

Toelichting bestemmingsplan "Maatregelen doorstroming N516 Gemeente Oostzaan"

NL.IMRO.0431.BW3325630000-0201

Inhoud

1.	INLEIDING	4
1.1.	Aanleiding van de ruimtelijke ontwikkeling	4
1.2.	Ligging van het plangebied	4
1.3.	Bij het plan behorende stukken	5
1.4.	Geldend bestemmingsplan	5
1.5.	Leeswijzer	5
2.	BESTAANDE SITUATIE EN GEWENSTE ONTWIKKELING	7
2.1.	Huidige situatie ruimtelijke structuur	7
2.2.	Huidige situatie functionele structuur	7
2.3.	Gewenste ruimtelijke structuur	8
2.4.	Gewenste functionele structuur	8
2.5.	Ruimtelijke gevolgen van het plan	8
2.6.	(Landschappelijke) inpassing	8
2.7.	Bouwplan	9
3.	BELEIDSKADER	11
3.1.	Inleiding	11
3.2.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	11
3.3.	AMvB Ruimte (Barro)	11
3.4.	Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (OVNH2050)	12
3.5.	Omgevingsverordening NH2020	12
3.6.	Structuurvisie Oostzaan 2025	13
3.7.	Welstandsnota Oostzaan	13
3.8.	Archeologienota Oostzaan	14
4.	VERANTWOORDING	15
4.1.	Milieuaspecten	15

4.1.1.	Geluid	15
4.1.2.	Luchtkwaliteit	15
4.1.3.	Bodemkwaliteit	15
4.1.4.	Waterbodembodemkwaliteit	17
4.1.5.	Externe Veiligheid	17
4.1.6.	MER	18
4.2.	Verkeer	18
4.3.	Archeologie, cultuurhistorie, aardkundige waarden	19
4.4.	Natuur / ecologie	20
4.4.1.	Natura 2000	20
4.4.2.	Beschermde soorten	21
4.5.	Waterparagraaf	21
4.6.	Conventionele explosieven	21
4.7.	Aanwezige leidingen	22
4.7.1.	Ondergrondse hoofdaardgastransportleiding	22
4.7.2.	380 kV- bovengrondse hoogspanningsverbinding Beverwijk – Oostzaan	22
4.7.3.	Overige kabels en leidingen	23
5.	WIJZE VAN BESTEMMEN	24
6.	UITVOERBAARHEID	25
6.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
6.1.1.	Participatie	25
6.1.2.	Zienswijzen	25
6.2.	Economische uitvoerbaarheid	26

1. Inleiding

1.1. Aanleiding van de ruimtelijke ontwikkeling

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

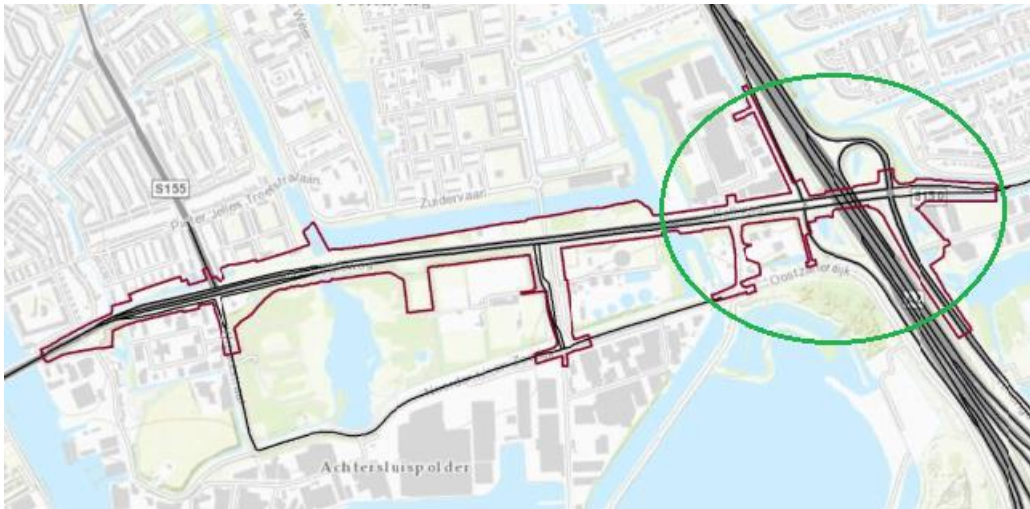
In een gezamenlijke studie van de Vervoerregio Amsterdam (trekker), de provincie Noord-Holland en de gemeenten Oostzaan en Zaanstad is hiervoor een plan ontwikkeld: project "Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT). Het doel van het project is de doorstroming op de Thorbeckeweg/N516 in de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

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

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

1.2. Ligging van het plangebied

In figuur 1 is de contour van het project AVANT weergegeven. Het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich binnen de groene contour op onderstaande tekening. Het betreft de gebieden binnen de gemeentegrens van Oostzaan, waar de vigerende bestemming in de weg staat aan realisatie van het project. Het gebied wordt gekenmerkt door de duidelijk aanwezige infrastructuur in de vorm van de rijksweg A8, de N516 Thorbeckeweg en de Verlengde Stellingweg.



figuur 1: projectgebied AVANT

1.3. Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, regels waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting worden onder andere de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerende beleid inhoudt en met welke (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

1.4. Geldend bestemmingsplan

Het project AVANT wordt gerealiseerd binnen de contour zoals deze is weergegeven onder het kopje "ligging van het plangebied". Aangezien het project vooral invulling beoogd te geven aan de behoefte om een betere verkeersdoorstroming te bereiken, zullen de uit te voeren werkzaamheden grotendeels, maar niet geheel, binnen de vigerende bestemmingen vallen. Op enkele locaties vindt bijvoorbeeld relatief marginale verschuiving plaats van bestemming Groen naar Verkeer of andersom, of zijn de voorgenoemde plannen strijdig met maximaal toegestane bouwhoogte.

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

- Bestemmingsplan De Ambacht, vastgesteld 29-06-2015, NL.IMRO.0431.BP2012001004 (onherroepelijk);
- Bestemmingsplan Buitengebied Oostzaan, vastgesteld 24-06-2013, NL.IMRO.0431.BP2012003001 (onherroepelijk);
- Bestemmingsplan Kolkweg Zuid, vastgesteld 02-04-2007, NL.IMRO.04310000BP1496020000 (onherroepelijk);
- Rijksinpassingsplan Transformatorstation Oostzaan, vastgesteld 15-04-2015, NL.IMRO.0000.EZip14StatOostzaan-3000 (onherroepelijk).

1.5. Leeswijzer

Na deze inleiding komen in hoofdstuk 2 de ontwikkelingsgeschiedenis en de ruimtelijke kwaliteit aan de orde. In hoofdstuk 3 is het beleidskader uiteengezet. Hierin is, voor zover dit voor het

bestemmingsplan relevant is, een samenvatting van het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid opgenomen. De resultaten van de voor dit bestemmingsplan noodzakelijke planologische en milieuonderzoeken zijn in hoofdstuk 4 opgenomen. Hoofdstuk 5 vormt de juridische toelichting op het bestemmingsplan. Ten slotte is in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid uiteengezet.

2. Bestaande situatie en gewenste ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de beoogde ontwikkeling.

2.1. Huidige situatie ruimtelijke structuur¹

De gemeente Oostzaan maakt deel uit van het veenweidegebied. De veenpolders bestaan uit onvergraven veen dat overwegend in gebruik is als grasland. De veengebieden kennen een vlakke ligging en een zeer open karakter. Hierbinnen zijn de lange bebouwingslinten belangrijke ruimtevormende elementen. Het verkavelingspatroon bestaat uit lange smalle kavels, omgeven door waterlopen. De meeste veenpolders zijn aanvankelijk ingericht als vaarpolders, waarbij de landbouwgronden alleen over het water bereikbaar waren. Na een ingrijpende herinrichting zijn vrijwel alle gronden over de weg ontsloten. Door het gehele gebied loopt een, overwegend oost-westgericht, stelsel van waterlopen, waarbij de kleinere waterlopen uitkomen in grotere, zoals Kolk-sloot, de Roemersloot en de Westerkerkbuurtsloot. Ten noorden van Oostzaan hebben de waterlopen een waaivormige structuur.

Het buitengebied is overwegend in gebruik als grasland voor veehouderij en natuurgebied. Binnen het landelijk gebied vormt het recreatiegebied 't Twiske hierop een uitzondering. Dit recreatiegebied is vanaf de jaren zeventig ontwikkeld en ligt deels op het grondgebied van Oostzaan en deels op dat van Landsmeer. De ruimtelijke opbouw van 't Twiske bestaat uit water, open ruimtes en bos, dat in gebruik is als recreatievoorziening of als natuurgebied. De aanwezige bebouwing heeft hoofdzakelijk een recreatieve bestemming.

De zuidwestzijde van de gemeente Oostzaan wordt gedomineerd door aanwezigheid van bedrijventerreinen en infrastructuur. De ruimtelijke ordening in dit deel van de gemeente is dan ook hoofdzakelijk gericht op deze functies. Dit is ook het gebied waar het project AVANT zal worden gerealiseerd.

De ontwikkeling van het gebied is bepaald door de natte condities van het landschap vanaf het Mesolithicum tot en met de eerste helft van de Vroege Middeleeuwen, waarbij eerst ontginning op relatief kleine schaal plaats vond (10^e tot 13^e eeuw), gevolgd door steeds intensiever gebruik vanaf de 14^e eeuw. Uiteindelijk hebben grootschalige ontwikkelingen vanaf de tweede helft van de 20^{ste} eeuw geleid tot het huidige gebruik en bijbehorende ruimtelijke inrichting.

Uit de provinciale cultuurhistorische waardenkaart blijkt geen aanwezigheid van cultuurhistorische monumenten in het plangebied. Uit de vigerende bestemmingsplannen blijkt dat er geen archeologisch monumenten in het gebied worden aangetroffen. Ook zijn er geen dubbelbestemmingen met betrekking tot archeologische waarden opgenomen.

2.2. Huidige situatie functionele structuur

Lineaire structuren zijn kenmerkend voor Waterland en de Zaanstreek. De structuur is kenmerkend door de lange linten, waarbij aan het lint een verscheidenheid aan individuele woningen staat. Deze individuele woningen zijn echter in hun verscheidenheid wel 'familie' van elkaar, omdat ze in verschijningsvorm aan elkaar verwant zijn. Het lint is overwegend tweezijdig bebouwd. De verspringende rooilijn en verschillende typen bebouwing geven de bebouwingstroken een gevarieerd beeld. Hoofdgebouwen zijn sterk op de weg georiënteerd. De kapvorm en kaprichting van de bebouwing varieert. De meer recente bebouwing is doorgaans sober gedetailleerd. De oudere gebouwen zijn zorgvuldig en karakteristiek gedetailleerd. In hoofdzaak bestaat het materiaal van deze gebouwen uit steen, hout en gebakken pannen. Het kleurgebruik is traditioneel, waarbij groen en aardetinten overheersen.

¹ Bron: toelichting bij bestemmingsplan De Ambacht NL.IMRO.0431.BP2012001004

De oudste bebouwing van de kern Oostzaan heeft zich ontwikkeld langs het dorpslint dat gevormd wordt door het Zuideinde, de Kerkbuurt, het Noordeinde, de Heul en de Haal. Dwars op dit lint ontstonden straatjes en paadjes, zoals het Westerstijfselemakerspad, de Stationsstraat en later de Kerkstraat. Ongeveer ter plaatse van de kruising Zuideinde/Kerkstraat heeft zich het centrum ontwikkeld. Hier bevinden zich de kerk, het gemeentehuis en een winkelconcentratie en horeca. Van recentere datum zijn de woonbuurten die zich rond het centrum ontwikkelden. Door de gehele kern vindt men bedrijvigheid en andere functies.

Het buitengebied kent een open, waterrijk karakter. Het gebruik kenmerkt zich als agrarisch en natuur. Tevens speelt recreatie een rol.

De zuidwestzijde van de gemeente Oostzaan, waarin zich het plangebied bevindt, is vooral ingericht met (hoofd) infrastructuur en bedrijventerreinen. Zo lopen de Rijksweg A8, de provinciale weg N516, de Verlengde Stellingweg en een hoogspanningstracé door het gebied. Hier zijn ook de bedrijventerreinen De Ambacht en Skoon ontwikkeld. De structuurvisie Oostzaan 2025 toont het behoud van deze ruimtelijke inrichting.

2.3. Gewenste ruimtelijke structuur

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

2.4. Gewenste functionele structuur

Als gevolg van het project AVANT zal de openbare aansluiting van de Westkolkdijk op de N516 verdwijnen. Slechts een directe aansluiting van het steunpunt van Rijkswaterstaat blijft behouden. Daarmee wordt de Westkolkdijk een verkeersluwe, doodlopende weg. Het verkeer van en naar de Noorder IJ- en Zeedijk zal in de toekomst gebruik moeten maken van de westelijker gelegen nieuwe aansluiting van de Poelenburg op de N516 in de gemeente Zaanstad. Het huidige ESSO brandstofafgiftepunt aan de Westkolkdijk zal worden opgeheven.

In het plangebied worden ook voorzieningen gerealiseerd ter verbetering van de lokale fietsinfrastructuur. Tussen bedrijventerrein De Ambacht en de rijksweg A8 wordt een fietsbrug gerealiseerd, en de westelijke ontsluiting van bedrijventerrein Skoon wordt voorzien van een fietstunnel. Hierdoor worden beide bedrijventerreinen met het regionale fietspadennetwerk verbonden.

2.5. Ruimtelijke gevolgen van het plan

De aanleiding voor dit plan ligt in het uitvoeren van doorstrooommaatregelen op de N516. Deze maatregelen worden zoveel mogelijk binnen de vigerende bestemmingen gerealiseerd, maar past niet overal. Op onderdelen wordt de bestemming aangepast door middel van dit bestemmingsplan.

Als gevolg van wijzigingen in het wegprofiel en het uitvoeren van inpassingsmaatregelen zal op enkele locaties de bestemming wijzigen. Deze vlakken zijn op de verbeelding aangegeven. Voor de aan deze bestemmingsvlakken gekoppelde regels wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de formulering van de voorschriften/regels in de naastgelegen bestemmingsplannen om uniformiteit te bereiken. De ruimtelijke gevolgen van dit plan als geheel zijn beperkt.

2.6. (Landschappelijke) inpassing

Voor de inpassing van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin zijn deelgebieden gedefinieerd, met een beschrijving van de karakteristieken en de inpassingsprincipes. Voor de gemeente Oostzaan is deelgebied 7 "Oerhollands landschap" relevant.



figuur 3: beeldkwaliteitsplan Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg: deelgebieden

De essentie van de inpassingsprincipes is als volgt te beschrijven:

Deelgebied 7 Het zichtbaar maken van de kwaliteiten van de Wetlands en een formele entree vanaf de snelweg.

Uitgangspunten voor de inpassing deelgebied 7 zijn:

De N516 vormt de overgang van de A8 naar de stadsentree. De inpassing van de N516 is daarom voor dit deel overeenkomstig met de beeldkwaliteiteisen van RWS. De weg wordt aan weerszijden begeleid met rijen populieren. De populieren zorgen voor een statige, formele entree, waarbij het achterliggende bedrijventerrein zichtbaar blijft.

Bij de fietstunnel Skoon worden de karakteristieken van de Wetlands (water, moeras en riet) zo veel mogelijk beleefbaar en zichtbaar gemaakt.

2.7. Bouwplan

Er worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd, te weten de fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg (Skoon) en de fietsbrug tussen bedrijventerrein De Ambacht en de rijksweg A8. Deze bouwwerken dragen bij aan de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer en passen binnen de ruimtelijke structuur in het gebied (infrastructuur). De stedenbouwkundige gevolgen zijn daarmee beperkt.



*figuur 3:
impressie onderdoorgang Skoon (Verlengde Stellingweg)*



*figuur 4:
impressie fietsbrug Ambacht*

3. Beleidskader

3.1. Inleiding

Bij de opzet van een bestemmingsplan kunnen beleidskaders op rijksniveau, provinciaal niveau en gemeentelijk niveau van toepassing zijn. In dit hoofdstuk worden de relevante kaders genoemd en samengevat. Tevens wordt een uitspraak gedaan of en in hoeverre de kaders van invloed zijn op dit bestemmingsplan, en op welke wijze daar dan in is voorzien.

3.2. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft richting aan grote uitdagingen in Nederland: we hebben te maken met veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en aanpassing aan de gevolgen van de klimaatverandering in beperkte ruimte (boven- en ondergronds). Ingrepen in de leefomgeving worden niet los van elkaar gezien, maar in samenhang met elkaar. De NOVI loopt vooruit op de komst van de Omgevingswet, die waarschijnlijk in 2022 in werking treedt. Tot die tijd hangt de NOVI als structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening.

Het Rijk stuurt aan op vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Met groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. De leefomgevingskwaliteit neemt toe met kansen voor natuur.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Hiervoor is nodig: goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met internationale partners. Hierbij horen duurzame energiebronnen.

3. Sterke en gezonde steden en regio's.

Vooraf in steden en stedelijke regio's zijn meer locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen en met behoud van de ruimte tussen stedelijke regio's. Dit vraagt investeringen in betere mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, ontspannen en samenkomen.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Verdienpotentieel voor bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Hiermee helpen we het verbeteren van de biodiversiteit. We willen de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap verder uitbouwen. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde.

Vanuit de doelstellingen van het AVANT project wordt vooral bijgedragen aan prioriteit nummer 3.

Vanwege de aard van onderhavig bestemmingsplan (bestemmingsplan voor het mogelijk maken van verbetering verkeersdoorstroming in een bestaande omgeving), het achterwege blijven van duidelijke functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen, en ook de zeer geringe impact op de ruimtelijke structuur, zal met dit plan geen strijdigheid ontstaan met de doelstelling van de NOVI.

3.3. AMvB Ruimte (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30-12-2011 vastgesteld en bevat instructieregels voor decentrale overheden met betrekking tot door hen vast te stellen beleid, visies en plannen. Deze instructies dienen om de onder 3.2 beschreven nationale belangen te borgen.

De nationale belangen in het plangebied betreffen vooral de borging van buisleidingen en elektriciteitsvoorziening. Hiervoor zijn in de huidige bestemmingsplannen al beschermingszones opgenomen. Voor zover van toepassing zijn deze overgenomen in dit bestemmingsplan.

Vanwege de aard van onderhavig bestemmingsplan (bestemmingsplan voor het mogelijk maken van verbetering verkeersdoorstroming in een bestaande omgeving), het achterwege blijven van duidelijke functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen, en ook de zeer geringe impact op de ruimtelijke structuur, zal met dit plan geen strijdigheid ontstaan met de instructiebepalingen uit het Barro.

3.4. Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (OVNH2050)

De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is vastgesteld op 19-11-2018 en bevat de visie op de ontwikkelingen binnen de provincie tot 2050 op het gebied van Klimaatverandering, Bodem-, water- en luchtkwaliteit, Biodiversiteit, Economische transitie, Energietransitie, Mobiliteit, Verstedelijking en Landschap. De OVNH2050 bindt de provincie zelf bij besluitvorming en beleidsontwikkeling, maar heeft geen rechtstreekse werking voor derden, zoals de gemeente Oostzaan bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

Evenwel blijkt uit een globale toets dat het onderhavige plan geen afbreuk doet aan de aard van de OVNH2050, en hier op onderdelen zelfs aan bijdraagt.

3.5. Omgevingsverordening NH2020

Deze verordening vertaalt de OVNH2050, naar instructieregels voor gemeenten bij het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen. Op 22 oktober 2020 heeft Provinciale Staten de verordening vastgesteld, en op 17 november 2020 is deze in werking getreden.

De instructieregels zijn te vinden in Hoofdstuk 6 en zijn, voor zover relevant, toegepast bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan. Het gaat met name om de onderwerpen klimaatadaptatie en regionale waterkeringen.

Krachtens de Omgevingsverordening dient in de toelichting bij het bestemmingsplan omschreven te worden hoe rekening is gehouden met de risico's op en de gevolgen van klimaatverandering. De beschrijving richt zich ten minste op:

- a. wateroverlast;
- b. overstroming;
- c. hitte; en
- d. droogte.

In H4.5 wordt in de waterparagraaf beschreven hoe invulling wordt gegeven aan het beperken van wateroverlast en droogte. De andere aspecten zijn voor dit plan niet relevant.

Met betrekking tot de regionale waterkeringen bevat de Omgevingsverordening de instructie om deze inclusief beschermingszone op de verbeelding weer te geven en in de planregels te beschermen tegen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

In dit bestemmingsplan is daaraan opvolging gegeven, waarbij aansluiting is gezocht bij de beperkingen die reeds in het voorgaande plan bestonden.

3.6. Structuurvisie Oostzaan 2025

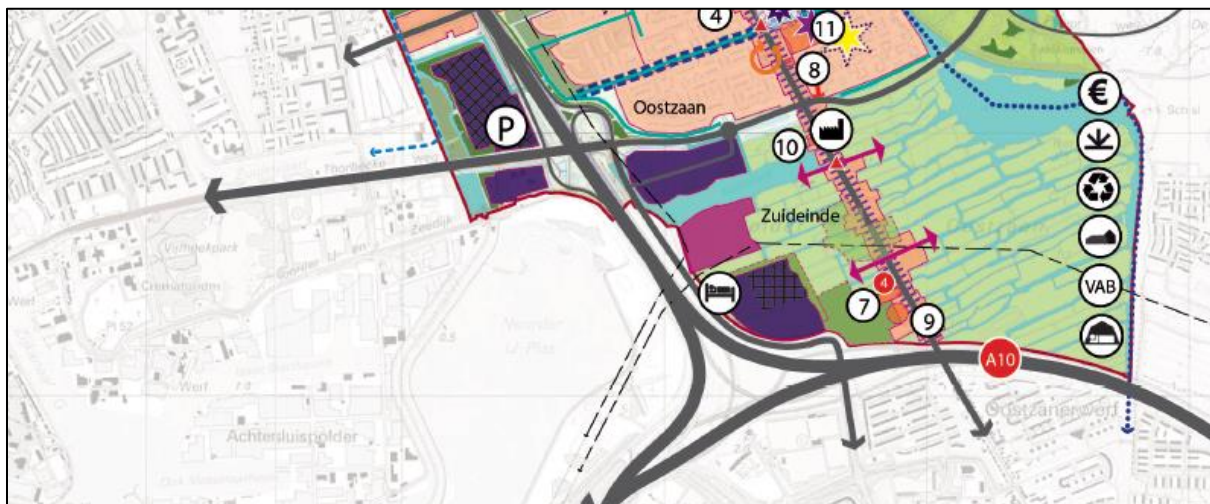
De structuurvisie schetst de ruimtelijke ambitie van de gemeente Oostzaan voor de periode tot 2025. Het betreft hier een integrale ambitie met inbegrip van de beleidsonderwerpen Wonen, Economie, Welzijn, Zorg en Educatie, Agrarisch en Natuurbeheer, Recreatie en Ontspanning, Verkeer en Infrastructuur, Groen en Water, Archeologie en Cultuurhistorie en Milieu en Duurzaamheid. Onderhavig plan raakt de structuurvisie marginaal op de punten Economie en Verkeer en Infrastructuur en draagt bij aan de ambitie van de gemeente. Op de overige punten uit de Structuurvisie heeft het plan geen invloed.

Economie

Van bedrijventerrein De Ambacht wordt gesteld dat deze na uitvoering van het Tweede Coentunneltracé beter bereikbaar is geworden, en daarmee aantrekkelijker. Echter eventueel verkeer tussen A8 en De Ambacht wordt afgewikkeld via de N516. In de huidige situatie verloopt dat in de spits al moeizaam, en zonder maatregelen zal dat in de toekomst door toenemend verkeer nog moeilijker worden. Met het verbeteren van de doorstroming op de N516 zal positief worden bijgedragen aan de bereikbaarheid van De Ambacht.

Verkeer en Infrastructuur

Met dit plan wordt mogelijk gemaakt dat het fietspad vanaf de Kerkstraat naar bedrijventerrein De Ambacht, met een fietsbrug wordt doorgetrokken over de N516 heen tot aan de Oostzanerdijk in Amsterdam. Dit doorbreekt de barrièrewerking van de N516 en draagt bij aan de ambitie om de verkeersveiligheid te behouden dan wel te verbeteren. Ook de ongelijkvloerse langzaamverkeerverbinding onder de Verlengde Stellingweg, vanaf bedrijventerrein Skoon draagt hieraan bij.



figuur 5: uitsnede structuurvisiekaart 2025

3.7. Welstandsnota Oostzaan

De gemeente Oostzaan heeft beleid omtrent de 'redelijke eisen van welstand' voor bouwwerken vastgelegd in de Welstandsnota Oostzaan van 1 juli 2004. Bouwwerken die worden opgericht worden hieraan getoetst. Binnen dit plan wordt mogelijk gemaakt dat er een tweetal ongelijkvloerse verbindingen worden gebouwd, waarvoor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen benodigd is. Deze aanvragen zullen worden getoetst aan de Welstandsnota.

Op basis van de Welstandsnota vallen de te bouwen bouwwerken onder het reguliere toetsbeleid, dat vooral is gericht op het overzichtelijk houden van de openbare ruimte. Het is daarom aannemelijk dat voor beide bouwwerken een positief advies verkregen kan worden.

3.8. Archeologienota Oostzaan

In de nota Archeologie Oostzaan 2011, d.d. 25-03-2011 geeft de gemeente weer hoe zij omgaat met de bescherming van (potentiële) archeologische waarden. Hierbij geldt de archeologische verwachtingswaardenkaart als uitgangspunt. Waardevolle gebieden worden zoveel mogelijk in ruimtelijke plannen beschermd, in bestemmingsplannen door het opnemen van dubbelbestemmingen "waarde archeologie". Voor het plangebied zijn echter geen archeologische waarden en verwachtingen van toepassing, waardoor geen dubbelbestemming opgenomen hoeft te worden.

4. Verantwoording

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid aangetoond in het kader van milieu, externe veiligheid e.d. Hiervoor is een aantal onderzoeken en studies uitgevoerd:

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

Per onderzoek zal de uitkomst samengevat worden beschreven. De onderzoeken zelf zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen.

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

4.1. Milieuaspecten

4.1.1. *Geluid*

In de voorbereiding op het project AVANT is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het project op de geluidsbelasting op omliggende geluidgevoelige bestemmingen. Dit is op basis van de Wet geluidhinder verplicht bij nieuwe aanleg en reconstructies van een weg. Voor delen van de Thorbeckeweg N516 vindt binnen het project een reconstructie in de zin van de Wet plaats. Echter deze reconstructie vindt geheel binnen de gemeente Zaanstad plaats. Voor Oostzaan is er geen noodzaak de gevolgen van het project akoestisch te onderzoeken. De voor dit bestemmingplan relevante wijzigingen in de layout van de Verlengde Stellingweg worden geacht geen akoestische gevolgen te hebben.

4.1.2. *Luchtkwaliteit*

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

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

4.1.3. *Bodemkwaliteit*

In het projectgebied is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd om de algehele bodemkwaliteit te bepalen. Hierbij is een aantal deellocaties bepaald die in onderstaand figuur zijn weergegeven. Deellocaties DL4 en DL5 liggen binnen de gemeente Oostzaan, en zijn voor dit plan relevant.



Figuur 6: Deelgebieden bodemonderzoek AVANT

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

Resultaten:

DL4: Uitbreiding rondom de A8 met maatregelen op de Verlengde Stellingweg inclusief een Fietstunnel

De bovengrond is licht verontreinigd met zware metalen, PAK en PCB. De ondergrond is licht verontreinigd met kwik en lood. In mengmonster DL4-10 – boringen 165 en 196 – is een sterke verontreiniging met nikkel en lood aangetoond. Na uitsplitsing van het mengmonster zijn in de individuele monsters ten hoogste lichte verontreinigingen aangetoond. Onduidelijk is de oorzaak van het eerder gemeten gehalte aan lood in het mengmonster. Omdat in beide deelmonsters een vergelijkbare waarde aan lood zijn gemeten en het gehalte overeenkomt met hetgeen wordt verwacht, worden de meetwaarden van de individuele monsters als representatief beschouwd.

De gemeten gehalten aan PFAS overschrijden de normen voor hergebruik niet.

In het grondwater zijn geen overschrijdingen van de streefwaarde aangetoond.

DL5: Toevoegen van een fietsbrug tussen Ambacht en de berm van de afrit A8 inclusief verhuizing halte Barnegat

De bovengrond is licht verontreinigd met zware metalen. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. De grond is herbruikbaar (categorie Wonen en Altijd toepasbaar). De gemeten gehalten aan PFAS overschrijden de normen voor hergebruik niet.

Het grondwater is niet verontreinigd.

Bodemkwaliteit in het plangebied staat de ontwikkeling niet in de weg. Binnen de wettelijke kaders voor grondverzet kunnen ontgravingen plaats vinden, en kan grond worden hergebruikt.

4.1.4. Waterbodemkwaliteit

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

De onderzoekslocatie bestaat uit meerdere deellocaties, waarvan locatie DL04A en DL04B binnen het plangebied liggen.

De resultaten geven geen aanleiding tot nader onderzoek. Er zijn geen sterke verontreinigingen aangetoond. Er is geen aanleiding om een vervolgonderzoek uit te voeren.



Figuur 7: Deelgebieden waterbodemonderzoek AVANT

4.1.5. Externe Veiligheid

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

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt houden verband met het realiseren van het project AVANT, waarbij de Thorbeckeweg N516 wordt aangepast. De conclusie van het onderzoek is dat deze ontwikkeling geen aanvullende externe veiligheidsrisico's oplevert voor de omgeving.

Het brandstofafgiftepunt aan de Westkolkdijk zal als gevolg van het vaststellen van het project AVANT worden opgeheven. De huidige bijbehorende risicocontour is daarmee niet meer noodzakelijk en wordt met dit bestemmingsplan eveneens opgeheven.

Nader onderzoek naar externe veiligheidsrisico's is niet nodig.

4.1.6. MER

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

Binnen het plangebied wordt slechts mogelijk gemaakt dat een fietsbrug en -onderdoorgang wordt gerealiseerd, bestemming Groen wordt gewijzigd naar Water en naar Verkeer, en bestemming Bedrijven wordt gewijzigd naar Groen. Deze relatief kleine aanpassingen maken geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, waardoor geen sprake is van een activiteit zoals bedoeld in het besluit MER.

Omdat de kleine wijzigingen onderdeel zijn van het grotere project AVANT, is ook het totale project getoetst. Uit deze toetsing blijkt dat ook het project als geheel weliswaar voldoet aan categorie C1.3 en D1.2 van de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, maar niet aan de bijbehorende drempelwaarden (10 km respectievelijk 5 km). Er is geen sprake van directe MER of MER-beoordelingsplicht.

In het geval er geen sprake is van het voldoen aan de drempelwaarde uit onderdeel D, maar er wel sprake is van een plan of besluit uit kolom 3 c.q. 4, dient een vormvrije MER-beoordeling plaats te vinden. Hierin zal het bevoegd gezag bepalen of er alsnog aanleiding is om een MER of MER-beoordeling te laten uitvoeren. Doorgaans is dat het geval als er toch grote negatieve milieueffecten te verwachten zijn.

Het College van Burgemeester en Wethouders ziet in dit plan geen aanleiding om te besluiten tot het alsnog uitvoeren van een MER of MER-beoordeling. Zij heeft hierbij in aanmerking genomen dat het project in het geheel weliswaar voldoet aan de eis een vormvrije MER-beoordeling te verrichten, maar dat dit primair voortvloeit uit de activiteit D1.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, (...) niet zijnde een autosnelweg of autoweg".

Daarvan is geen sprake binnen de bestemmingswijziging die met dit plan mogelijk wordt gemaakt. De hoofdactiviteit op basis waarvan de vormvrije MER-beoordeling plaats zou moeten vinden, wordt uitgevoerd in de gemeente Zaanstad en kan ook zonder de in dit plan opgenomen bestemmingswijzigingen uitgevoerd worden.

De voor het project uitgevoerde (en deels bij dit plan betrokken) milieuonderzoeken geven bovendien geen aanleiding om te oordelen dat er sprake is van grote nadelige gevolgen voor het milieu.

4.2. Verkeer

Het plan maakt de onderdelen mogelijk die nodig zijn voor uitvoering van het project AVANT. Het project AVANT is in de basis gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming.

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

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

Zowel de autonome groei als de gebiedsontwikkelingen in en om Zaanstad dragen bij aan een groei van het verkeer in de periode 2017-2030. Omdat de capaciteit van de kruispunten op de N516 in de huidige situatie soms al onvoldoende is, leidt een verdere verkeersgroei tot problemen met de verkeersafwikkeling.

Uit de verkeersmodellen blijkt dat maatregelen in het plangebied nodig zijn.

Het op te lossen knelpunt in Oostzaan betreft de fietsverbinding vanaf bedrijventerrein Skoon. In de huidige situatie is de fietsverbinding onderdeel van het kruispunt N516-A8-Verlengde Stellingweg, maar als gevolg van de toename van het verkeer en de verkeerskundige berekening(en), c.q. verkeersmodelsimulaties, is het noodzakelijk de fietsoversteek uit de verkeersregelininstallatie van het kruispunt te halen. Om de fietsverbinding in stand te houden is besloten de Verlengde Stellingweg ongelijkvloers te kruisen door middel van een fietstunnel bij Skoon. Vanwege de maximale hellingspercentages voor de toerit naar de fietstunnel vanuit Skoon, is het noodzakelijk de Verlengde Stellingweg ter plaatse te reconstrueren.

4.3. Archeologie, cultuurhistorie, aardkundige waarden

De gemeente Oostzaan heeft archeologisch beleid vastgelegd in de nota "Archeologie Oostzaan 2011", d.d. 25-03-2011. Zij geeft hierin weer hoe zij omgaat met de bescherming van (potentiele) archeologische waarden. Hierbij geldt de archeologische verwachtingswaardenkaart als uitgangspunt.

Voor het plangebied laat de verwachtingenkaart geen archeologische waarden en verwachtingen zien.

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

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

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

Waardevolle gebieden worden zoveel mogelijk in ruimtelijke plannen beschermd, in bestemmingsplannen door het opnemen van dubbelbestemmingen "waarde archeologie". Voor het

plangebied zijn op basis van de verwachtingenkaart, noch op basis van het uitgevoerde bureauonderzoek geen archeologisch waardevolle gebieden aan te merken. Er is daarmee geen noodzaak om een archeologische dubbelbestemming op te nemen.

4.4. Natuur / ecologie

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

4.4.1. *Natura 2000*

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

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

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

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

Uit de ecologische beoordeling (SWECO: Ecologische beoordeling stikstofdepositie AVANT d.d. 8-1-2021) blijkt dat weliswaar stikstofdepositie tijdens de aanlegfase te verwachten valt, maar dat deze vanuit ecologisch oogpunt niet leidt tot significant nadelige effecten op de aanwezige Natura2000 gebieden. Deze uitkomst is met het bevoegd gezag besproken en in beginsel geaccepteerd.

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

4.4.2. Beschermde soorten

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

Het is bekend dat beschermde vleermuissoorten in de omgeving voorkomen. Onderzoek wijst uit dat het plangebied ook geschikte verblijfplaatsen bevat, waardoor het niet uit te sluiten valt dat deze worden vernietigd, of dat vleermuizen worden verstoord. Op basis van de Wet Natuurbescherming is dat verboden. Om de daadwerkelijke aanwezigheid van vleermuizen vast te stellen is aanvullend (veld)onderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat in het plangebied in Oostzaan geen (paar)verblijfplaatsen zullen worden aangetast.

Het onderzoek naar vliegroutes en foerageergebieden is nog niet afgerond, maar inmiddels is wel geconstateerd dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Bij eventuele verstoring/aantasting zal een ontheffing moeten worden aangevraagd. Met het treffen van de noodzakelijke mitigerende of compenserende maatregelen is de verwachting dat de ontheffing ook kan worden verleend.

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

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

4.5. Waterparagraaf

Als gevolg van de planwijziging zal bestaande verharding worden omgezet in water of groenstroken, maar zal ook extra verharding ten opzichte van de bestaande situatie worden aangebracht. Het Hoogheemraadschap Noorder Kwartier (HHNK) hanteert de eis dat 15% van het extra verhard oppervlak wordt gecompenseerd in nieuwe te graven wateroppervlak.

Ook zullen watergangen (gedeeltelijk) worden gedempt, en worden nieuwe watergangen gegraven. Voor deze activiteit geldt de eis dat het te dempen oppervlak 1 op 1 wordt gecompenseerd door nieuw te graven wateroppervlak.

Een en ander is in overleg met HHNK uitgewerkt in een waterbalans, waarmee wordt aangetoond dat aan de compensatie-eis wordt voldaan. Bovendien wordt hiermee invulling gegeven aan het beheersen van het klimaatrisico "wateroverlast".

4.6. Conventionele explosieven

In voorbereiding op het project AVANT is een vooronderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen conventionele explosieven uitgevoerd. Dit onderzoek is conform de huidige richtlijnen van het WSCS-OCE uitgevoerd. Een vooronderzoek CE bestaat uit een inventarisatie, de beoordeling van de relevante informatie en de evaluatie. Tijdens de inventarisatie is alle relevante informatie verzameld uit de geraadpleegde bronnen. Op basis van de verzamelde informatie is vastgesteld of er oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden waarbij (mogelijk) CE zijn achtergebleven in/op de (water)bodem van het onderzoeksgebied.

Indien in de geraadpleegde bronnen indicaties zijn gevonden waaruit blijkt dat (delen van) het onderzoeksgebied getroffen is (zijn) door oorlogshandelingen waarbij mogelijk CE zijn achtergebleven in/op de (water)bodem, is een analyse uitgevoerd.

In het geval dat er sprake is van een verhoogde kans op het aantreffen van afwerpmunitie, wordt ook het type ontstekingsinrichting vastgesteld. De resultaten van de inventarisatie en de beoordelingen en evaluatie leiden tot de conclusie dat is vastgesteld dat het onderzoeksgebied getroffen is door oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Er zijn echter onvoldoende concrete aanwijzingen dat er door deze oorlogshandelingen CE in de bodem van het onderzoeksgebied zijn achtergebleven. Het onderzoeksgebied is onverdacht op het aantreffen van CE.

De voorgenomen werkzaamheden kunnen plaatsvinden zonder dat vervolgstappen noodzakelijk zijn in de CE-opsporing. De werkzaamheden kunnen derhalve regulier worden uitgevoerd.

4.7. Aanwezige leidingen

In het plangebied liggen twee planologisch beschermde leidingtracés. Het gaat om een hogedruk aardgasleiding van Gasunie, ten westen van de afrit A8 naar de N516, en de bovengrondse Hoogspanningsverbinding van TenneT.

4.7.1. Ondergrondse hoofdaardgastransportleiding

De voorgenomen realisatie van de fietsbrug langs de afrit A8 heeft een raakvlak met de gasleiding. De brug zal gefundeerd worden binnen de beschermingszone van 4 meter aan weerszijde van de leiding. Om dit mogelijk te maken is in de regels bij de dubbelbestemming Leiding – Gas expliciet opgenomen dat de realisatie van de fietsbrug binnen de beschermingszone is toegestaan, nadat schriftelijk advies is gevraagd aan de beheerder, en deze daar ook schriftelijk mee heeft ingestemd.

Tijdens de voorbereiding van dit plan heeft vooroverleg plaats gevonden met de beheerder, en zijn de voorwaarden waaronder de toestemming kan worden verkregen besproken. De realisatie van het plan wordt daarmee toelaatbaar geacht.

4.7.2. 380 kV- bovengrondse hoogspanningsverbinding Beverwijk – Oostzaan

Bij de realisatie van de fietstunnel Skoon, onder de Verlengde Stellingweg door vinden werkzaamheden plaats onder de 380kV hoogspanningsverbinding. Deze verbinding dient als dubbelbestemming in het plan te worden opgenomen met de daartoe vastgestelde beschermingszones. Ten behoeve van de hoogspanningsverbinding is ook zakelijk recht gevestigd op de ondergrond.

In de voorbereiding op dit bestemmingsplan is schriftelijk advies op gevraagd bij TenneT TSO over de toelaatbaarheid van de voorgenomen werkzaamheden. Hierop is door TenneT TSO verklaard dat zij, onder voorwaarden, geen bezwaar hebben. In het plan wordt de planologische bescherming geborgd door het opnemen van de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanningsverbinding, waarbinnen bouwwerken worden toegestaan mits hiervoor vooraf schriftelijk een verklaring van geen bezwaar van de beheerder is ontvangen. Hiermee wordt aangesloten bij de regels zoals deze van kracht zijn geworden bij het vaststellen van het Rijksinpassingsplan Transformatorstation Oostzaan.

4.7.3. Overige kabels en leidingen

In het plangebied liggen overige kabels en leidingen zoals bijvoorbeeld laag- en/of middenspanningskabels, telecommunicatiekabels, waterleidingen. In het kader van de Wet informatieuitwisseling ondergrondse netten (WION) zullen deze door middel van een zogeheten KLIC-melding in beeld worden gebracht. In overleg met de beheerders van deze kabels en leidingen zullen deze worden beschermd of verlegd.

5. Wijze van bestemmen

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

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

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

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1. Participatie

In de voorbereiding op het project AVANT is in de verkenningsfase, en later doorgezet in de planstudiefase uitgebreid overleg geweest met betrokken bewoners en organisaties. Hiertoe is een begeleidingsgroep opgericht waarmee meerdere keren overleg is gevoerd.

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

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

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

Uit deze bijeenkomsten komt naar voren dat men het fijn vindt dat er een vroege en intensieve wijze van participatie heeft plaatsgevonden. Men is positief over de stappen die gezet worden, het betekent voor veel bewoners een kans om minder overlast te hebben van het verkeer. Dit geldt vooral voor omwonenden bij de Vijfhoek en langs de Westkolkdijk. Hierbij dient gezegd te worden dat ondanks de verbetering door de onderdoorgang Vijfhoek, omwonenden liever een langere onderdoorgang (meer overdekt) hadden gezien. Echter zijn deze wensen niet binnen de randvoorwaarden van het project (onder andere ruimtebeslag, financiële middelen en verkeerssituatie) te realiseren. Voor bewoners in de omgeving Westkolkdijk wordt vooral gevraagd om een goede fietsverbinding naar Oostzaan. Dit is nu niet mogelijk en men steekt over bij de voetgangersoversteek.

Tot slot is er op 19-01-2019 een inloopavond georganiseerd in Wijkcentrum De Poelenburcht waarvoor bewoners en bedrijven gevestigd in de omgeving van de N516-Thorbeckeweg zijn uitgenodigd. De bijeenkomst is goed bezocht met circa 125 tot 150 bezoekers. Over de aanpak en de ontwerpen kwamen weinig aanmerkingen. Er worden vooral toelichtende vragen gesteld over onder andere de wegen, busroutes en stoplichten. Op de fietsverbeteringen wordt positief gereageerd.

Enige zorgen werden wel uitgesproken over de schade die de trillingen kunnen veroorzaken aan hun woning. Of de verkeersoverlast die het kan veroorzaken in hun straat. Ook geluidsoverlast en fijnstof werden genoemd.

6.1.2. Zienswijzen

Nader in te vullen

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Op 23 maart 2021 zal de bestuurlijke samenwerking tussen Vervoerregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland worden vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst. Hiermee zijn de bestuurlijke medewerking en de financiële middelen zeker gesteld en kan het project, en daarmee dit bestemmingsplan als economisch uitvoerbaar worden beschouwd.

Bijlagen bij de toelichting

1	WP 2.7 Akoestisch onderzoek Avant	SWNL0268538	D1	15-01-2021
2	Verkennd natuuronderzoek AVANT Thorbeckeweg (N516) te Zaandam	SWNL0253738	D1.0	10-12-2019
3	Soortenonderzoek project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT) te Zaandam"	SWNL0268183	C1.0	3-11-2020
4	Struijf, M (2020). Vervolgonderzoek vleermuizen Thorbeckeweg te Zaanstad.	M-20-50536	2	17-12-2020
5	Ecologische beoordeling stikstofdepositie AVANT	SWNL0270982	D1.0	8-1-2021
6	AVANT – AERIUS-berekening	SWNL0268587	D2	5-11-2020
7	Onderzoek Externe Veiligheid	SWNL0256466	D1.1	18-1-2021
8	Rapportage milieukundig bodemonderzoek	368983-WP2.14-RAP-01	D02	04-03-2020
9	Rapportage milieukundig waterbodemonderzoek	368983-WP2.14-RAP-02	D01	19-12-2019
10	Oplegnotitie verkennend bodemonderzoek	SWNL0264061	D1.0	20-7-2020
11	Vooronderzoek Conventionele explosieven N516	19p146	1.0	29-11-2019
12	Archeologisch onderzoek plangebied AVANT N516 te Zaandam, gemeente Zaanstad en gemeente Oostzaan	SWNL0250466	D1	11-10-2019
13	WP 2.25 Luchtonderzoek AVANT	SWNL0256794	D1	17-2-2020
14	AVANT – AERIUS-berekening	SWNL0274766	Rev 0	26-03-2021