurlijke dragers nader onder de loep genomen.

Provincialeweg

De Provincialeweg is de ruggengraat van Zaanstad. Inverdan ligt ter hoogte van het station in Zaandam, op de kruising van Provincialeweg en het centrum van Zaandam. De Provincialeweg krijgt een asymmetrisch profiel. Langs het spoor komt een bomenrij (niet bij het stadhuis). Aan de westkant tussen de weg en het spoor komt een dienstweg voor de ontsluiting van de bebouwing (erlangs of eronder). Bij het centrum krijgt de bebouwing aan de noord- en zuidkant een stevige kop als entree.

Houtveldweg en Houtveldsingel

De Houtveldweg is de slagader aan de westkant. Het profiel van de Houtveldweg verandert gaandeweg van karakter. Langs delen van de weg komt water. Aan de westkant van de Houtveldweg loopt een fiets- en voetpad dat op gelijke hoogte aankomt op de Westzanerdijk. De naar het oosten verlegde Houtveldweg (de Houtveldsingel) loopt met een breed profiel van twee keer twee rijstroken vanaf de aansluiting op de Albert Heijnweg tot even voorbij het Stadskantoor. Vervolgens krijgt de weg in noordelijke richting eenmaal twee rijstroken en water aan de oostkant. De waterkant wordt natuurlijk ingericht, als verwijzing naar de veenweidegebieden. Vanaf het station tot bij de 'Held Jozua' wordt de huidige Houtveldweg een verkeersluwe en kindvriendelijke route met speelgelegenheden door een nieuw woongebied. De verkeersfunctie van de huidige Houtveldweg wordt overgenomen door de Houtveldsingel.

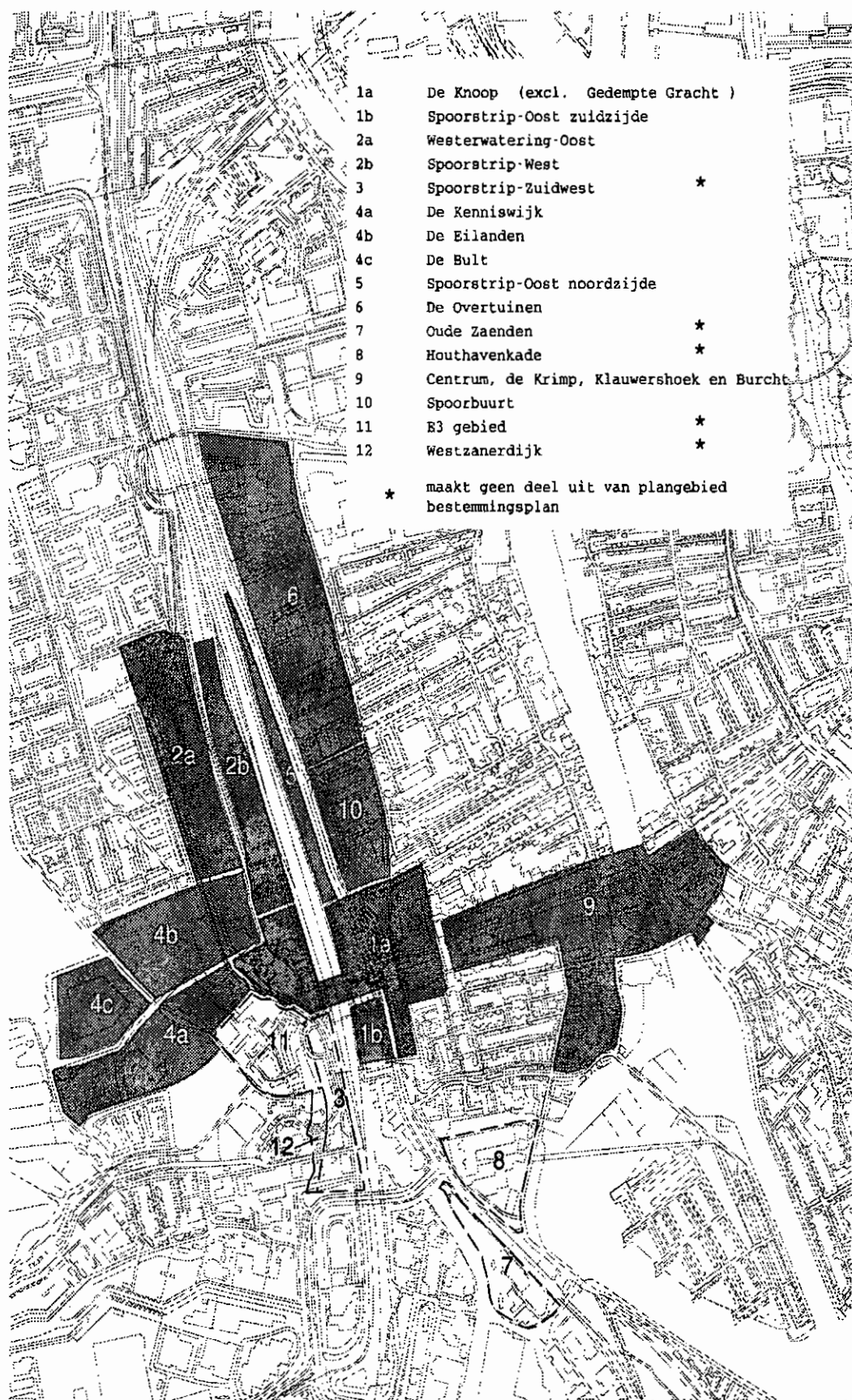
5.3.1 Deelgebied 1A De Knoop

De Knoop is ruimtelijk het meest complexe onderdeel van het plan. Het is daarom in zijn beschrijving als deelgebied opgedeeld in een aantal te onderscheiden delen.

De Vaart, Saentoren en omgeving

Het water van de Vaart valt momenteel niet op tussen de bestaande gebouwen. Door het water bij de kruising met de Gedempte Gracht te verbreden, wordt het waternetwerk zichtbaar gemaakt en versterkt. Op deze kruising van waterwegen ontstaat een bijzondere verblijfsplek. De omgeving van de Rustenburggarage en het Ankersmidplein behoort tot één van de slechtste plekken binnen het centrum en vormt de barrière tussen de Gedempte Gracht en het stationsgebied. Het nieuwe programma moet deze barrière opheffen en deze plek onderdeel maken van het nieuwe stadscentrum. Ter plaatse van de Rustenburggarage wordt een flink programma gerealiseerd: wonen, winkels, een hotel en een multiplexbioscoop. Aansluiting op de

aanwezige woonbuurten wordt gezocht in de opbouw van het blok. Parkeren wordt mogelijk gemaakt op de Rustenburglocatie in een ondergrondse parkeergarage van drie lagen. Aan de kant van het Ankersmidplein wordt het winkelprogramma van de Gedempte Gracht doorgezet.



De deelgebieden van Inverdan

De Buiging

Het ontbreken van de goede oost-westverbinding voor het langzaam verkeer vraagt een heldere oplossing. De opgave in de Knoop is om deze oost-westverbinding te realiseren en de barrière van het spoor, Provincialeweg en Houtveldweg te overbruggen. Dit gebeurt met de aanleg van de Buiging. De opgave is opgevat als een stad met een heuvel, een doorgaande openbare ruimte. Deze openbare ruimte, met als een van de belangrijkste uitgangspunten de sociale veiligheid, wordt daarmee zo vanzelfsprekend mogelijk over het spoor en de weg voortgezet. Langs de Buiging en op de spoortraverse zijn er naast de woningen voor de ogen op de openbare ruimte bovendien allerlei voorzieningen gepland, zoals de bibliotheek, het station, een fitnesscentrum, hotel en informatiebalies.



Op een nieuw dynamisch busstation komt het nieuwe stadhuis. Het stadhuis vormt met zijn stadhuisplein één van de belangrijkste nieuwe functies en ruimtes binnen het gebied Inverdan. Onderdeel van het stadhuisplein, aan de zuidzijde, is het kiss and ride gedeelte. Dit onderdeel van het plein ligt lager dan de rest van het stadhuisplein en dient als voorrij ruimte voor stadhuis en station. Hier komt tevens een taxistandplaats. Woningbouw rond dit deel zorgt voor een goede sociale controle op dit belangrijke plein. De gebouwen maken deel uit van de kamstructuur, waarmee door het nieuwe hoofdkantoor van Ahold de toon is gezet. De wanden van de openbare ruimte boven de sporen worden gevormd door het nieuwe station aan de noordzijde en de bibliotheek en een grootschalig fitnesscentrum aan de zuidzijde.

Westkant station

De huidige westelijke stationsuitgang ligt aan een onduidelijke ruimte die niet goed aansluit op de omliggende routes naar de bestaande wijken. Het ontbreekt in grote mate aan helderheid en sociale controle. De buiging wordt hier begeleid door woningbouw en vormt hierdoor een sociaal veilige en heldere verbinding naar de verschillende buurten en voorzieningen ten westen van het spoor. Het westelijke stationsplein wordt een overzichtelijke ruimte met een goed zichtbare entree naar het station en duidelijk gelegen aan de verlegde Houtveldweg. Terwijl de oostkant van het station een binnenstedelijk karakter krijgt, wordt de westkant groener en rustiger. Ten noorden van het Stads kantoor komen kantoren en woningen. Deze kantoren werken als geluidsbarrière voor de achterliggende woningen. Parkeren komt hier voornamelijk in gebouwde voorzieningen. De buiging en zijn aangrenzende bebouwing zijn aangepast aan het bestaande weefsel zoals bijvoorbeeld de bestaande woningen aan de westzijde en het belastingkantoor. Deze gebieden worden duidelijker en beter aangesloten op het station en centrum van de stad.

5.3.2 Deelgebied 6 De Overtuinen

Het gebied bestaat uit afzonderlijke ruimtelijke eenheden dwars op de Vaart, die de Overtuinen worden genoemd. In twee van deze eenheden blijven de bestaande bedrijven gehandhaafd. Bij de verkaveling van de aangrenzende woongebieden wordt rekening gehouden met de nodige milieufstanden en rechten van deze bedrijven. De toevoeging van water en het kleinschalige karakter maken het tot een aantrekkelijk woongebied. De Overtuinen worden ontsloten vanaf de Provincialeweg. Hierlangs komt hogere bebouwing in aansluiting op de recente bebouwing zuidelijk van de M. Klompéstraat. Bestaande woningen en te handhaven bedrijven blijven deel uitmaken van deze zone. De hogere bebouwing vormt de geluidwering voor het er achter gelegen laagbouw woonmilieu. Aan deze bebouwing zijn de entrees en het bezoekersparkeren gekoppeld. De achterliggende bebouwing is over het geheel genomen kleinschalig en voegt zich naar de strakke oost-west slagen en de bebouwingsschaal van het achterliggende stadsweefsel van Oud West. Er komen grondgebonden woningen. De verschillende Overtuinen worden zo veel mogelijk door water van elkaar gescheiden. Tussen de grotere bebouwing langs de Provincialeweg en de kleinschalige achterliggende bebouwing komt een bufferzone van groen en water. Via deze zone lopen ook verbindingen tussen de verschillende Overtuinen. Aan de oostzijde van de Overtuinen loopt de Vaart.

5.3.3 Deelgebied 5 Spoorstrip-Oost noordzijde

Doordat het spoor en de Provincialeweg parallel lopen bieden grote delen van de langzaamverkeersroute, het snelfietspad langs de Provincialeweg, weinig geborgenheid. Juist in het stedelijk deel van de stad is een grotere mate van geborgenheid en herkenbaarheid gewenst. Door de brede berm tussen fietsroute en weg te bebouwen ontstaat deze geborgenheid en herkenbaarheid in het verlengde van de Knoop.

De bebouwing van de Spoorstrip-Oost noordzijde zal bestaan uit kantoren voor kleine, zelfstandige bedrijven uit de regio. Ook hier hebben de gebouwen een publieke, opvallende uitstraling. Ze zijn niet anoniem maar afficheren zich met naam en toenaam. Het eerste deel wordt gevormd door bedrijfsverzamelgebouwen en komt wat betreft maat en schaal overeen met het woongebouw er tegenover, aan de Lucy Stonestraat. Bedrijfsgebouwen en woongebouw samen vormen de wand van de Provincialeweg. Zij functioneren aan de noordkant als de entree naar het nieuwe centrum.

5.3.4 Deelgebied 1b Spoorstrip-Oost zuidzijde

Aan de zuidkant van het station komt een stedelijke bebouwingsstrip, bestemd voor hoofdkantoren en frontoffices van regionale bedrijven en instellingen. Het wordt uitgevoerd in de vorm van een kamstructuur dwars op de Provincialeweg, net als het hoofdkantoor van Ahold. De gebouwen hebben een hoogte die vergelijkbaar is met het Ahold-gebouw en staan op een doorlopende plint. Het water doorsnijdt de strip en versterkt de waterverbinding tussen de Vaart in het oosten en de Watering in het westen.

5.3.5 Deelgebied 2b Spoorstrip-West

Deze strook is op enkele kantoorgebouwen na leeg. Op delen is de openbare ruimte rond de kantoren nooit afgemaakt. Een deel van de kantoren kent leegstand. Daarnaast is de ontsluiting van het gebied niet helder en ligt de strook achteraf ten opzichte van de hoofdstructuur. Het gebied is toe aan een duidelijke positionering en opwaardering. Hier wordt gedacht aan een mix van wonen en werken. De Spoorstrip-West heeft een hoge rug naar het spoor met een mix van kantoren en wonen in een hoge dichtheid. De rug dient als geluidsscherm naar het achterliggende gebied en is vijf tot zes lagen hoog. In de rug is de parkeerruimte voor het hele deelgebied in de eerste bouwlaag opgenomen. Achter de rug, aan de kant van Westerwatering, ligt de Houtveldsingel. Door het verleggen van de Houtveldweg naar de Houtveldsingel komt de Spoorstrip-West duidelijk aan de hoofdstructuur van deze wijk te liggen. De bebouwing in dit deelgebied langs de Houtveldsingel is kleinschaliger, er is groen en water met

natuurlijke oevers. Het betreft kleine blokken met kantoorvilla's of blokken woningen en/of woonwerkeenheden van drie en vier lagen hoog. Afhankelijk van de vraag uit de markt kunnen woningen ook als kantoren worden ontwikkeld of kantoren als woningen. Langs de Houtveldweg komt de verlegde Spoorsloot te liggen die zowel aan de weg als aan de bebouwing een kwaliteit toevoegt.



5.3.6 Deelgebied 2a Westerwatering-Oost

Langs de Houtveldweg ligt een leeg terrein met een nooit afgebouwd gebouw op de noord-westhoek. Dit lege terrein draagt niet bij aan de begeleiding van de hoofdwegenstructuur in dit gebied. Deze strook ligt op de overgang van de stedelijke sfeer van de buiging, het stedelijk deel en de wijk Westerwatering. Westerwatering-Oost krijgt een hoge dichtheid in aansluiting op de Buiging. In het zuidelijk deel komen veel woningen voor starters op de woningmarkt. Het gebied heeft een hoge rug aan de Houtveldsingel. De bebouwingshoogte in de hogere rug is gevarieerd. Ten westen daarvan wordt de bebouwing lager en minder intensief in de richting van de bestaande buurt, waardoor een goede overgang ontstaat naar de schaal en maat van de bestaande bebouwing. In combinatie met een herinrichting van de Opera draagt deze overgangsstrook bij aan het ontstaan van één samenhangende buurt. Ondanks de verdichting en intensivering zal dan sprake zijn van een harmonische ruimtelijke opbouw. Oplopend van één laag (het parkeerdek) met daarop de autovrije openbare ruimte via circa 4 lagen tot 16 lagen als woontoren op de noord-oostelijke hoek van Murano. In de plint langs de Houtveldsingel zijn bedrijfsruimten mogelijk. Het parkeren is grotendeels gebouwd opgenomen in een garage onder de bebouwing. Verder, met name in het deel dat ligt tegenover de bestaande woningen aan de Opera, ook op het maaiveld. Op maaiveld en dek komen onder meer openbare speel- en ontmoetingsvoorzieningen.

Het noordelijk deelkavel grenst aan het Molenpark. Het blok heeft dezelfde opzet als het zuidelijk blok, maar de dichtheid loopt wat af naar het Molenpark toe. Een deel van de woningen is bestemd voor gezinnen met jonge kinderen, die in de directe omgeving kunnen spelen. Op de kop van het blok kunnen buurtvoorzieningen worden opgenomen, zoals kinderopvang en dergelijke. In het noordelijk deel van dit gebied gaf de ruimte van het molenpark stedenbouwkundig aanleiding voor een ruimtelijke markering in de vorm van een woontoren. Daarin was in het ontwerpbestemmingsplan voorzien. Tegen deze in het ontwerpplan opgenomen bebouwingsmogelijkheid is namens de Stichting Paltrokmolen De Held Jozua een zienswijze ingebracht. Mede naar aanleiding van die zienswijze is in het vastgestelde bestemmingsplan de mogelijkheid voor de bouw van een woontoren geschrapt.

5.3.7 Deelgebied 3 Spoorstrip-Zuidwest

Op termijn is voor dit gebied een T-aansluiting van Houtveldweg en Albert Heijnweg voorzien, een verschuiving van de Houtveldweg in westelijke richtingen en een kantorenstrook langs het spoor. In de planperiode van dit bestemmingsplan zal dit programma echter waarschijnlijk niet worden gerealiseerd. Daarom maakt dit deelgebied geen deel meer uit van het plangebied en wordt dit gebied hier verder niet besproken.

Wel maakt het terrein waarop het woonblok wordt gesitueerd, deel uit van het plangebied. De woonblok is in het Wiel, de oude braak ten noorden van de brandweerkazerne, gedacht.

5.3.8 Deelgebieden 4a, 4b en 4c De Kenniswijk, de Bult en de Eilanden

Gezien vanaf het station, komt achter de verlegde Houtveldweg de Kenniswijk. In de Kenniswijk zijn ook de scholen en het Kenniscentrum gesitueerd. Via de Buiging lopen en fietsen studenten, bezoekers en werknemers straks direct vanaf het station naar hun opleidingsinstituten. Langs de Buiging, die ongelijkvloers kruist met de Houtveldweg, is nieuwe woonbebouwing gesitueerd. Om de sociale controle langs deze route optimaal te maken zijn woningen en entrees zo gesitueerd dat er voortdurend uitzicht is op het langslappende fiets- en voetpad. De wijk is ook met de auto vanaf de Houtveldweg makkelijk bereikbaar. Onderdeel van de Kenniswijk vormt de Bult. De Bult wordt een belangrijke groenvoorziening in de wijk. De polder kruipt als het ware de berg op. Er is hier altijd het uitzicht over de stad of op het veenweidegebied. En het is juist het uitzicht dat dit extraverte buurtpark een bijzondere kwaliteit geeft. In het gebied tussen de Bult en de huidige Houtveldweg, de Eilanden, komt een woonmilieu dat grotendeels bestaat uit grondgebonden woningen. Stedenbouwkundig wordt aansluiting gezocht bij de schaal van de belendende woonwijk. Naast de schaal van de bebouwing is toevoeging van water het middel om afstand te scheppen tussen de nieuwbouw en de bestaande woningen. De hogere bebouwing wordt ook zo gesitueerd dat er een goede aansluiting komt op de bestaande bebouwing.

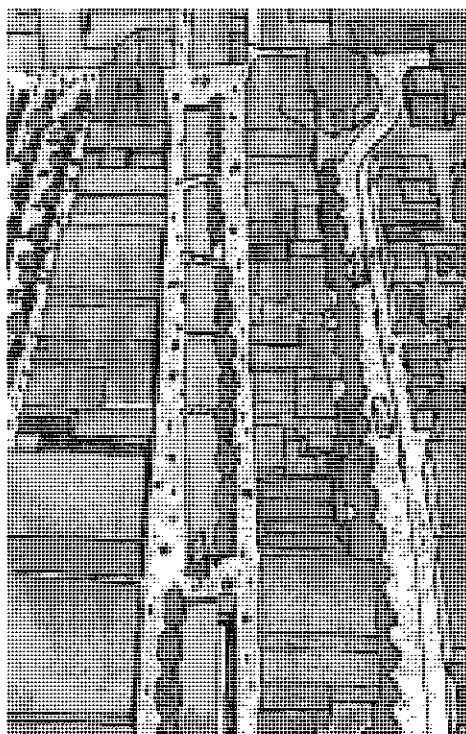
5.3.9 Deelgebied 9 Het Centrum, de Sluizen, de Klauwershoek, de Burcht, het Krimp

Water terug in de Gedempte Gracht

Water terugbrengen in de Gedempte Gracht is één van de belangrijkste onderdelen van het plan om het centrum van Zaanstad te verbeteren. Water door de binnenstad heeft op velerlei wijze een grote betekenis voor de ontwikkeling, de identiteit maar bovenal ook de verblijfskwaliteit van het centrum van de stad.

Hieronder wordt ingegaan op de noodzaak om water terug te brengen in de gracht om zo van het centrum een winkelgebied te maken dat zich onderscheidt van andere winkelstraten in Noord-Holland en daarmee een aantrekkende werking heeft. Eerst worden de problemen geschetst en de stedenbouwkundige argumenten die aangeven, dat het terugbrengen van het water de beste oplossing is om het centrum een geheel eigen identiteit te geven. Daarna wordt het terugbrengen van het water in de Gedempte Gracht in breder perspectief gezien. Zo sluit het plan bijvoorbeeld naadloos aan op de uitgangspunten van de nota Belverdere die staan voor een nieuwe ontwikkelingsgerichte benadering van de cultuurhistorie. En ten slotte wordt ingegaan op de alternatieve plannen die voor de Gedempte Gracht zijn geformuleerd.

De Gedempte Gracht als hoofdwinkelstraat van Zaanstad moet op een aantal aspecten aanzienlijk verbeterd worden: de kwaliteit van de straatgevels, de kwaliteit van de openbare ruimte, de identiteit van Zaanstad en de aansluiting op het stationsgebied. Momenteel maken de panden aan de Gedempte Gracht een zeer rommelige indruk. Ze zijn van verschillende grootte, zowel in hoogte als breedte, uit verschillende perioden en van zeer verschillende stijlen, materialen en kleuren. De kwaliteiten die er zijn, zijn vaak verstopt achter luifels, reclameborden en uitbouwen. Maar bovenal ontbreekt het in de straat aan samenhang. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de grote



plekken.

breedte van de straat van gemiddeld 24 meter. Daardoor ontbreekt de interactie tussen de twee straatgevels en heeft de openbare ruimte onvoldoende intimiteit.

In het verleden zijn er al diverse aanpassingen aan de Gedempte gracht verricht. Juist om de breedte van de gracht enigszins de doorbreken zijn er tien jaar geleden paviljoens geplaatst. Deze oplossing verdeelde de straat in twee afzonderlijke straten met tussenliggende pleintjes. Een oplossing die na tien jaar met gemengde gevoelens wordt bekeken. Door het asymmetrisch profiel is er een drukker en minder druk deel ontstaan. Dit heeft direct gevolgen voor de beleving en het vestigingsklimaat van de winkelstraat. Het drukker deel, de zuidwestelijke kant, wordt beter bezocht dan het noordoostelijk gedeelte. Daarnaast leveren de paviljoens vooral in de avonden veel dode hoeken op die niet bijdragen aan een goed sociaal controleerbaar klimaat. Met andere woorden, het is een straat geworden met teveel 'enge'

Met water in de gracht wordt het doel bereikt een straat te creëren die enerzijds intimiteit uitstraalt maar anderzijds ook kwaliteit en bovenal een duidelijke identiteit heeft. Door water terug te brengen wordt de 'genius loci' versterkt. En, niet onbelangrijk uit economisch oogpunt, met het water kan de winkelstraat zich onderscheiden van andere winkelstraten in Noord Holland. De intimiteit wordt vooral veroorzaakt door het feit dat door het water de beschikbare openbare ruimte wordt verkleind. Tevens verhoogt het de sociale controle en men wordt dichters langs de winkels geleid. Voldoende bruggen geven de mogelijkheid tot rondlopen over grotere of kleinere circuits. Bomen zorgen voor de noodzakelijke aankleding van de Gedempte Gracht. Tussen de bomen kunnen banken en of terrasjes komen die het verblijf in het winkelcentrum veraangenamen. De combinatie van zitten langs en aan het water binnen een druk bezocht winkelcentrum is een extra kwaliteit. Een kwaliteit die ook buiten de winkelopeningstijden moet leiden tot een gebied waar mensen graag een eindje komen wandelen.

De breedte van het water is afhankelijk van de gewenste breedte van de voetpaden en kades. Uitgangspunt is dat het water breed genoeg blijft om als gracht te worden ervaren en niet degradeert tot een aantal vijvers. Alleen dan kan het water een drager zijn van het plan in plaats van een willekeurige toevoeging.

Tenslotte kan nog worden opgemerkt dat het de bedoeling is dat boven de winkels woningen worden gerealiseerd. De aanwezigheid van water zal een positief effect hebben op de aantrekkingskracht van deze woningen en verhoogt, zo leert de ervaring, de waarde van het onroerend goed.

'De cultuurhistorische identiteit wordt sterker richtinggevend voor de inrichting van de ruimte'. Aldus luidt de centrale doelstelling van het rijksbeleid geformuleerd in de nota Belvedere. Kern van dit beleid is dat de kloof tussen verleden en toekomst wordt gedicht. Traditioneel staan cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting tegenover elkaar. Cultuurhistorie is immers sterk gericht op het beschermen van het verleden terwijl ruimtelijk ordening is gericht op het ontwerpen voor de toekomst.

Belvedere staat echter voor een nieuwe ontwikkelingsgerichte benadering van de cultuurhistorie. Uitgangspunt daarbij is de ruimtelijke dynamiek die Nederland eigen is. Van daaruit wordt bekeken hoe de cultuurhistorie als inspiratiebron die ruimtelijke

inrichting kan versterken. En omgekeerd hoe bijvoorbeeld nieuwe ruimtelijke functies kunnen bijdragen aan behoud van het erfgoed. Deze nieuwe denk- en werkwijze, wordt ook wel 'behoud door ontwikkeling' genoemd.

Daardoor sluit Inverdan en met name het onderdeel voor de Gedempte Gracht naadloos aan op de in de nota Belverdere genoemde uitgangspunten. In het ontwerp voor de Gedempte Gracht is uitgegaan van de 'Genius Loci' oftewel de geest van de plek. In de Zaanstreek wordt de genius loci ruimtelijk bepaald door de relatie met het water. In het ontwerp voor het centrum krijgt water weer structuur en samenhang. Cultuurhistorie dus als Haarlemmerolie voor vernieuwing. Nu is de Gedempte Gracht nooit een echte gracht in die betekenis geweest. Het was niet meer dan een brede sloot tussen twee paden. Nadat de sloot werd gedempt is de stad doorgegroeid van een stad die langs het water leefde naar een stad die het water steeds minder nodig heeft. Terug naar de sloten van toen kan niet meer. Maar door een echte gracht te creëren ontstaat er een voor Zaanstad herkenbaar beeld met een geheel eigen identiteit. En is het tevens de oplossing voor de huidige problemen waarmee het centrum nu kampt.

Er zijn ten tijde van de totstandkoming van het Structuurplan Inverdan inmiddels een aantal alternatieve plannen gemaakt. De aard van deze alternatieven verschillen van het versmallen van het profiel van de Gedempte Gracht door het plaatsen van nieuwe gevels voor de bestaande, tot het realiseren van wat waterpartijen in combinatie met het handhaven van een deel van de paviljoens of het toepassen van laanbeplanting in combinatie met plantsoenen waarbij enkele of alle paviljoens worden gesloopt.

Deze alternatieven realiseren echter niet alle eerder gestelde doelen. Het belangrijkste bezwaar tegen het plaatsen van nieuwe gevels voor de bestaande gevels is dat de nog aanwezige historische kwaliteit van de Gedempte Gracht vernietigd wordt. Bovendien gaat deze oplossing gepaard met grote uitvoeringsproblemen in verband met versnipperd eigendom. Alleen wat waterpartijen aanbrengen zorgt er voor dat er nog geen samenhang wordt gecreëerd. Juist door een gracht te maken ontstaat er een identiteit die met enkele waterpartijen niet wordt bereikt. Het nadeel van het alternatief om laanbeplanting in combinatie met plantsoenen te realiseren is, dat de bomen in een deel van het jaar kaal zijn en het gebied zijn intimiteit blijft missen.

Kortom, geen van bovenstaande oplossingen levert een bijdrage aan de identiteit van het centrum, waarmee het zich onderscheidt van andere winkelgebieden. De optie 'Water in de gracht' doet dit juist wel. Vanuit stedenbouwkundig maar ook uit cultuurhistorisch perspectief is het de beste oplossing. Een oplossing die meerwaarde heeft voor het centrum en daarmee de investering waard is. Immers, het is investeren in kwaliteit.

De relatie tussen de parallel met de Gedempte Gracht lopende Rozengracht en Vinkenstraat verbetert door tussenliggende straten beter toegankelijk te maken. Op de Rozengracht komt de markt weer terug. De gevels aan beide zijden van de Gedempte Gracht, de Vinkenstraat en de Rozengracht, krijgen meer kwaliteit en eenheid door eisen aan materiaal- en kleurgebruik en reclame-uitingen van de winkels.

Deels door sloop en deels door grootschalige invullingen zijn de belangrijkste historische gebieden hun kwaliteit en aansluiting met het centrum kwijtgeraakt. Kwaliteitsverbetering van het bestaande netwerk, passende invullingen en een kwalitatief hoogwaardig openbaar gebied moeten niet alleen de historische structuur versterken maar ook deze gebieden weer laten aanhaken aan het centrum en er een onlosmakelijk deel vanuit laten maken. Rond delen van de Oostkade en Westkade van de Zaan hangt nog voor een deel de authentieke Zaanse sfeer. Het is een uitgaansgebied met de bioscoop, het Filmhuis, Zaantheater, poppodium De Kade, bruine cafés, restaurants en grand cafés. Het sluizencomplex, de Dam, Klauwerhoek en de Burcht zijn zowel historisch als programmatisch sterk aan elkaar gekoppeld. Binnen Inverdan vormen zij, met de programmaonderdelen horeca, wonen en cultuur, één van

de polen waartussen het winkelcentrum zich beweegt (de andere pool is de omgeving rond het station). Met de verbinding langs de Zaan wordt het netwerk versterkt. Maar ook door een uitbreiding van het cultuurprogramma, aanleggen van voetgangersroutes en het realiseren van voldoende woningen wordt het gebied tot één geheel ontwikkeld. Op de Klauwershoek worden de historische omgeving en functies versterkt. Het sluizencomplex is het oude vervoersknooppunt in de stad. Het belang van dit knooppunt was vroeger afleesbaar aan de bebouwing op en rondom het complex. Het sluizencomplex wordt aangesloten op het wandelcircuit van de Dam en het winkelcentrum. De Burcht vormt een ankerpunt in het centrum. De voorstellingen in Theater de Burcht dragen bij aan het culturele leven in het stadshart. Het plein blijft beschikbaar voor manifestaties en andere activiteiten.

Het Krimp kan door haar potentiële kwaliteiten een goede bijdrage leveren aan de kwaliteit en identiteit van Inverdan. Het Krimp is een oud deel van Zaandam en ligt op en aan de Hogedijk, de voormalige Noorder IJ- en Zeedijk. Het is nu nog gedeeltelijk verborgen en verwaarloosd. Door deze karaktervolle buurt op te knappen en aan te sluiten op het centrum wordt het historisch netwerk zichtbaar gemaakt. In het Krimp zal worden gewoond en gewerkt. Dit fijnmazige buurtje is vooral interessant om de cultuurhistorie te versterken. Het gebied zelf biedt daarvoor ook de nodige ingrediënten. Zo is het historisch stratenpatroon nog in delen aanwezig. Dit vormt dan ook de basis voor de visie op het Krimp. De morfologie, schaal en maat van de historische bebouwing is de andere drager voor de visie. Uitgangspunt is immers het behoud en versterking van de historische kwaliteiten. Het Krimp wordt aangevuld met nieuwe structuren die het gebied verbeteren en goed laten aansluiten op de omliggende buurten. In dit deel van het centrum is de historie van de stad goed 'afleesbaar'. De aanpak van het Krimp versterkt daarmee het toeristisch product van de stad: het Czaar Peterhuisje komt beter tot zijn recht. Het water is een belangrijk onderdeel van het nieuwe netwerk. Op het Krimp kan de voormalige dijsloot terugkomen. Hierdoor wordt het historische karakter hersteld en kan het water weer (via een duiker) doorlopen naar de Nieuwe Gracht. Daarnaast zorgt deze dijsloot er voor dat de wateroverlast die nu nog aanwezig is op sommige erven aan het Krimp wordt verholpen.

5.3.10 Deelgebieden 7 en 8 Oud Zaenden en Houthavenkade

Op grond van nieuwe inzichten zullen ook de deelgebieden Oud Zaenden en Houthavenkade niet binnen de planperiode van dit bestemmingsplan worden ontwikkeld. Daarom is het plangebied aangepast en zijn deze deelgebieden daaruit verwijderd.

5.4 Wijzigingen ten aanzien van het structuurplan Inverdan

De planvorming van Inverdan is niet gestopt met het vaststellen van het structuurplan Inverdan en het Masterplan Inverdan, op 17 april 2003. Dit heeft er toe geleid dat de plannen door voortschrijdend inzicht momenteel op twee punten essentieel verschillen van de plannen van april 2003.

5.4.1 Meer woningen

In de eerste plaats is het aantal nieuwe woningen dat gerealiseerd gaat worden, door verdergaande verdichting flink hoger geworden. Was dit aantal aanvankelijk bepaald op omstreeks 1.900 woningen, thans wordt uitgegaan van 2.500 – 3.000 woningen.

Aan deze verandering liggen verschillende overwegingen ten grondslag. Enerzijds past een toename van het aantal woningen in het uitgangspunt van bouwen in hoge dichtheden. Zo ontstaat op een beperkt grondgebied een voldoende groot draagvlak voor de centrumvoorzieningen die er in het gebied reeds zijn en die worden toegevoegd. Verder is er voldoende markt voor het wegzetten van deze aantallen woningen, terwijl er ook een financiële noodzaak is om een groter aantal woningen te realiseren.

De gevolgen van deze wijziging in de planvorming ten aanzien van de milieuaspecten is meegenomen in het m.e.r. - beoordelingsonderzoek.

5.4.2 Rangeerterrein blijft rangeerterrein

In het structuurplan is er van uitgegaan dat het rangeerterrein in Zaandam ten westen van het spoor binnen afzienbare termijn niet meer nodig zou zijn. Daarom was gedacht aan een groenbestemming voor dit terrein.

Inmiddels echter is bekend dat Prorail het terrein in ieder geval binnen de planperiode van dit bestemmingsplan (tien jaar) nog nodig heeft. Verandering van bestemming zou betekenen dat de gemeente een andere plek voor rangeerterrein zou moeten aanwijzen. Een dergelijke plek is niet beschikbaar. Daarom dient de functie van rangeerterrein (als bestemming spoorwegdoeleinden) positief bestemd te worden. Op langere termijn echter blijft de intentie om aan dit terrein een groenbestemming (functie park) te geven.

5.4.3 Kantoren Spoorstrip Zuidwest en T-aansluiting nog niet aangelegd

Gezien de huidige ontwikkeling van de kantorenmarkt is het niet waarschijnlijk dat de kantoren in de Spoorstrip Zuidwest binnen de planperiode van dit bestemmingsplan zullen worden gerealiseerd. Daarmee is ook de zogenaamde T-aansluiting tussen Albert Heijweg en Houtveldweg binnen de planperiode niet aan de orde. Daarom is de Spoorstrip Zuidwest uit het plangebied van het bestemmingsplan gehaald.

Zodra de bouw van de kantoren en de T-aansluiting weer aan de orde zijn, zal een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied worden ontwikkeld.

5.4.4 Oud Zaenden en Houthavenkade buiten het plangebied

Voor Oud Zaenden kent het Masterplan en het Structuurplan een bestemming Gemengde Doeleinden. Aan de Houthavenkade hebben Structuurplan en Masterplan een woonbestemming toebedeeld. Naar het zich thans echter laat aanzien, zullen Oud Zaenden en Houthavenkade niet binnen de planperiode van dit plan tot ontwikkeling komen. Daarom zijn deze twee gebieden uit het plan gehaald.

5.5 Inverdan in cijfers

Het te realiseren programma na de actualisatie van het Masterplan (juli 2005) kan cijfermatig als volgt worden weergegeven:

- ruim 60.000 m² bvo kantoren (excl. stadhuis),
- 2.500 – 3.000 nieuwe woningen,
- 16.000 m² detailhandel in het kernwinkelgebied (waarvan 9.000 m² ter vervanging van te slopen winkels),
- leisuurevoorzieningen,
- hotel van 140 kamers,
- bioscoopcomplex van 4.500 m²,
- Stadhuis .

6. Beschrijving planvorm en bestemmingsregeling

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen beschreven van de opzet van het bestemmingsplan en de gehanteerde bestemmingen. Daarnaast worden specifieke regelingen in de bestemmingsbepalingen aangestipt die een nadere toelichting kunnen gebruiken.

6.1 Gekozen planvorm

In een groot deel van het plangebied zullen ingrijpende veranderingen optreden. Te denken valt aan de plandelen ten westen van het spoor, de strips direct ten oosten van het spoor, het gebied rond de Buiging, de Overtuinen en de zuidelijke entree van Zaandam langs de Provincialeweg. Voor deze plandelen zijn de planvoorschriften sterk op ontwikkeling gericht. Gedeeltelijk is hier gekozen voor een globale bestemming met uitwerkingsverplichting, en gedeeltelijk voor een eindbestemming.

Bij een globale bestemming moeten burgemeester en wethouders uitwerkingsplannen maken, waarin de bebouwing en de functies gedetailleerder worden geregeld dan in de globale bestemming.

Voor andere plandelen ligt het accent meer op het beschermen en behouden van wat momenteel aanwezig is. Ook hier zijn weliswaar ruimtelijke aanpassingen voorzien dan wel mogelijk, onder meer om de bestaande kwaliteit juist te versterken, maar het accent ligt meer op behouden en versterken van wat er is. Dit is vooral het geval rond de Vinkenstraat, Gedempte Gracht, de Rozengracht, de Dam, Klauwershoek en een aantal reeds eerder gerealiseerde nieuwbouwprojecten, zoals het Zaantheater en Sarabande. Voor deze delen zijn de planvoorschriften vooral conserverend van aard. Hier is gekozen voor redelijk gedetailleerde eindbestemmingen. Ook de belangrijkste verkeersroutes, Provincialeweg en (verlegde) Houtveldweg kennen een eindbestemming als Verkeersareaal. De openbare ruimte van de Gedempte Gracht heeft echter weer een uit te werken bestemming. Burgemeester en wethouders kunnen straks in een uitwerkingsplan de precieze ligging van de gedachte nieuwe gracht en de (geringe) bebouwing regelen.

6.2 Bestemmingsregeling

6.2.1 Indeling voorschriften

In het plangebied komen diverse oude en nieuwe functies voor. De functies zijn gegroepeerd in diverse bestemmingen. Per bestemming is in Hoofdstuk II een artikel opgenomen, waarin in het eerste lid is aangegeven voor welke doeleinden (functies) de betreffende gronden zijn bestemd. In de volgende leden wordt geregeld wat en hoeveel mag worden gebouwd en welk gebruik mogelijk is. Bovendien zijn soms bij een bestemming nadere regelingen opgenomen, die specifieke zaken of mogelijke vrijstellingen bevatten.

Deze voorschriften zijn aangevuld met een voorafgaand hoofdstuk I, Daarin wordt in de Begripsbepalingen aangegeven wat de betekenis is van diverse begrippen die in het bestemmingsplan worden gebruikt. Vermeldenswaard is hier dat de functie (zakelijke of persoonlijke) dienstverlening in het bestemmingsplan niet wordt gebruikt. Dienstverlenende bedrijven vallen in dit bestemmingsplan onder het begrip baliefuncties. Dit begrip omvat zowel bijvoorbeeld het bankfiliaal als een nagelstudio.

Ook de wijze van meten wordt in hoofdstuk I beschreven.

In het laatste hoofdstuk III zijn regelingen opgenomen die voor (bijna) alle bestemmingen gelden. Hier staan de algemene gebruiksbepaling, de strafbepaling, de bijzonder gebruiksbepalingen en de algemene vrijstellingsbepalingen. Ook de procedure die burgemeester en wethouders moeten volgen bij uitwerking, wijziging of vrijstelling van het bestemmingsplan staat daar. Tot slot zijn de overgangsbepalingen en de citeertitel opgenomen.

In drie bijlagen worden de in het bestemmingsplan gehanteerde parkeerkencijfers en de indeling van horeca-inrichtingen en van (toegelaten) bedrijven aangegeven.

6.2.2 Plankaart

Uiteraard dienen de bepalingen in de voorschriften overeen te komen met de bestemmingsregelingen en de aanduidingen op de plankaart. Het renvooi vormt de koppeling tussen voorschriften en de plankaart. In dat renvooi staan enkele aanduidingen meer dan één keer aangegeven. Dat is gedaan bij aanduidingen die slechts bij één of hooguit twee bestemmingen voorkomen. Zo is op de plankaart de betreffende aanduiding sneller op te zoeken. De algemene(re) aanduidingen staan onder het kopje aanduidingen (vervolg).

6.2.3 Bestemmingen

Zoals onder 6.1 reeds aangestipt, kent het bestemmingsplan twee vormen van bestemmingen, de globale bestemmingen en de eindbestemmingen. Alleen voor globale bestemmingen moeten, binnen de grenzen van de globale bestemmingsregeling, één of meer uitwerkingsplannen worden gemaakt. Voor de andere bestemmingen volstaat de regeling in het bestemmingsplan.

Voor het plangebied zijn de volgende uit te werken bestemmingen in de voorschriften opgenomen:

- Uit te werken Gemengde Doeleinden (UGD I t/m UGD X)
- Uit te werken Woondoeleinden (UW I t/m UW IV)
- Uit te werken Kantoordeleinden (UK I en UK II)
- Uit te werken Verblijfsdoeleinden (UVD).

Vervolgens komen de voorschriften voor de gedetailleerde bestemmingen:

- Centrumdoeleinden A (CA 1 t/m CA 6)
- Centrumdoeleinden B (CB 1 t/m CB 5)
- Centrumdoeleinden C (CC 1 t/m CC 6)
- Centrumdoeleinden D (CD 1 t/m CD 6)
- Gemengde Doeleinden (GD)
- Maatschappelijke Doeleinden (M)
- Kantoordeleinden (K I t/m K III)
- Bedrijfsdoeleinden (B)
- Woondoeleinden (W)
- Tuinen (T)
- Erven (E)
- Bergingen
- Park (P I t/m P III)
- Groenvoorzieningen (GR)
- Verkeersdoeleinden (V)
- Verblijfsdoeleinden (VD)

- Spoorwegdoeleinden (S)
- Water
- Waterkering (dubbelbestemming)
- Archeologisch waardevol gebied (dubbelbestemming).

Uit te werken Gemengde Doeleinden

Deze bestemming is gegeven aan enkele bestemmingsvlakken ten westen van het spoor, twee ten oosten van de Provincialeweg en één aan de zuidkant tussen de spoorweg en de Provincialeweg. Zoals de naam al aangeeft, zijn op grond van de in het eerste lid gegeven doeleindenomschrijving veel verschillende functies mogelijk. Ook de gebieden rond Het Krimp hebben deze bestemming. Hoewel de bestaande bebouwing grotendeels gehandhaafd blijft, zijn er enkele ontwikkelingen die nog onvoldoende zijn uitgekristalliseerd om in een eindbestemming te worden geregeld. Vandaar dat ook hier gekozen is voor een uit te werken bestemming. Behalve een omschrijving van de doeleinden geeft het artikel in lid 4 nadere uitwerkingsregels die bij de uitwerking van de bestemmingsvlakken in acht moeten worden genomen.

Uit te werken Woondoeleinden

Dit betreft een globale bestemming die later door middel van één of meer uitwerkingsplannen moeten worden uitgewerkt. In de doeleindenomschrijving is vermeld welke bestemmingen naast wonen hier mogelijk zijn, zoals detailhandel en maatschappelijke voorzieningen. De woonfunctie is echter de belangrijkste. Er zijn vier uit te werken bestemmingsvlakken, waarvan drie ten westen van het spoor (UW II en III tussen Opera en verlegde Houtveldweg en UW IV ten oosten van de Belt), en één voor de Overtuinen (UW I). Verder kent ook deze bestemming nadere uitwerkingsregels voor de verschillende bestemmingsvlakken.

Uit te werken Kantoordoeleinden

Op de locaties met deze bestemming zijn overwegend kantoren gedacht, gedeeltelijk met baliefunctie en ook maatschappelijke voorzieningen. Het gaat om twee smalle stroken tussen het spoor en de Provincialeweg.

Uit te werken Verblijfsdoeleinden

Deze bestemming is gegeven aan de openbare ruimte van de Gedempte Gracht. Het terugbrengen van water in deze ruimte is een dragend element van de plannen van Inverdan. Aangezien de details van het ontwerp nog niet bekend zijn is ook hier gekozen voor een uit te werken bestemming.

Centrumdoeleinden

Het plan kent vier bestemmingen Centrumdoeleinden, A t/m D. Dit onderscheid komt de inzichtelijkheid van de bestemmingsregelingen ten goede. Bovendien zijn niet alle toegestane functies voor die bestemmingen hetzelfde, zo zijn bijvoorbeeld in Centrumdoeleinden B en C geen bedrijven (met uitzondering van dienstverlenende bedrijven die onder het begrip baliefuncties vallen) toegestaan, terwijl die in Centrumdoeleinden D wel zijn toegelaten.

In Centrumdoeleinden A wordt geregeld dat, als onderdeel van de functie maatschappelijke voorzieningen, in elk geval een gemeentehuis toelaatbaar is. Uit deze rubricering blijkt ook dat het gemeentehuis in de regelingen van dit bestemmingsplan niet wordt beschouwd als een kantoor. De vloeroppervlakte van het gemeentehuis telt dus ook niet mee in de in diverse voorschriften geregelde maximaal toegestane nieuw te bouwen vloeroppervlakte van 60.000 m² bvo voor kantoren.

Voor zover dat noodzakelijk is, worden in het derde lid van de desbetreffende artikelen per bestemmingsvlak nadere regels gegeven voor de diverse functies. Die regels kunnen betrekking hebben op de situering binnen het bouwvlak, de aard, de omvang van een vestiging en het aantal vestigingen.

In relatie met enkele aanduidingen op de plankaart zijn specifieke bebouwingsvoorschriften gegeven.

Gemengde Doeleinden

De overige in het gebied voorkomende doeleinden zoals wonen, detailhandel, en dienstverlening, hebben de bestemming "Gemengde doeleinden" gekregen, voor zover ze niet zijn bestemd als Centrumdoeleinden. Functies binnen deze bestemming zijn uitwisselbaar. Daarbij is het de bedoeling dat genoemde functies uitsluitend in de plint mogelijk zijn en het wonen in de verdiepingen daarboven.

Maatschappelijke Doeleinden

Deze bestemming is gegeven aan (toekomstige) bebouwing met zulke functies. Bijvoorbeeld de Oostzijderkerk, het Zaantheater, het Czaar Peterhuisje en de onderwijsinstellingen aan de westkant van het plangebied.

Kantoordoeleinden

Aan drie bestaande gebouwen met (hoofdzakelijk) een kantoorfunctie is de bestemming Kantoren gegeven. Voor de in de bestaande situatie ook aanwezige andere functies zijn specifieke bepalingen opgenomen.

Baliefuncties

Volgens de begripsomschrijving (art. 1) is een baliefunctie een (onderdeel van een) kantooractiviteit, een maatschappelijke voorziening of een dienstverlenend bedrijf, waarvoor kenmerkend is dat de (economische) activiteit is gericht op structureel contact met publiek in een daarvoor bestemd en daartoe voor het publiek toegankelijk (deel van een) gebouw. Kenmerkend voor een baliefunctie is dus dat de activiteit gericht is op structureel contact met het publiek.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een reisbureau of een bankfiliaal, beiden toegankelijk voor het publiek. In het kader van dit bestemmingsplan valt bijvoorbeeld ook een kapper, een nagelstudio en een schoenreparatiebedrijf onder het begrip baliefunctie. Een hoofdkantoor van een bank valt echter onder het begrip kantoor, dat per definitie (zie de begripsbepaling) geen baliefunctie heeft. Een hoofdkantoor met een publieksbalie vormt dus een combinatie van een kantoor en een baliefunctie.

In de doeleindenomschrijving van de bestemmingen (in lid 1 van het artikel) wordt aangegeven welke functies, zoals kantoren, maatschappelijke voorzieningen of bedrijven zijn toegestaan. En ook of al of niet baliefuncties zijn toegestaan. Soms zijn uitsluitend baliefuncties toegestaan.

Het onderscheid tussen baliefuncties enerzijds en kantoren, maatschappelijke voorzieningen en (economische) dienstverlening anderzijds wordt ingegeven door ruimtelijke afwegingen. Daarbij speelt onder meer verkeersaantrekkende werking, de combinatie met detailhandel en het belang van een bepaalde functie op een bepaalde plek een rol.

Bedrijfsdoeleinden

Bedrijfsfuncties zijn ingedeeld in categorieën van licht naar zwaar te weten van categorie 1 tot en met 6. Daarvan is een lijst opgesteld, de Lijst van Bedrijfstypen die als bijlage aan de voorschriften is toegevoegd. Het gebied betreft bestaand stedelijk gebied. In woongebieden zijn uitsluitend categorie 1 bedrijven toegestaan. Categorie 2 bedrijven zijn vanwege de beperkte milieubelasting slechts toelaatbaar tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, indien hier sprake is van gemengde functies. Binnen het plangebied zijn er een aantal gemengde gebieden. Daar waar op dit moment reeds een bedrijf is gevestigd dat in een hogere categorie dan 1 valt, is dit bedrijf op die plaats met een aparte aanduiding op de kaart aangegeven. Een zelfde soort bedrijf - maar geen andere soorten bedrijven uit een hogere categorie dan 1 - mag dan op die plek terugkomen, en ook de bedrijven in categorie 1 van de Lijst.

De lijst van bedrijfstypen is gebaseerd op, maar niet geheel identiek aan de Lijst van Bedrijfstypen van de VNG. Dit wordt nader toegelicht in bijlage 5 (Toelichting op de "Lijst van bedrijfstypen") van de Bijlagen bij de toelichting.

Woondoeleinden

Deze bestemming is gegeven aan een woonwijkje ten noorden van de Stationsweg, enkele woningen aan de Provincialeweg, de woningen Sarabande, direct ten zuiden van het Zaantheater en een nieuw appartementenblokje in het water bij de Reischaaft. De bij een (eengezins)woning behorende gronden worden aangewezen voor Tuinen (T) en/of Erven (E), waarbij op gronden met de bestemming Tuinen in beginsel niets mag worden gebouwd. Uitzondering hierop vormen uiteraard de vergunningvrije bouwwerken die in de Woningwet en het daarbij behorende Besluit bouwvergunningvrije en lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken zijn geregeld. Op gronden met de bestemming Erven mag erfbouwing worden gebouwd, zoals een schuur, garage of berging tot 50% van die bestemming met een maximum van 50 m². Bij Sarabande is het ondergronds parkeren geregeld. Bergingen, niet op het erf gebouwd, hebben een aparte bestemming.

In het bestemmingsplan zijn twee verschillende regelingen voor aan huis verbonden beroepen en voor aan huis verbonden activiteiten opgenomen. Aan de hand van de Zaanse nota "Bedrijven in woonhuizen en ruimtelijke ordening" en de jurisprudentie met betrekking tot dit onderwerp is gekozen voor de zgn. 30%-70% regeling. Dat wil zeggen: wanneer een beroep of bedrijf aan huis niet meer dan 30% van het bruto woonvloeroppervlak inclusief aan-, uitbouwen en bijgebouwen behelst, en niet meer dan 45m² bedraagt, op het pand geen bedrijfsbestemming wordt gelegd, maar de woonbestemming gehandhaafd blijft. De vestiging van het beroep of bedrijf aan huis mag geen aanzet geven tot verdringing van de woonfunctie.

Verkeers- en Verblijfsdoeleinden

Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden is de functie voor het afwikkelen van verkeer de belangrijkste functie. De verlegde Houtveldweg heeft bijvoorbeeld deze bestemming. Binnen de bestemming Verblijfsdoeleinden is de verblijfsfunctie het belangrijkste, de functie verkeer is hieraan ondergeschikt. Ook in verblijfsdoeleinden vallen bijvoorbeeld de parkeerplaatsen en de buurtontsluitingswegen. Deze functies binnen Verblijfsdoeleinden zijn uitwisselbaar: daar waar nu parkeerplaatsen zijn kan groen komen en een woonstraat kan verbreed worden en daarmee groen laten verdwijnen. Een flexibele regeling die voorkomt dat bij een reconstructie van een gebied of het nieuw aanleggen van parkeerplaatsen een vrijstellings- of wijzigingsprocedure moet worden gevolgd.

Park

Aan gedeelten van het plangebied, te weten de voormalige vuilnisbelt in Westerwating, het gebied rond de molen "De Held Jozua" en het Volkspark de bestemming "Park" gegeven. Deze terreinen hebben of krijgen een belangrijke recreatieve functie.

De rest van het groen dat in de wijk voorkomt, bijvoorbeeld bermen en stroken langs wegen, heeft de bestemming "Verblijfsdoeleinden (VD)" of "Verkeersdoeleinden (V)".

Waterkering (dubbelbestemming)

De dijken zijn geregeld in de dubbelbestemming Waterkering. Dit betekent dat de bescherming tegen het water door die dijken voorrang heeft boven de overigens op de gronden gelegen bestemmingen.

Overige bestemmingen

Hierboven zijn alleen de belangrijkste bestemmingen toegelicht. Voor de overige in het plangebied opgenomen bestemmingen wordt verwezen naar de voorschriften.

Maximale aantallen of oppervlakten

In diverse bestemmingen, bij de doeleindenomschrijving (in lid 1) dan wel bij de bepalingen ten aanzien van alle bestemmingsvlakken of specifieke bestemmingsvlakken of bij uitwerkingsregels (in lid 3 of lid 4), zijn maximale aantallen of maximale oppervlakten opgenomen. Te denken valt aan bruto oppervlakken voor horeca, voor kantoren, enzovoort.

Voor woningen zijn maximale aantallen opgenomen. Zo is in de artikelen 4 en 5 in lid 1 een maximum totaal aantal van 3.000 nieuw te bouwen woningen opgenomen, alsmede in lid 4 ook een maximum aantal nieuw te bouwen woningen voor de meeste afzonderlijke bestemmingsvlakken.

In de artikelen 4, 6, 8, 9, 10 en 11 is een maximum van in totaal 60.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) voor nieuwe kantoren opgenomen. Tevens is in de voorschriften een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om dit oppervlak te verhogen met 30.000 m². Met deze maxima wordt de rechtszekerheid gediend. Overigens kunnen in de uitwerkingsplannen nadere aantallen of oppervlakten worden aangegeven, binnen de grenzen van de globale bestemmingen, voor die onderdelen van het plan waarvoor een uitwerkingsverplichting geldt.

Indien voor een bepaalde functie in de doeleindenomschrijving (lid 1) of elders (doorgaans lid 4 van het artikel) geen maximale oppervlakte of aantal is aangegeven, geldt voor die functie geen beperking. Dit doet zich voor bij functies waarbij een ongeremde groei niet te verwachten is of niet op bezwaren stuit, zoals maatschappelijke voorzieningen.

Aanduidingen

Behalve bestemmingen kent de plankaart ook aanduidingen. Verwezen wordt naar het renvooi. Via die aanduidingen worden de maximale bouwhoogten geregeld en bijvoorbeeld ook de overbouwingen en de niet te bebouwen gronden binnen de bestemming Centrumdoeleinden, de bij de globale bestemmingen in een uitwerkingsplan op te nemen doorgaande fietsroutes en de structurele waterverbindingen.

6.3 Handhaving

In algemene zin geldt ook voor het plangebied van bestemmingsplan Inverdan dat handhavend moet worden opgetreden tegen overtreding van het bestemmingsplan. Dit houdt in dat er niet mag worden gebouwd in strijd met het bestemmingsplan en verder dat het gebruik in overeenstemming moet zijn met wat de bestemming toestaat.

Ten aanzien van twee aspecten is handhaving ten aanzien van het plangebied van dit bestemmingsplan in het bijzonder opportuun:

- gebruik van gebouwen voor functies van kantoren en dienstverlening, maar met name detailhandel, daar waar een maximum oppervlak is aangegeven. Het maximum is opgenomen om rekening te houden met bestaande belangen en ongebreidelde groei te voorkomen.
- gebruik van gronden door horeca-inrichtingen met een hogere milieucategorie dan de milieucategorie die op grond van de voorschriften voor de betreffende gronden is toegestaan dan wel tot een groter oppervlak dan in het betreffende bestemmingsvlak is toegestaan. Hier is de achterliggende ratio het voorkomen van onevenredige hinder voor omwonenden.

Voor beide aspecten geldt, dat een goede handhaving niet mogelijk is, als een goede "boekhouding" van soort functies en omvang van de functies ontbreekt. De ambtelijke afdelingen van de gemeente die het betreft, zullen er zorg voor dragen dat zo'n boekhouding er is, zodat de afdeling belast met handhaving haar werk goed kan doen.

7. Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) dient onderzoek te worden gedaan naar de uitvoerbaarheid van een bestemmingplan. Dit hoofdstuk bevat de onderbouwing van de financieel-economische uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

Het programma Inverdan heeft een financiële vertaling gekregen in de grondexploitatie Inverdan. Een grondexploitatie is een financiële weergave van de kosten en opbrengsten van een gebied, samenhangend met de investeringen in de gebouwde omgeving. De grondexploitatie bevat kosten als verwerving van de grond, bouw- en woonrijpmaken en dergelijke. Aan de andere kant bevat de grondexploitatie inkomsten bijvoorbeeld in de vorm van opbrengsten van gronduitgiften, subsidies en andere bijdragen. De grondexploitatie Inverdan bevat ook een deel programmakosten die niet direct samenhangen met de gebouwde omgeving maar bedoeld zijn voor sturing van sociaaleconomische activiteiten, zoals binnenstadsmanagement. De grondexploitatie bevat geen kosten die ontstaan na realisatie van programmaonderdelen zoals de kosten voor beheer van de openbare ruimte en de kosten voor sociaal-economische activiteiten na realisatie (bron: Rapportage Rekenkamer Zaanstad, 2005).

In de grondexploitatie zijn de volgende onderdelen opgenomen aan opbrengsten:

- **Verkoop:** dit zijn inkomsten uit de verkoop van de gemeentelijke grondposities. De hoogte van de grondprijzen worden, conform de nota Sturend Grondbeleid, volgens de residuele waarde methodiek bepaald. Bij deze methode worden de grondprijzen bepaald door de vrij op naam(v.o.n.-) prijzen te verminderen met de bouwkosten. Op deze manier zijn de grondprijzen te allen tijde marktconform.
- **Planontwikkelingsfonds:** Dit fonds wordt gevormd door een deel van de opbrengsten uit grondverkoop in een fonds te storten dat wordt gebruikt om onrendabele delen van het programma Inverdan te financieren. Daarnaast wordt van ontwikkelaars die op eigen grond tot (her)ontwikkeling overgaan via een exploitatieovereenkomst een bijdrage gevraagd in het fonds. Ca. 50% van de inkomsten uit verkoop en het planontwikkelingsfonds is door Samenwerkingsovereenkomsten inmiddels 'verzilverd' in contracten.
- **Huurinkomsten:** dit zijn inkomsten uit tijdelijk beheer van de verworven opstallen.
- **Subsidies:** dit zijn bijdragen van derden (Rijk, provincie, ROA, etc.) en de eigen bijdrage die de gemeente Zaanstad in het project steekt ter afdekking van de onrendabele top. Ca. 85% van de totale subsidie-inkomsten zijn reeds zeker gesteld middels beschikkingen en raadsbesluiten.
- **Opbrengstenstijging:** Als gevolg van de factor tijd zijn de opbrengsten onderhevig aan rente en inflatie.

In de grondexploitatie zijn de volgende onderdelen opgenomen aan kosten:

- **Verwerving:** dit zijn alle kosten die de gemeente maakt voor het verwerven van vastgoed en grond in het plangebied en de kosten die gemoeid zijn met het tijdelijke beheer daarvan.
- **Sloop:** dit zijn de kosten voor het slopen van de verworven vastgoedobjecten.
- **Saneringen:** dit zijn de kosten voor de milieuvoorzieningen die getroffen moeten worden om de gewenste bestemmingen te kunnen realiseren.
- **Bouw- en woonrijpmaken:** dit zijn de kosten van alle civieltechnische werkzaamheden. Hieronder vallen bijvoorbeeld de kosten die gemaakt moeten

worden om de kavels grond uit te geven en de kosten voor de aanleg van de openbare ruimte.

- **Overige kosten:** hier vallen kostenposten onder die niet te categoriseren zijn in de andere kostensoorten. Hierbij kan gedacht worden aan kosten voor planschade², leges voor de eigen werken, kunst en een algemene risicobuffer.
- **Rente en kostenstijging:** Als gevolg van de factor tijd zijn de kosten onderhevig aan rente en inflatie.
- **Plankosten:** dit zijn de apparaatlasten die gemaakt worden voor de realisatie van het programma. Hieronder vallen programmamanagementkosten en kosten voor voorbereiding en toezicht op de civieltechnische werkzaamheden.

Onderstaand overzicht geeft de totalen weer van grondexploitatie 5.1³ die door de gemeenteraad van Zaanstad op 21 juli 2005 is vastgesteld.

OPBRENGSTEN	Boekwaarde + prognose o.b.v. grondexploitatie medio 2005 <i>Bedragen in miljoenen euro's</i>
Verkoop	89,1
Planontwikkelingsfonds	22,1
Verhuur	16,2
Bijdrage gemeente	66,1
Bijdrage provincie	11,0
Bijdrage Rijk	14,0
Diverse subsidies en bijdragen	8,0
Fondswerving vanaf 2005	8,5
Opbrengststijging	12,3
Totale inkomsten	247,3

KOSTEN	Boekwaarde + prognose o.b.v. grondexploitatie medio 2005 <i>Bedragen in miljoenen euro's</i>
Verwerving	105,0
Sloop	3,3
Milieuvoorzieningen	3,2
BRM/WRM	59,6
Diversen/overig	12,3
Rente	18,1
Kostenstijging	8,9
Plankosten	37,7
Totale kosten	248,1

² De gemeente Zaanstad heeft een planschaderisicoinventarisatie uit laten voeren door een extern bureau. De geprognosticeerde planschadeclaims zijn opgenomen in de grondexploitatie. Het rapport hierover is vertrouwelijk en wordt niet ter inzage gelegd.

³ De grondexploitaties van de gemeente Zaanstad, inclusief alle daarbij behorende onderbouwingen, onderzoeken en ramingen, zijn vertrouwelijk en worden niet ter inzage gelegd.

De grondexploitatie van Inverdan is naast de bovengenoemde onderverdeling van kosten en opbrengsten verder opgesplitst in een aantal deelgebieden. De verschillende deelgebieden zijn eerder in dit bestemmingplan reeds toegelicht.

De gemeente Zaanstad heeft in het verleden verschillende externe evaluaties uit laten voeren voor het programma Inverdan. Onderstaand overzicht is overgenomen uit het eindrapport van de Rekenkamer Zaanstad: "Inverdan en Stadhuis: Over ambities en risico's".⁴

Titel	Bureau	Scope	Datum
Review ontwikkelingsperspectief	PRC Ernst & Young	breed	07-02-2001
Gevoeligheidsanalyse centrumgebied Zaanstad	PRC Bouwcentrum	specifiek	21-02-2001
Review Masterplan Inverdan	PRC Bouwcentrum	breed	19-03-2003
Exploitatietoets Inverdan	PRC Verschoor	specifiek	01-07-2003
Globale toets aansluiting samenwerkings-overeenkomsten met grondexploitatie Inverdan	PRC Bouwcentrum	specifiek	20-11-2003
Structuurvisie kantorenmarkt Zaanstad	Bureau Buiten	specifiek	16-03-2004
Risico-inventarisatie Programma Inverdan	Marsh	breed	22-11-2004
Onderzoek planschade	Montfoort	specifiek	24-11-2004
Second opinion T-splitsing	PRC	specifiek	02-03-2005

De adviezen die uit bovenstaande reviews zijn voortgekomen zijn in zeer hoge mate overgenomen en verwerkt door de gemeente Zaanstad waardoor sprake is van een solide projectorganisatie en realistische grondexploitatie.

⁴ Alle in het overzicht genoemde onderzoeken zijn vertrouwelijk en worden niet ter inzage gelegd.

8. Overleg en inspraak

8.1 Inspraak

Over het voorontwerp is inspraak gehouden. De samenvatting van de naar voren gebrachte inspraakreacties en de gemeentelijke reactie hierop is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

8.2 overleg ex art. 10 Bro

Over het voorontwerp is het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) gevoerd. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 4 van deze toelichting.

8.3 afronding overleg ex artikel 10 Bro

Aan de Provinciale Planologische Commissie is verzocht als afronding van het artikel 10-overleg een reactie te geven op het ontwerp bestemmingsplan Inverdan. De commissie heeft dit plan op 24 mei 2006 behandeld.

Oordeel van de Commissie

Inverdan in het licht van het provinciaal beleid

Inverdan afzettend tegen het provinciaal beleid komt de Commissie tot het volgende oordeel.

De provincie zet in op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door intensivering van het stedelijk ruimtegebruik. Daarbij streeft de provincie naar een verhoging van de woningbouwproductie en het verbeteren van het draagvlak van het openbaar vervoer. Het Inverdan project voldoet bij uitstek aan deze door de provincie gestelde beleidsdoelen. De commissie heeft dan ook een positief oordeel over de doelen en de hoofdpzet van het ontwerp bestemmingsplan Inverdan.

Het project Inverdan is een zeer grootschalig en complex geheel met een lange realiseringstermijn. Dit vereist een bestemmingsplan met een hoge mate aan flexibiliteit om tegemoet te kunnen komen aan de dynamiek in de samenleving. Zo heeft de gemeente reeds moeten besluiten om een deel van de geplande kantorenontwikkeling te schrappen. Daarnaast zijn er nog enkele onzekerheden die van invloed kunnen zijn op delen van het plangebied, zoals de aanleg van de verbindingen over het spoor en de aanleg van de Zuidelijke Randweg.

Veel opmerkingen zijn in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan goed verwerkt. De commissie plaatst bij de volgende onderdelen een kanttekening.

Infrastructuur, geluidhinder en de aanvraag voor hogere waarden

Ten aanzien van de verkeersstructuur is in het plan een 'tijdelijke situatie' en een 'eindsituatie' opgenomen. De eindsituatie is gebaseerd op de aanleg van de zuidelijke randweg (2009?) en het verkeersluw maken van het centrum van Zaandam. De verkeersberekeningen en de geluidsberekeningen zijn gebaseerd op de eindsituatie. Naar het oordeel van de commissie is het nodig om de tijdelijke situatie (en de daarmee samenhangende verkeerscijfers en geluidsbelastingen) beter in beeld te brengen omdat deze tijdelijke situatie nog jaren kan bestaan en de toekomstige bewoners waarschijnlijk nog enige tijd geconfronteerd zullen worden met meer verkeersbewegingen.

Veel nog te bouwen woningen zullen ook in de 'eindsituatie' een geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï of spoorweglawaaï ondervinden die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Het concept verzoek tot vaststelling van hogere waarden is inmiddels ingediend. Zoals bekend zullen de hogere waarden voor de vaststelling van het plan verleend moeten zijn.

Verlegging van routes voor gevaarlijke stoffen en opheffen LPG verkooppunt

In enkele gebieden kan woningbouw pas plaatsvinden nadat de route voor gevaarlijke stoffen is opgeheven en de verkoop van LPG is gestaakt. In de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan is een dergelijke bepaling opgenomen. Uiteraard geldt deze voorwaarde eveneens bij een eventuele toepassing van de procedure op grond van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Luchtkwaliteit en fijn stof

De gemeente heeft uitgebreid en gedegen onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in het plangebied. Ten behoeve van de beoordeling van het bouwplan voor het nieuwe stadhuis, gemeentearchief en busstation hebben Gedeputeerde Staten om nadere gegevens gevraagd, met name ten aanzien van de salderingsregeling. Pas aan de hand van deze nadere gegevens kan een definitief oordeel over het aspect luchtkwaliteit gegeven worden.

Waterhuishouding en 'waterboekhouding'

Het Hoogheemraadschap heeft opgemerkt dat het water in de uit te werken bestemmingen nog niet apart is aangegeven. Om voldoende wateroppervlak te realiseren is het volgens het Hoogheemraadschap noodzakelijk om een "waterboekhouding" bij te houden van de wijzigingen in verharding en de wijziging van het wateroppervlak.

De gemeente geeft aan dat er in ieder geval 20% aan wateroppervlak gecompenseerd zal worden en dat er een boekhouding zal komen in overeenstemming met de wens van het Hoogheemraadschap. De commissie stemt hiermee in; deze boekhouding zal ook van toepassing moeten zijn voor het verlenen van een vrijstellingen op basis van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Milieu effectrapportage

Er is een milieu effectrapportage gemaakt voor het bioscoopcomplex Rustenburg. Verzocht wordt om de uitkomsten daarvan in de toelichting op te nemen aangezien dit van belang is voor de ruimtelijke onderbouwing van dit plandeel.

Cultuurhistorische aspecten: de molen de Held Jozua

In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die voorziet in de bouw van een woontoren van maximaal 46 meter hoog op 70 meter afstand van de molen de Held Jozua. Deze molen is een rijksmonument. De landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van molens is zo groot dat de provincie hiervoor een apart beleid heeft ontwikkeld, ondanks het feit dat veel molens als rijksmonument zijn aangewezen. In het ruimtelijke ordeningsbeleid moeten gemeenten zoveel mogelijk rekening houden met de 'molenbiotoop'. In verband met de windvang en het weren van storende visuele

elementen dient de vrije ruimte rond molens gehandhaafd te blijven. Uitgangspunt is daarbij de "1:100 regel".

In uw commentaar op de door de provincie en de rijksdienst voor de monumentenzorg aangevoerde bezwaren tegen de bouw van de woontoren geeft u aan dat door deze nieuwbouw het aantal potentiële draaiuren afneemt van 1251 naar 889. U meent dat er nog een behoorlijk aantal draaiuren overblijft. Verder geeft u aan dat de molen toch al aan alle kanten ingesloten is door bebouwing.

De commissie kan uw visie op dit punt niet onderschrijven. Er is aan drie zijden wel bebouwing aanwezig maar deze bebouwing is nergens hoger dan twee tot drie bouwlagen. De verlegging van de Houtveldweg zou juist een kans bieden om de zichtlijnen naar deze cultuurhistorisch waardevolle molen te herstellen. Een woontoren van 46 meter hoogte zou naar het oordeel van de commissie sterk contrasteren met het bebouwingsbeeld in de omgeving van de molen en ernstig afbreuk doen aan de molenbiotoop. Het is inderdaad zo dat de provincie de woningbouw wil stimuleren. Hierbij dient echter wel rekening te worden gehouden met cultuurhistorische waarden en andere belemmeringen. Daarbij komt nog, dat er door de afname van het aantal kantoorbestemmingen toch al extra woningen gebouwd kunnen worden.

Gezien het voorgaande adviseert de commissie om deze woontoren niet met deze bouwmassa en bouwhoogte in het plan op te nemen.

Reactie gemeente

De gemeente houdt rekening met de gemaakte opmerkingen. Ten aanzien van de geplande woontoren in de buurt van De Held Jozua wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan wordt aangepast en niet meer de mogelijkheid biedt om een woontoren op te richten.

Ten aanzien van de MER van de bioscoop wordt er op gewezen dat de conclusies daarvan reeds zijn vermeld in de toelichting.

Ten aanzien van de "boekhouding" van het oppervlaktewater staat geen verschil van inzicht met de provincie.

Ten aanzien van de problematiek van de luchtkwaliteit wordt meegedeeld dat er na uitkomen van het PPC advies nog belangrijke ontwikkelingen geweest zijn. Deze zijn ook in dit bestemmingsplan opgenomen. De provincie wordt daarvan op de hoogte gesteld.



Gemeente Zaanstad

Dienst Wijken

Team Bestemmingsplannen

Ebbehout 31

1507 EA Zaandam

Postbus 2000

1500 GA Zaandam

Telefoon 0900 235 235 2 (€ 0,10 / min)

www.zaanstad.nl