1366-047

Milieueffectrapport Bioscoop Rustenburg

projectnr. 11907-137094
revisie 03
mei 2004

Auteur

Jan van Belle

Opdrachtgever

Gemeente Zaanstad
Dienst Stad
Postbus 2000
1500 GA ZAANDAM

datum vrijgave	beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
22-06-04	Definitief, versie mei 2004 ongewijzigd	J. van Belle	R. van Dongen

Samenvatting

Het project Inverdan

De gemeente Zaanstad is van plan het centrumgebied van Zaandam te ontwikkelen tot een kloppend stadshart met aantrekkingskracht op de rest van de stad en de regio. Daartoe is het plan "Inverdan" ontwikkeld. Het project mikt op veel doelen tegelijk: wegnemen van fysieke knelpunten in de ruimtelijke structuur (vooral de barrière die nu gevormd wordt door het spoor en de Provincialeweg), versterken van de economische basis van de regio en verbeteren van de sociale samenhang in Zaanstad. Belangrijke elementen zijn daarbij:

- het benutten (en versterken) van de stationsomgeving als knooppunt in het openbaar vervoer, concentratiegebied voor economische en sociale functies en als entree van het stadscentrum
- het bieden van aantrekkelijke vestigingsmilieus voor kantoren
- het bieden van een aantrekkelijk woonmilieu
- het versterken van het winkelcentrum en van leisuremogelijkheden.

Intensief en meervoudig ruimtegebruik zijn belangrijke ingrediënten van de ontwikkeling die wordt nagestreefd.

In april 2003 zijn door de gemeente Zaanstad het Structuurplan en het Masterplan voor Inverdan vastgesteld. Deze geven de afspraken waarbinnen de verdere uitwerking van plannen moet gebeuren.

Een onderdeel van het plan is het Rustenburgcomplex in het centrum van Zaandam, met daarin onder meer een grote bioscoop met zeven zalen en ongeveer 1600 zitplaatsen.

Milieueffectrapportage voor de bioscoop Rustenburg

De bioscoop Rustenburg heeft een theoretische maximale capaciteit van meer dan 500.000 bezoekers per jaar. Daarom moet er voor de verdere besluitvorming een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. De milieueffectrapportage is ervoor bedoeld om te zorgen, dat de belangen van milieu en natuur bij de verdere besluitvorming een volwaardige plaats krijgen.

De m.e.r. procedure is in juni 2003 gestart met het publiceren van de Startnotitie. Daarna is er gelegenheid geweest voor inspraak en advies, onder meer van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie heeft op 15 juli 2003 haar advies gegeven, in de vorm van het "Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bioscoop Rustenburg Inverdan Zaandam". De commissie heeft voor het opstellen van haar advies kennis kunnen nemen van het verslag van de hoorzitting die op 24 juni 2003 is gehouden. Het advies van de Commissie m.e.r. is door het college van burgemeesters & wethouders van Zaanstad bij besluit van 6 oktober 2003 volledig overgenomen. Met dit besluit zijn de richtlijnen voor het MER vastgesteld.

In de richtlijnen voor het MER zijn als hoofdpunten voor de effectbeschrijving in het MER genoemd:
« de verkeers- en parkeerproblematiek en de daaraan gerelateerde milieueffecten, in relatie tot de leefbaarheid in het gebied. »

Het MER kan zich beperken tot deze punten. Van de overige milieuaspecten dient aangegeven te worden in welk (besluitvormings-)kader ze aan de orde komen. Verder

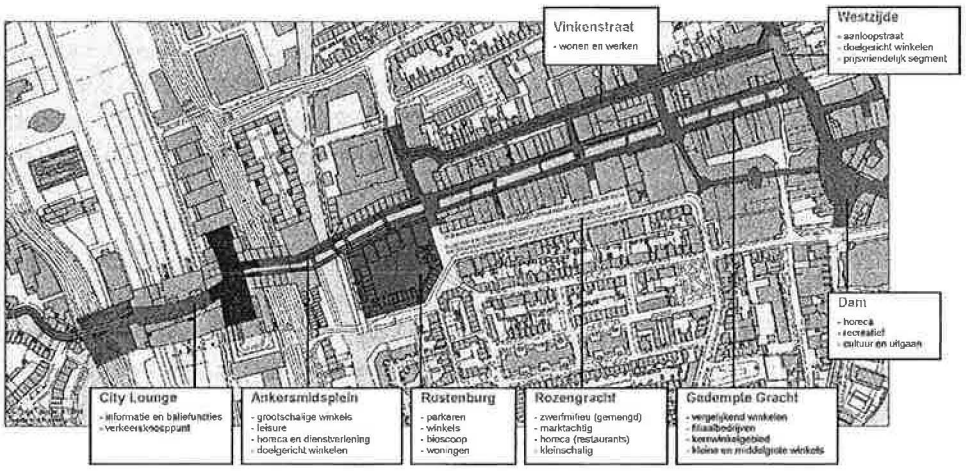
wordt gevraagd in te gaan op maatregelen in verband met (overige) hinder, sociale veiligheid en de veiligheidsaspecten van de bioscoop. Bij de beschrijving van het voornemen dient ook het onderwerp "duurzaam bouwen" aan de orde te komen.

In aansluiting op de richtlijnen, gaat het MER niet alleen in op de genoemde hoofdpunten, maar is ook aandacht besteed aan de thema's duurzaamheid en sociale veiligheid, en aan de aspecten bodem, water, cultuurhistorie (inclusief archeologie) en externe veiligheid. Voor deze punten geeft het MER het kader waarbinnen het Rustenburgcomplex wordt ontwikkeld. Dit complex omvat veel meer dan de bioscoop. Het bestaat uit een grote parkeergarage, winkels, woningen en de bioscoop. De bioscoop zelf is echter het enige deel dat voor het MER specifiek van belang is.

De ligging van de bioscoop

Op figuur S.1 is een deel van het plangebied voor Inverdan met de bijbehorende plannen weergegeven. Het Rustenburgcomplex met daarin de bioscoop komt op de plaats van de bestaande parkeergarage Rustenburg. Deze plaats maakt in Inverdan deel uit van "De Knoop", het gebied dat er voor moet zorgen dat de gebieden ten westen van het spoor en ten oosten daarvan veel beter aan elkaar zijn geknoopt en dat het gebied zelf beter gaan functioneren als onderdeel van het centrumgebied van Zaandam. De bioscoop past bij de activiteiten waarvoor het gebied is bedoeld en ligt erg gunstig voor het openbaar vervoer (spoor en bus)en ten opzichte van de Provincialeweg, de hoofdontsluiting ten oosten van het spoor.

Het bioscoopcomplex kan bijdragen aan het binden van uitgaand publiek uit Zaanstad aan de eigen woonplaats, en de gerichtheid op Amsterdam beperken. Dit draagt niet alleen bij aan de levendigheid van het centrum, maar ook aan de beperking van het vrijetijdsverkeer.



Figuur S.1: Het Rustenburgcomplex en andere plannen in de strook van het station en het westelijk deel van het centrum

Kaart 2 achter in het MER geeft een overzicht van de gebruikte straatnamen.

Verwachte aantallen bezoekers

De bioscoop krijgt zeven bioscoopzalen, met in totaal circa 1600 stoelen. Er worden drie of vier voorstellingen per dag gegeven, in totaal in de zeven zalen dus 21 – 28 voorstellingen per dag. In principe zijn dit één of twee middagvoorstellingen en twee avondvoorstellingen. De vroegste voorstelling kan om 13.00 uur beginnen, de bioscoop sluit uiterlijk om 1.00 uur.

Er worden gemiddeld 300.000 – 350.000 bezoekers per jaar verwacht. In tabel S.1 is de gemiddelde verdeling van dit aantal over de dagen van de week vermeld en is de gemiddelde bezettingsgraad aangegeven. De tabel laat zien, dat gemiddeld genomen de bioscoop lang niet maximaal bezet is.

Tabel S.1: Verwachte bezoekersverdeling bioscoop over de week

deel van de week	totaal aantal per jaar	gemiddeld aantal bezoekers per dag	gemiddelde bezettingsgraad bij drie voorstellingen
ma t/m do.	35% = 122.500	circa 590	12%
vr. t/m zondag	65% = 227.500	circa 1.460	30%

De verdeling van het aantal bezoekers over de verschillende voorstellingen is als volgt:

- 35% middagvoorstelling, voornamelijk op zondag en tijdens schoolvakanties
- 39% in de vroege avond (aanvang voorstelling tussen 18.30 uur en 20.30 uur)
- 26% late avond (aanvang voorstelling na 20.30 uur).

De drukste tijden zijn de eerste avondvoorstelling op zaterdag en de late voorstellingen op vrijdag en zaterdag. Naar schatting zullen de late vrijdagvoorstelling en de eerste avondvoorstelling op zaterdag elk een bijdrage van 12 –13% leveren aan het totale weekendbezoek. De late voorstelling op zaterdag trekt naar verwachting circa 20% van het weekendbezoek.

Om te bepalen met welke bezoekersaantallen rekening moet worden gehouden is niet alleen het gemiddelde interessant, maar ook het aantal bezoekers op piektijden. Hiervoor kan worden uitgegaan van een bezettingsgraad van 85% op het drukste moment, dus op een late avondvoorstelling op zaterdag. Omdat niet in alle zalen even sterke publiekstrekkers zullen draaien, is dit een zeer hoge bezetting, die waarschijnlijk slechts zelden gehaald zal worden. Op andere tijden in het weekend zullen de voorstellingen een iets lagere bezetting hebben, evenredig aan het patroon van een gemiddeld weekend. In tabel S.2 is aangegeven, wat het verwachte gemiddelde bezoek en het verwachte topbezoek is op de drukste tijden (vrijdagavond laat en zaterdagavond vroeg en laat).

Tabel S.2: Verwachte bezoekersaantallen op relatief drukke momenten

tijd voorstelling	**percentage van weekendbezoek**	**gemiddeld aantal bezoekers**	**maximaal aantal bezoekers**
vrijdagavond laat	13	circa 190	880
zaterdagavond vroeg	13	circa 190	880
zaterdagavond laat	20	circa 290	1360

Verkeer en parkeren

In het centrum van Zaanstad, en dus ook in de toekomstige parkeergarage onder het bioscoopcomplex, is gratis parkeren niet mogelijk. Dat geldt dus ook voor de verwachte bioscoopbezoekers. Daarom kan worden aangenomen dat de verdeling over auto, fiets en openbaar vervoer gelijk zal zijn aan de huidige situatie in het centrum, dit is een verdeling van circa 10% per openbaar vervoer, 40% per fiets of te voet en 50% per auto. Het geschatte gebruik van de auto komt hiermee overeen met ervaringscijfers van de exploitant van de bioscoop. Tabel S.3 vermeldt het verwachte aantal auto's van bioscoopbezoekers bij de druk bezochte voorstellingen.

Tabel S.3: Verwacht aantal auto's naar de bioscoop op relatief drukke momenten

tijd voorstelling	gemiddeld aantal bezoekers	gemiddeld aantal auto's	maximaal aantal bezoekers	maximaal aantal auto's
vrijdagavond laat	circa 190	circa 35	880	163
zaterdagavond vroeg	circa 190	circa 35	880	163
zaterdagavond laat	circa 290	circa 54	1360	252

De vroege avondvoorstellingen beginnen om 18.30 uur of later, de late avondvoorstellingen na 20.30 uur. De aanvangstijden zullen per filmzaal verschillen. Verder is uit ervaringen elders bekend dat de meeste (75%) bezoekers arriveren in de periode vanaf één uur voor de voorstelling. Dit gegeven, gecombineerd met de spreiding in begintijden, heeft tot gevolg dat de bezoekers gespreid over een aantal uren aankomen. Ook de tijden van vertrek zullen gespreid zijn, niet alleen omdat de voorstellingen op verschillende tijden eindigen, maar ook doordat een deel van de bezoekers het bioscoopbezoek zal combineren met andere uitgaansactiviteiten.

Na realisatie van de plannen voor De Knoop zou de geschatte verdeling over de verschillende vervoerswijzen iets kunnen veranderen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. Daar is bij de schatting van het aantal auto's echter geen rekening mee gehouden.

De route naar de parkeergarage Rustenburg

De huidige parkeergarage wordt bereikt via het Ankersmidplein en het Rustenburg. Het Ankersmidplein is een weg met verkeer in één richting. Terug gaat het verkeer vooral via de Rustenburgstraat en de Stationsstraat. Met de plannen voor Inverdan wordt dat anders. De nieuwe parkeergarage krijgt een directe verbinding naar de Provincialeweg. Hiervoor wordt de Rozengracht doorgetrokken. Het Ankersmidplein wordt autoluw.

Tabel S.4 geeft de huidige en verwachte verkeersintensiteit op de hoofdroute naar/van de parkeergarage aan het Rustenburg. Het gaat hier om de totale intensiteit, dus in beide richtingen samen. De verwachte stijging wordt veroorzaakt door de plannen van Inverdan gezamenlijk en andere ontwikkelingen in Zaanstad en omgeving die zullen leiden tot extra verkeer. Het verkeer van en naar de bioscoop moet worden afgezet tegen deze aantallen.

Tabel S.4: Huidige (2003) en verwachte verkeersintensiteiten

weg of weggedeelte	situatie 2003		prognose 2015	
	intensiteit	perc. vracht	intensiteit	perc. vracht
Provincialeweg, gedeelte Albert Heijnweg - Hogendijk	29.500	8,5	44.000	5
Provincialeweg, Hogendijk – Ankersmidplein (prognose: Hogendijk – doorgetrokken Rozengracht)	circa 30.000	8,5	40.000	5
Provincialeweg, ged. Ankersmidplein – Stationsstraat (prognose: Rozengracht – Stationsstraat)	ca. 22.000 – 23.000	8,5	39.000	5
Rustenburg, ged. Ankersmidplein – Stationsstraat (Prognose: Vinkenstraat – Stationsstraat)	9.500	5,5	3.000	20
Rozengracht doortrekking, west van inrit P. garage	n.v.t.	n.v.t.	16.000**)	4,1
Rozengracht doortrekking, oost van inrit P. garage	3000	zeer gering	6.000 *)	10,2
Rozengracht, bestaand	5.000	circa 15	6.600 **)	ca. 15

*): na 2010 (eindsituatie bij uiteindelijke verkeerscirculatie centrum) minder (intensiteit circa 2000-3000)
**): na 2010 zakt dit cijfer.

Effect van het wegverkeer op geluid

De prognose in tabel S.4 heeft tot gevolg dat bij enkele bestaande woningen aan de Provincialeweg de geluidbelasting merkbaar zal toenemen. Daarvoor zullen dan maatregelen moeten worden genomen. In onderzoek is ook de mogelijkheid om de bestaande woningen te vervangen door nieuwbouw. Ook bij Het Salm kan de geluidbelasting iets toenemen. Hier zijn echter geen maatregelen nodig. Bij de nieuwbouw van woningen in Inverdan zal rekening worden gehouden met de verwachte geluidbelasting. Dit betekent veelal dat de geluidwerende eigenschappen van de gevels er voor moeten zorgen, dat binnen de woningen het geluidsniveau de wettelijke grens van 35 dB(A) niet overschrijdt.

Het aantal auto's in verband met het bioscoopbezoek heeft naar verwachting meestal geen hoorbaar effect op de geluidbelasting in de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) en de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur). De verwachte toename in deze periodes is kleiner dan 1 dB(A). Dit geldt zowel als wordt uitgegaan van het gemiddelde aantal bezoekers op een vrijdag- of zaterdagavond, als wanneer wordt uitgegaan van een bezoekersaantal dat 1 ½ keer zo hoog ligt. Op een zaterdagavond met piekbezoek kan in de nachtperiode in de omgeving van de doortrekking van de Rozengracht een verhoging van bijna 2 dB(A) worden verwacht. Dit is een hoorbare toename. Ook in dit geval wordt in de avondperiode geen hoorbare toename van de geluidbelasting verwacht.

Effect van wegverkeer op de luchtkwaliteit

Door de ontwikkeling van het autoverkeer tot 2015 zal in de nabijheid van de drukste wegen (ten oosten van het spoor de Provincialeweg) voor fijn stof de grenswaarde van het Besluit Luchtkwaliteit worden overschreden. De gemiddelde concentratie van fijn stof in de lucht wordt echter vooral bepaald door allerlei bronnen in een grotere regio, de toename van het verkeer ter plaatse speelt een ondergeschikte rol. Daarom is dit een probleem dat een regionale oplossing vraagt .

De grenswaarde voor de concentratie van stikstofdioxide zal bij bestaande woningen niet worden overschreden. De plannen voor nieuwe woningen zijn zodanig aangepast, dat ook hier geen overschrijdingen optreden. De bijdrage van het verkeer van en naar de bioscoop aan de totale verkeersintensiteit is zeer gering. Van dit verkeer wordt daarom geen toename van betekenis verwacht van de uitstoot van luchtverontreinigingen door het verkeer en de concentraties daarvan op leefniveau.

Sociale veiligheid

De bioscoop zal meer leven brengen in het westen van het stadscentrum en bijdragen aan de ontwikkeling van de Rozengracht als aantrekkelijk deel van het stadscentrum (ook voor het uitgaand publiek) en als verbinding met het uitgaansgebied meer naar het oosten. De ligging van de entree van de bioscoop aan de kop van de Rozengracht is in dit verband zeer gunstig. De foyer zal een open zichtrelatie hebben met het Ankersmidplein, op hoogte van de wandel- en fietsroute.

Hierdoor en door de gunstige ligging ten opzichte van de stationsomgeving (bezoekers zullen bijdragen aan de "loop" in dit gebied) draagt de bioscoop bij aan de sociale veiligheid van Zaandam en aan de kwaliteit van het uitgaansgebied.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp voor het complex en de inrichting van de omgeving, worden de eisen die voor heel Inverdan gelden (opgenomen in bijlage 7, Sociale kwaliteits(eisen) Inverdan, van het Masterlan Inverdan) in acht genomen. Deze dragen bij aan de sociale veiligheid en het gevoel van veiligheid. Belangrijke voorwaarden voor een veilige en als veilig ervaren omgeving zijn ook het toezicht en de handhaving van de geplande maatregelen.

Veiligheid

In het MER is kort ingegaan op de uitgangspunten in verband met de veiligheid van de bioscoop (brandveiligheid, vluchtroutes bij calamiteiten). Daaruit komt naar voren, dat hierover nog geen specifieke informatie gegeven kan worden. Het uiteindelijke ontwerp waarvoor de bouwvergunning wordt aangevraagd zal moeten voldoen aan de eisen die op dit punt worden gesteld, zodat voldaan kan worden aan de eisen voor de gebruiksvergunning. In het voorliggende hoofdstuk wordt hier niet nader op ingegaan.

Het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen langs het spoor vormt uit veiligheidsoogpunt geen belemmering voor de ontwikkeling van Inverdan, en dus ook niet voor het Rustenburgcomplex. Op dit moment maakt de Provincialeweg ter hoogte van het centrum deel uit van de route voor gevaarlijke stoffen. De gemeente Zaanstad is echter van plan de route te verleggen. Hierdoor vormt het risico van calamiteiten door dit verkeer voor de bioscoop geen bijzonder punt van aandacht.

Conclusies

Op grond van het MER-onderzoek is per onderwerp nagegaan of er aandachtspunten zijn die van belang zijn voor de beoordeling van het plan of die nadere uitwerking verdienen in het vervolg van het project. Op grond hiervan zijn aanbevelingen opgenomen voor het meest milieuvriendelijk alternatief. De aandachtspunten en aanbevelingen zijn samengevat in tabel S.5.

De algemene conclusie is, dat van de bioscoop geen aanmerkelijke effecten worden verwacht, wel is nadere aandacht nodig voor de kans op het optreden van verkeerspieken in de nachtperiode. Voor verschillende onderwerpen worden aandachtspunten aangegeven die voor bij de nadere uitwerking van het plan van belang zullen zijn.

Tabel S.5: Aandachtspunten en aanbevelingen

thema/aspect	aandachtspunten/effecten	aanbevelingen voor meest milieuvriendelijk alternatief
duurzaamheid	voor Duurzaam Bouwen alleen "vaste" maatregelen pakket Duurzaam Bouwen van toepassing?	- voldoen aan gemeentelijk beleid voor Inverdan - energievisie opstellen en energieprestatiecoëfficient 10% boven de norm - gebruik duurzaam geproduceerd hout - duurzaam waterbeheer
verkeer	geen. Argumenten: - bijdrage bioscoop aan etmaalintensiteit zeer gering - pieken bioscoopbezoek vallen niet samen met pieken overig verkeer naar parkeergarage) - er zijn goede fietsvoorzieningen en stallingmogelijkheden voor fietsen	stimuleren gebruik openbaar vervoer
bodem	sanering noodzakelijk?	geen
water	- aandacht voor gebruik regenwater of "grijs"water - materiaalgebruik ivm. emissies en lozing regenwater	de aandachtspunten zijn onderdeel van meest milieuvriendelijk alternatief
archeologie en cultuurhistorie	onderzoek nodig in verband met kans op archeologische resten in de bodem	geen
geluid	mogelijke invloed bij maximaal gebruik (piekperiode) op geluidbelasting in de nachtperiode is aandachtspunt	- nagaan hoe vaak piek kan optreden - zonodig bezien hoe aanvangstijden zo veel mogelijk zo kunnen worden gekozen dat piek bij uitgaan voor de nachtperiode valt
lucht	geen	geen
sociale veiligheid	zie § 3.2.4: - voortdurende aandacht bij uitwerking plannen - geen rommel op straat - toezicht en handhaving	
veiligheid	- van de bioscoop: aandachtspunt bij uitwerking plannen voor bouwvergunning en gebruiksvergunning - externe veiligheid: geen knelpunten	

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is het plan voor de bioscoop waarin zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met het milieu. Dit alternatief verschilt op de volgende punten van het plan voor de bioscoop dat als uitgangspunt is genomen in het MER:

1. Het meest milieuvriendelijk alternatief is gericht op optimalisatie vanuit het thema duurzaamheid. De gemeente streeft er naar dat ook bij de ontwikkeling van het Rustenburgcomplex de uitgangspunten die gelden voor "duurzaam bouwen" in Inverdan in acht worden genomen. Dit betekent, dat er een energievisie moet worden opgesteld en dat uitgegaan wordt van een verbeterde energieprestatie van 10% ten opzichte van wat standaard is. Er mag alleen duurzaam geproduceerd hout worden gebruikt. Verder gelden de "vaste" maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw en Utiliteitsbouw. Om zuinig gebruik van water te bevorderen en om de waterkwaliteit te beschermen, wordt er voor het omgaan met water naar gestreefd verder te gaan dan binnen de "vaste" maatregelen past.

2. Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen kan gedacht worden aan het aanbieden van arrangementen waarbij de reis per openbaar vervoer (tegen verlaagd tarief) in de prijs is opgenomen of op een andere manier korting wordt gegeven. Met de openbaar vervoerbedrijven zal worden overlegd om de mogelijkheden hiervoor in kaart te brengen en zo mogelijk afspraken te maken.
3. Er moet naar worden gestreefd de aanvangstijden zo te regelen, dat op tijden met piekbezoek (hoogste bezettingsgraad) autoverkeer vanuit de parkeergarage in de nachtperiode zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hiervoor is meer inzicht nodig in:
   - de frequentie van het optreden van pieken
   - de mogelijkheden om te sturen op de aanvangstijden van voorstellingen
   - het effect van sturen op de aanvangstijden op de verkeersstroom.

De gemeente streeft er naar de bovengenoemde uitgangspunten voor het meest milieuvriendelijk alternatief van toepassing te doen zijn voor het Rustenburgcomplex. De realiseerbaarheid is echter mede afhankelijk van nadere afspraken met de initiatiefnemer en van de verdere uitwerking van de plannen. Over deze punten is nu nog geen duidelijkheid.

Vragen die nog open staan

In tabel S.5 komt naar voren, dat een aantal punten bij de verdere uitwerking duidelijk zal worden. Hier kan en moet bij de uitwerking op worden gelet. Het gaat hierbij onder meer om de uitgangspunten voor het meest milieuvriendelijk alternatief.

Bijzondere aandacht is nodig voor de vraag wat de werkelijk optredende bezoekersaantallen zijn en hoe vaak pieken in bezoekersaantallen optreden. Dit vormt het hoofdpunt van het op te stellen programma voor de evaluatie van de verwachte effecten. Indien er ten opzichte van de prognoses afwijkingen optreden, die negatief zijn voor het milieu, moet worden bezien of er aanvullende afspraken met de exploitant nodig zijn om de effecten te beperken.

Huidige Parkeergarage Rustenburg vanaf Ankersmidplein

Inhoud

		Blz.
1	**Inleiding**	**11**
1.1	Milieueffectrapportage voor de bioscoop Rustenburg	11
1.2	De verdere procedure	11
1.3	De inhoud van dit MER	12
2	**Achtergronden van het plan**	**13**
2.1	Het project Inverdan	13
2.2	Het Rustenburgcomplex met de bioscoop Rustenburg: waarom op deze plek?	16
2.3	De betekenis van de bioscoop Rustenburg	17
3	**Beleid en besluitvorming**	**18**
3.1	Provinciaal beleid	18
3.2	Gemeentelijk beleid en verdere besluitvorming	19
3.2.1	*Ruimtelijk beleid*	*19*
3.2.2	*Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad (2000)*	*19*
3.2.3	*Water*	*20*
3.2.4	*Sociale kwaliteit en sociale veiligheid*	*20*
3.2.5	*Beleidskader Duurzaam Bouwen*	*21*
3.2.6	*Overige besluiten, planning*	*23*
4	**Het plan voor het bioscoopcomplex**	**24**
4.1	Het voornemen	24
4.1.1	*Inrichting*	*24*
4.1.2	*Bezoekersaantallen van de bioscoop*	*24*
4.1.3	*Verkeer en parkeren*	*26*
4.1.4	*Duurzaam bouwen*	*27*
4.1.5	*Veiligheid*	*27*
4.2	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	27
5	**Bestaande situatie en verwachte ontwikkeling**	**29**
5.1	Algemeen	29
5.2	Ruimtegebruik en ontwikkeling	29
5.3	Bodem, water en cultuurhistorie	30
5.3.1	*Bodem*	*30*
5.3.2	*Water*	*31*
5.3.3	*Archeologie en cultuurhistorie*	*31*
5.4	Verkeer en vervoer	33
5.4.1	*Autoverkeer*	*33*
5.4.2	*Fietsverkeer en bereikbaarheid voor voetgangers*	*35*
5.4.3	*Verkeersveiligheid*	*37*
5.4.4	*Openbaar Vervoer*	*37*
5.5	Leefbaarheid	38
5.5.1	*Geluid*	*38*
5.5.2	*Luchtkwaliteit*	*42*
5.6	Sociale veiligheid	44
5.7	Externe veiligheid	44
6	**Effecten van de bioscoop**	**46**

6.1	Algemeen	46
6.2	Gevolgen van het verkeer van en naar de bioscoop voor de geluidbelasting	47
6.2.1	*Uitgangspunten en te beschouwen situaties*	*47*
6.2.2	*Gemiddelde situatie*	*48*
6.2.3	*Piekbezoek*	*48*
6.3	Gevolgen van het verkeer van en naar de bioscoop voor de luchtkwaliteit	49
6.4	Sociale veiligheid	49
6.5	Conclusies omtrent effecten en meest milieuvriendelijk alternatief	50
6.5.1	*Conclusies*	*50*
6.5.2	*Meest milieuvriendelijk alternatief*	*51*
7	**Leemten in kennis en evaluatie van het MER**	**52**
7.1	Leemten in kennis	52
7.2	Evaluatieprogramma	53

Literatuur
Verklarende woordenlijst

Bijlage 1: Tekeningen Bioscoop Rustenburg, versie februari 2003

Kaarten:
1. **Plankaart structuurplan Inverdan**
2. **Overzicht bestemmingsplangebied Inverdan**

1 Inleiding

1.1 Milieueffectrapportage voor de bioscoop Rustenburg

De gemeente Zaanstad is van plan het centrumgebied van Zaandam te ontwikkelen tot een kloppend stadshart met aantrekkingskracht op de rest van de stad en de regio. Daartoe is het plan "Inverdan" ontwikkeld. Het project mikt op veel doelen tegelijk: wegnemen van fysieke knelpunten in de ruimtelijke structuur (vooral de barrière die nu gevormd wordt door het spoor en de Provincialeweg) versterken van de economische basis van de regio en verbeteren van de sociale samenhang in Zaanstad. Belangrijke elementen zijn daarbij:

- het benutten (en versterken) van de stationsomgeving als knooppunt in het openbaar vervoer, concentratiegebied voor economische en sociale functies en als entree van het stadscentrum
- het bieden van aantrekkelijke vestigingsmilieus voor kantoren
- het bieden van een aantrekkelijk woonmilieu
- het versterken van het winkelcentrum en van leisuremogelijkheden.

Intensief en meervoudig ruimtegebruik zijn belangrijke ingrediënten van de ontwikkeling die wordt nagestreefd.

Een onderdeel van het plan is het Rustenburgcomplex in het centrum van Zaandam, met daarin onder meer een grote bioscoop met zeven zalen en ongeveer 1600 zitplaatsen.

De bioscoop Rustenburg heeft een theoretische maximale capaciteit van meer dan 500.000 bezoekers per jaar. Daarom moet er voor de verdere besluitvorming een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. De m.e.r.-procedure is voor een voorziening zoals het bioscoopcomplex gekoppeld aan de verdere besluitvorming van de gemeente in het kader van de ruimtelijke ordening.

De m.e.r. procedure is in juni 2003 gestart met het publiceren van de Startnotitie. Daarna is er gelegenheid geweest voor inspraak en advies, onder meer van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie heeft op 15 juli 2003 haar advies gegeven, in de vorm van het "Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bioscoop Rustenburg Inverdan Zaandam". De commissie heeft voor het opstellen van haar advies kennis kunnen nemen van het verslag van de hoorzitting die op 24 juni 2003 is gehouden. Het advies van de Commissie m.e.r. is door het college van burgemeesters & wethouders van Zaanstad bij besluit van 6 oktober 2003 volledig overgenomen. Met dit besluit zijn de richtlijnen voor het MER vastgesteld.

1.2 De verdere procedure

Het voorliggende MER vormt één van de onderbouwende documenten bij het bestemmingsplan voor Inverdan en wordt tegelijk met de het voorontwerp bestemmingsplan publiek gemaakt. Daarna is er een periode van vier weken, waarin reacties op het MER kunnen worden ingebracht bij de gemeente Zaanstad.

In deze periode wordt een inspraakavond belegd, waarin informatie wordt gegeven over het MER en vragen en reacties naar voren kunnen worden gebracht.

De reacties op het MER en op het voorontwerp van het bestemmingsplan (voorzover deze betrekking hebben op de bioscoop) worden ter kennis gebracht aan de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage. De werkgroep van deze commissie zal vijf weken na afloop van de inspraakperiode (dit is negen weken na publicatie van het MER) haar toetsingsadvies geven, waarin zij aan de hand van de gestelde richtlijnen het MER inhoudelijk beoordeelt.

Het bevoegd gezag (gemeente Zaanstad) zal in het kader van de verdere besluitvorming over het bestemmingsplan aangeven, hoe het met de resultaten van het MER is omgegaan.

Hoe de verdere besluitvorming rond de bioscoop verloopt is nu nog niet goed aan te geven. Het meest waarschijnlijk is, dat vanwege het tijdpad alsnog een vrijstelling (ex artikel 19.2 van de Wet ruimtelijke ordening) van het huidige bestemmingsplan wordt aangevraagd ten behoeve van de bouwvergunning van het Rustenburgcomplex. Een andere mogelijkheid is, dat al voor de aanvraag van de bouwvergunning het bestemmingsplan Inverdan is vastgesteld en goedgekeurd. Het nieuwe bestemmingsplan vormt dan de basis voor de bouwvergunning.

1.3 De inhoud van dit MER

Het MER is verder als volgt opgebouwd:

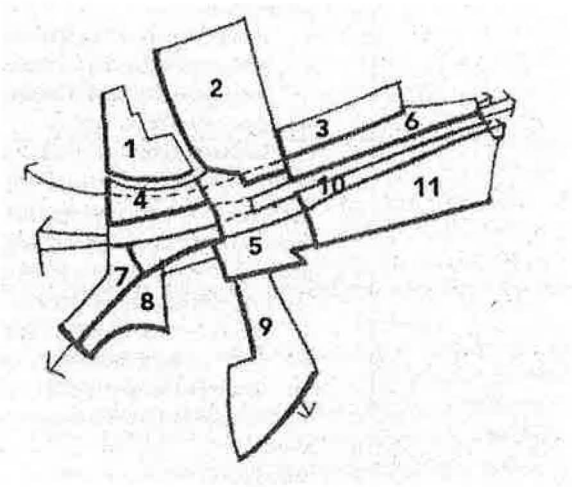
- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de achtergronden van het plan. Aan de orde komen de inbedding in het plan Inverdan en de motieven voor de gekozen locatie
- Hoofdstuk 3 gaat in op het beleid dat in het kader van dit MER relevant is. De informatie is toegespitst op de informatie die voor dit MER relevant is. Ook wordt aangegeven, welke besluiten nog moeten worden genomen voor de realisatie van de bioscoop
- In Hoofdstuk 4 wordt ingezoomd op het plan voor de bioscoop. Uitgaande van het landelijke en het gemeentelijke beleid inzake duurzaamheid, worden vervolgens uitgangspunten geformuleerd voor het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)
- De bestaande toestand van het milieu en de referentiesituatie, dit is de situatie bij realisatie van Inverdan maar zonder bioscoop, wordt beschreven in hoofdstuk 5
- Hoofdstuk 6 beschrijft de effecten van het voornemen. Vervolgens worden aandachtspunten gegeven die voor de beoordeling van de effecten van het plan van belang zijn en worden aanbevelingen gedaan gericht op het meest milieuvriendelijk alternatief. Dit alternatief wordt aan de hand hiervan definitief gemaakt.
- Tenslotte komt in hoofdstuk 7 de vraag aan de orde, of er leemten zijn in de beschikbare en gepresenteerde informatie over het plan die bij de besluitvorming aandacht verdienen. Aangegeven is, hoe met deze leemten zal worden omgegaan.

2 Achtergronden van het plan

2.1 Het project Inverdan

In de inleiding is reeds globaal aangegeven wat het doel is van het project Inverdan. Op de plankaart voor het Structuurplan Inverdan is voor verschillende gebieden aangegeven, welke functies daar hun plaats zullen vinden. Deze kaart is in dit MER opgenomen als kaart 1. In het Structuurplan wordt per deelgebied een beschrijving gegeven van de ruimtelijke uitgangspunten en ambities en een programma. De deelgebieden die daartoe zijn onderscheiden, zijn schetsmatig aangegeven op figuur 2.1. In tabel 2.1 is voor elk deelgebied de benaming gegeven. De tabel geeft verder in trefwoorden een overzicht van het programma per deelgebied.

Kaart 2 (achterin dit MER) geeft een uitsnede van de plattegrond van Zaandam met daarop de begrenzing van het plangebied van het Bestemmingsplan Inverdan[1]. Straatnamen en dergelijke die in dit MER worden gebruikt, zijn op deze plattegrond aangegeven.



Figuur 2.1: Overzicht deelgebieden Inverdan (bron: Toelichting Structuurplan Inverdan)

Het motto van het project Inverdan is "Ontdek de verborgen wereld van Zaanstad". Dit motto is bedoeld om aan te geven, dat beoogd wordt de "typisch Zaanse" identiteit van het gebied, die op veel plaatsen is aangetast, te versterken. Deze identiteit moet dienen als kapstok voor nieuwe ontwikkelingen. Aandacht voor cultuurhistorische waarden en monumentenzorg zijn daarom belangrijke voorwaarden voor Inverdan.

1. Dit plangebied is op onderdelen beperkter van omvang dan het plangebied voor het Structuurplan.. Gebieden waar in het kader van Inverdan geen ruimtelijke veranderingen zijn voorzien, zijn niet opgenomen in het bestemmingsplangebied.

Tabel 2.1: Deelgebieden en programma

nr.	aanduiding	programma (kernbegrippen)
4	Spoorstrip Zuidwest: Kantorenstrook	• kwaliteit en uitstraling verbeteren • dubbel grondgebruik: kantoren met parkeren onder de grond • werken: kantoren (35.000 m^2) • waterstructuur zichtbaar maken
1	Spoorstrip Zuidwest: Westzanerdijk en omgeving ("E3- gebied")	(niet nader ingevuld) In bestemmingsplan: woontoren (circa 12 woonlagen) in E3-gebied
2	Kenniswijk/Eilanden/Bult (elders ook wel aangeduid als De Campus)	• samenhang vergroten en groene inrichting versterken: komend vanaf station steeds meer accent op groene ruimte • sociale veiligheid langzaam verkeerroutes versterken • wonen • kantoren en scholen (15.000 m^2)
5	De Knoop	• Entree naar en beeldbepalend onderdeel van het centrum • Verbinden en overstappen • sociaal-culturele voorzieningen • stadhuis • kantoren (35.000 m^2, waarvan stadhuis 25.000 m^2) • leisure (winkelen, horeca, vrije tijdsbesteding), onder meer bioscoopcomplex van 4.500 m^2 • parkeren • wonen

3, 6	Westerwatering-Oost en Spoorstrip West	• versterken noord-zuid structuur (bebouwingszones in combinatie met verleggen Houtveldweg)
		• Spoorstrip west:
		  • werken: kantoren in groene setting (28.000 m^2)
		  • parkeergarage nabij De Knoop, verder parkeren deels onder gebouwen en opgetild maaiveld
		• Westerwatering-Oost: wonen

7	Oud Zaenden	• kantoorontwikkeling • hotel mogelijk
8	Houthavenkade	• bebouwing moet gaan passen bij het kleinschalige Zaandam in de omgeving (dit is nu niet het geval) • wonen in combinatie met werken

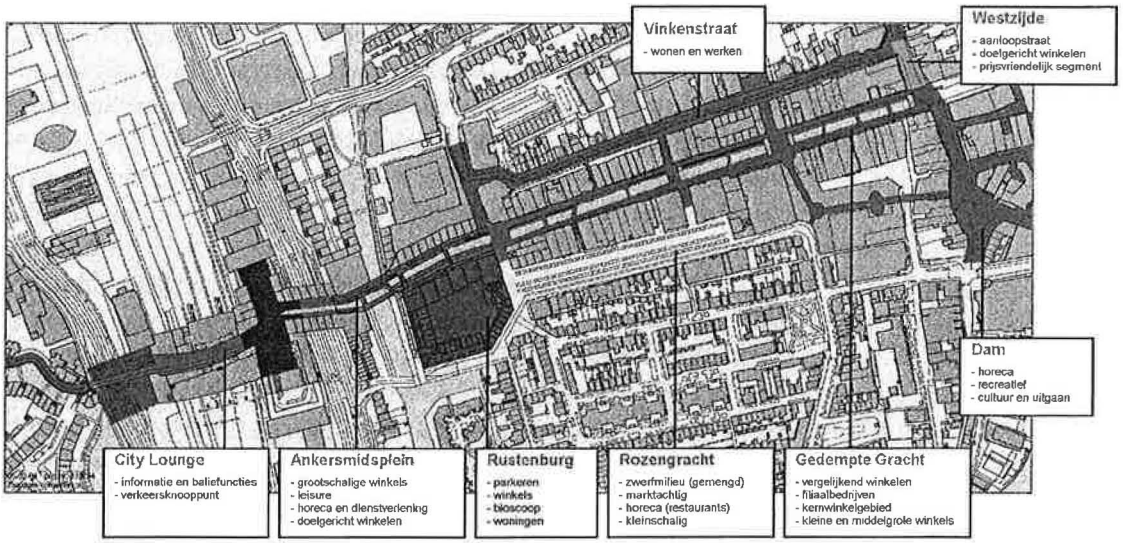
9	Centrum	• versterken ruimtelijke kwaliteit
		  • aandacht voor beslotenheid en ruimtelijke intimiteit
		  • sferen en karakters in het Zaanse centrum beter benutten
		  • versterken waterstructuur
		• verbindingen maken: fijnmazig weefsel rond Gedempte Gracht
		• wonen
		• winkelen
		• vrije tijd en uitgaan
		• bevorderen sociale veiligheid (door stimuleren verblijfsfunctie)

10	Spoorstrip Oost	• ten noorden van station: kantoorvilla's in groene omzoming • ten zuiden van station: sterker stedelijk, hogere kantoren • waterstructuur zichtbaar maken
11	Overtuinen	• opzet sluit aan bij padenstructuur overkant Vaart • karakteristieke elementen en doorzichten handhaven • mix van woonruimte en bedrijfsfunctie

Belangrijk voor het stedenbouwkundig raamwerk en de kwaliteit van Inverdan als geheel is ook het verkeersnetwerk, zowel voor het autoverkeer als voor fietsers en voetgangers. Bij de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling (hoofdstuk 5 van dit MER) wordt hier op ingegaan.

De Knoop en het Centrum

Figuur 2.2 geeft een overzicht van de verbinding over het spoor (De Buiging) en het westelijk deel van het vernieuwde stadscentrum, na uitvoering van het plan Inverdan. Centraal in het gebied ligt de route De Buiging – Ankersmidplein – Gedempte Gracht. In de nieuwe situatie zullen de Gedempte Gracht en het Ankersmidplein weer van water zijn voorzien. Direct ten zuiden van het Ankersmidplein ligt het Rustenburgcomplex, met daarin een parkeergarage, winkels, de Bioscoop Rustenburg en woningen.



Figuur 2.2: Overzicht De Knoop en westelijk deel van het Centrum (bron: Masterplan Inverdan)

De plannen voor het deelgebied De Knoop zijn bedoeld om de mogelijkheden van het station en de omgeving als entree naar het centrum en als onderdeel daarvan te benutten. In de huidige situatie liggen de zone langs het spoor en de gebieden ten westen ervan min of meer "los" van het eigenlijke centrumgebied: de stad lijkt verderop te beginnen. Ook fysiek is het station en de directe omgeving daarvan vanuit het centrum moeilijk te bereiken, ondanks de gunstige ligging tot het centrum. De Knoop is zowel bedoeld als knooppunt voor het openbaar vervoer en voor een veilige verbinding voor fietsers en voetgangers naar het centrum, als voor functies die het verblijf in het gebied (en daarmee ook de sociale veiligheid) stimuleren. Belangrijke onderdelen zijn in dit verband het nieuwe stadhuis, kantoren, woningen (in het oostelijk deel), de bibliotheek, een fitnesscentrum, horecavoorzieningen en winkeltjes langs "De Buiging": een hooggelegen promenade en fietsverbinding naar het centrum. Het station wordt zo een imagobepalend onderdeel van het centrum van Zaanstad.

Bij de Rozengracht zal vooral de horeca zich verder kunnen ontwikkelen. Hier is nu 10 – 15% van de gevellengte in gebruik bij de horeca, dit zal volgens het voorontwerp van het bestemmingsplan Inverdan 50% kunnen worden. De voorgenomen bioscoop aan het Rustenburg is één van de planonderdelen van De Knoop. De entree van de bioscoop ligt aan de kop van de Rozengracht en sluit zo aan bij dit gebied met een belangrijke functie voor uitgaand publiek.

2.2 Het Rustenburgcomplex met de bioscoop Rustenburg: waarom op deze plek?

Bij de ontwikkeling van het plan Inverdan is zowel intensief nagedacht over het 'wat?' als over het 'waar?'. De vormgeving van De Buiging, de verbinding van de gebieden aan beide zijden van het spoor, krijgt veel aandacht. Net als rond pleinen en winkelstraten is het creëren van veel 'adressen' in deze verbindingszone voor de ontwerpers een belangrijk middel om een levendige stedelijke omgeving te realiseren. Daarom is ook deze plaats voor de bioscoop in beeld geweest. Toch is er uiteindelijk voor gekozen de bioscoop op te nemen in het Rustenburgcomplex, op de plaats van de huidige parkeergarage Rustenburg. Doorslaggevend voor deze keuze was de uitstraling vanuit deze plaats naar het centrum, in samenhang met andere maatregelen om de functie van het centrumgebied voor uitgaan te versterken. Maar ook vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en het tegengaan van extra verkeershinder door het bioscoopcomplex is deze plek erg gunstig.

Naast winkels, horeca, een stadhuis, een theater, een bibliotheek en andere openbare gebouwen vormt een bioscoop een functie die logischerwijs een plaats kan vinden in een stedelijk centrum. In een bioscoop met een aantal zalen kunnen gedurende een groot deel van de dag en avond filmvoorstellingen worden gegeven met wisselende begin- en eindtijden. In combinatie met de eigen foyer en winkels en horeca in de omgeving draagt dit bij aan drukte en levendigheid, vooral in de uren dat het winkelende publiek naar huis is.

Ten opzichte van locaties verder oostwaarts (in de richting van het uitgaansgebied nabij de bruggen) heeft de locatie Rustenburg als voordeel, dat de bereikbaarheid via het openbaar vervoer maximaal is en dat –door de koppeling met de parkeergarage vlakbij de Provincialeweg – het bioscoopcomplex een minimale invloed zal hebben op de verkeerssituatie. Voor het langzaamverkeer is de ligging nabij het spoor en de bewaakte fietsenstalling daar van belang. Ook andere fietsenstallingen bij het station en in het centrum liggen op korte afstand van Rustenburg. Het complex zal tijdens de uitgaansuren meer leven brengen in het westen van het stadscentrum (De Knoop) en zorgen voor meer levendigheid in de zone van De Knoop via de Gedempte Gracht en de Rozengracht (waar ontwikkeling van meer horeca is gepland) naar het meer oostelijke hart van het uitgaansgebied. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid in het centrumgebied en de verbinding naar het station.

In het Rustenburgcomplex wordt een aantal functies gecombineerd: parkeren, winkels, wonen, bioscoopzalen en foyer. Deze combinatie en de plaatsing van functies binnen het complex ten opzichte van de buitenruimte zijn zo gekozen dat zij een optimale bijdrage leveren aan de stedelijkheid en de levendigheid van het gebied tussen het station en de Gedempte Gracht. Het complex krijgt twee of drie ondergrondse parkeerlagen en daarboven twee lagen met winkels en woningen. Daarnaast komen er op het complex één of twee woontorens. Het wonen komt daarmee terug in de winkelstraten. De bioscoopzalen zijn, naar hun aard, dichte dozen. Ze worden boven op de andere functies geplaatst. De foyer komt op de tweede verdieping, evenwijdig aan het Ankersmidplein te liggen. Hierdoor is er een directe zichtrelatie met het Ankersmidplein en De Buiging, de oplopende promenade over de Provincialeweg en het spoor. Deze traverse ligt hier ongeveer op het niveau van de foyer. De entree ligt aan de Rozengracht. De bioscoop wordt daardoor één van de middelen om de Rozengracht als een volwaardig (markt-)plein bij het centrum te betrekken.

De koppeling met de parkeergarage zal bijdragen aan een optimaal gebruik hiervan.

Op ruimer schaalniveau bezien, kan de ontwikkeling van het bioscoopcomplex bijdragen aan het binden van uitgaand publiek uit Zaanstad aan de eigen woonplaats, en de gerichtheid op Amsterdam beperken. Dit draagt niet alleen bij aan de levendigheid van het centrum, maar ook aan de beperking van het vrijetijdsverkeer.

2.3 De betekenis van de bioscoop Rustenburg

Inverdan streeft naar een stadscentrum dat aantrekkelijk is voor diverse doelgroepen, zoals bewoners, mensen die er komen voor hun werk of om te winkelen, en andere bezoekers. In het gebied moet men voor vele stedelijke functies terechtkunnen. Het gaat om een clustering van stedelijke functies, maar ook om meer diversiteit. Deze diversiteit is onder meer belangrijk voor het centrum als levendig en sociaal veilig uitgaansgebied. Met de bestaande culturele voorzieningen (en waar nodig een betere presentatie ervan) en de plannen in Inverdan ontstaat een gebied met een grote variatie aan plekken waaromheen het culturele leven zich verder kan ontwikkelen. Het voornemen om een bioscoop met meerdere zalen te realiseren past in dit beeld en levert daarmee een bijdrage aan de doelstellingen van Inverdan.

Het gebied waar de bezoekers vandaan zullen komen, bestaat vooral uit Zaanstad, Wormerland en Oostzaan, een gebied met ongeveer 175.000 inwoners. Daarnaast worden bezoekers verwacht uit het westelijk deel van Amsterdam Noord. De bioscoop is dus sterk regionaal gericht, en heeft daardoor een ander karakter (en een veel kleinere omvang) en uitstraling dan grootstedelijke megabioscopen elders. Door de gerichtheid op een beperkte regio en de daarop gebaseerde capaciteit is de bioscoop naar verwachting ook niet sterk concurrerend met bioscoopbezoek in binnensteden elders. In verband met de verwachte vraag vanuit Zaandam kan nog worden opgemerkt dat elders in Zaanstad een relatief kleine, gedateerde bioscoop zal worden gesloten als de nieuwe bioscoop is betrokken.

De bezoekers uit het geschetste verzorgingsgebied zullen gebruik kunnen maken van de goede openbaar vervoervoorzieningen (trein, bus) die in het gebied aanwezig zijn, terwijl gelet op de relatief korte afstanden en de aanwezige en geplande voorzieningen (verbetering fietsroutes en meer stallingmogelijkheden) in principe ook een aanzienlijk deel van het publiek gebruik zal kunnen maken van de fiets. Op grond van de ervaring met de huidige bioscoop in Zaanstad en gemiddelden bij bioscopen elders van de exploitant, wordt er voor de raming van de parkeerbehoefte en de bijdrage aan verkeersstromen van uit gegaan, dat 50% van de bezoekers met de auto zal komen, met gemiddeld 2,7 bezoekers per auto. Deze schatting houdt geen rekening met de gunstige ligging van de bioscoop en zou dus aan de hoge kant kunnen zijn. De bezoekers per auto zullen gezien de ligging van het herkomstgebied voor het overgrote deel via de Provincialeweg komen en gebruik maken van de parkeergarage die gepland is onder de bioscoop.

3 Beleid en besluitvorming

3.1 Provinciaal beleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op het beleid dat van belang is voor de beoordeling van het voornemen, de ontwikkeling van de bioscoop Rustenburg, tegen de achtergrond van het ruimtelijke en milieubeleid van de provincie. Voor de beschrijving van het provinciale beleidskader dat van belang is voor de uitwerking van het plan Inverdan, wordt verwezen naar de toelichting bij het Bestemmingsplan Inverdan[2].

Beleid inzake Megabioscopen
De provincie Noord-Holland heeft in het jaar 2000 in een notitie toetsingscriteria voor de toelaatbaarheid van Megabioscopen en andere grootschalige voorzieningen vastgelegd. In de notitie wordt gesproken van multiplexbioscopen als het gaat om complexen met 8 – 16 zalen. Bij meer dan 16 zalen is er sprake van een Megabioscoop. In de notitie wordt beschreven, welke motieven in het recente verleden van belang zijn geweest bij de beoordeling van voorstellen en worden vervolgens onderzoeksvragen gesteld en toetsingscriteria geformuleerd. Er is een onafhankelijk onderzoek nodig – vergelijkbaar met een distributieplanologisch onderzoek – naar de geschiktheid van een locatie en de impact van een voorgenomen vestiging op het voorzieningenniveau en de directe en de wijdere omgeving. Uit het onderzoek moet blijken dat een vestiging geen onaanvaardbare negatieve gevolgen heeft voor de bestaande centrumvoorzieningen.

De provincie zal alleen planologische medewerking verlenen aan de vestiging van dit soort voorzieningen als voldaan wordt aan de volgende criteria en voorwaarden (citaat):
- De beoogde vestigingslocatie is niet in strijd met het streekplan
- Het bereikbaarheidsprofiel voldoet aan de eisen van een A- of B-locatie
- De parkeergelegenheid als onderdeel van een vestiging (1) een openbaar karakter heeft (2) zo mogelijk gebruik gemaakt wordt van reeds bestaande openbare parkeervoorzieningen; (3); er in elk geval sprake is van betaald parkeren indien het nieuwe parkeerplaatsen betreft
- De vestiging geen onverantwoorde aantasting van het voorzieningenniveau in de centrumgemeente en wijdere omgeving met zich mee brengt
- Uit onderzoek naar marktmogelijkheden en economische effecten moet blijken dat er een markt is voor megabioscopen
- Er garanties van de gemeentelijke overheid zijn dat er zorg besteed zal worden aan maatregelen om te voorkomen dat de leefbaarheid verstoord wordt en de sociale veiligheid aangetast wordt.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van het bioscoopcomplex Rustenburg zeer goed past binnen het provinciale beleid. De locatie heeft een zeer gunstig bereikbaarheidsprofiel en het voornemen is een integraal onderdeel van een totaalplan dat de functies van en de sociale veiligheid in het centrum van Zaandam zal versterken.

2. Ook voor het rijksbeleid dat van toepassing is, wordt hiernaar verwezen. De doorwerking van het landelijke milieubeleid in doelen en normen die voor Rustenburg van belang zijn, komt bij de behandeling van de milieu-aspecten (hoofdstuk 5 en volgende van dit MER) aan de orde.

De initiatiefnemer heeft op grond van zijn marktkennis geconstateerd, dat het bioscoopcomplex economisch zeer wel haalbaar is, mits de beoogde omvang kan worden gerealiseerd. Overigens is de beoogde omvang met zeven zalen betrekkelijk klein voor een multiplexbioscoop. Zoals hierboven is aangegeven, denkt de provincie bij het begrip "multiplexbioscoop" aan complexen met 8 - 16 zalen, megabioscopen zijn nog groter.

Beleid inzake cultuurhistorisch waarden
Een aantal waardevolle situaties binnen het bestemmingsplan Inverdan is opgenomen op de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart 2001. De Dam, de Klauwershoek, de Zuiddijk, de Hogedijk, het Krimp en omgeving, de Westzijde en de oude paden (waaronder de Gedempte Gracht) zijn op deze waardenkaart aangegeven als gebieden van hoge archeologische, historisch-geografische en/of bouwkundige waarde.

Voor het omgaan met cultuurhistorische waarden is de provinciale "Gedragslijn ten aanzien van compensatie bij het verlies van natuurlijke, landschappelijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden" van toepassing. 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 (1992). 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.

3.2 Gemeentelijk beleid en verdere besluitvorming

3.2.1 Ruimtelijk beleid

Het voornemen om de bioscoop Rustenburg te realiseren is opgenomen in het structuurplan Inverdan en het Masterplan Inverdan. Deze plannen zijn in april 2003 door de gemeenteraad van Zaanstad vastgesteld. Het voornemen is ook opgenomen in het (voor-)ontwerp bestemmingsplan Inverdan. Zoals reeds is aangegeven, vormt het MER een onderbouwend document ten behoeve van de besluitvorming over dit bestemmingsplan.

3.2.2 Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad (2000)

Op 22 februari 2000 is de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Zaanstad door B & W vastgesteld als beleidsinstrument voor het opstellen van bestemmingsplannen. Hiermee was Zaanstad de eerste gemeente met een eigen Cultuurhistorische Waardenkaart. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart staan de gebieden aangegeven die binnen de gemeente van cultuurhistorisch belang zijn. Dit zijn de gebieden waarin nog historisch geografische waarden aanwezig zijn, zoals bijvoorbeeld een historisch stratenpatroon, oude dijken of oude verkaveling.
In 2000 is de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente uitgebreid met een overzicht van alle beschermde monumenten binnen Zaanstad (Zaanse huizen, fabrieken, pakhuizen, arbeidershuizen, kantoren, molens, enz.) en de gebieden van archeologische waarde (bijvoorbeeld terreinen met resten van prehistorische bewoning, middeleeuwse

boerderijen, oude molenplaatsen of voormalige traankokerijen). De gemeentelijke Cultuurhistorische Waardenkaart wordt regelmatig aangepast, voor het laatst op 7 oktober 2003. Er vallen immers gebieden en gebouwen af door sloop, brand of herinrichting en er komen gebieden of gebouwen bij door plaatsing op de monumentenlijst of door archeologische ontdekkingen.

Het is de bedoeling dat bij het opstellen van bestemmingsplannen, en in de toekomst ook bij het opstellen van andere ruimtelijke ordeningsplannen, zwaarwegend rekening wordt gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden binnen een bepaald gebied. Zo kan bij renovatie 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). Op deze manier draagt de Cultuurhistorische Waardenkaart bij aan het behoud van de cultuurhistorische waarden binnen Zaanstad.

In Hoofdstuk 5 zal worden ingegaan op de archeologische en cultuurhistorische betekenis van de directe omgeving van het Rustenburgcomplex. In dit gebied is de waarde zeer beperkt, alleen De Vaart is van belang als historisch-geografisch element.

3.2.3 Water

Bij het opstellen van het Bestemmingsplan Inverdan is de procedure voor de watertoets van toepassing. In het kader hiervan is vanaf januari 2002 overlegd met de waterbeheerders. 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 het waterbergend vermogen in het gebied Inverdan zal volledig gecompenseerd moeten worden. In hoofdstuk 5 van dit MER wordt ingegaan op de wateraspecten die van belang (kunnen) zijn voor Inverdan en dus ook voor de ontwikkeling van het gebied waar het Rustenburgcomplex is gepland. Het gaat hier vooral om uitgangspunten en kenmerken in verband met de kwaliteit en het functioneren van het rioolstelsel, waterberging en zuinig gebruik. Dit leidt ook tot aandacht voor de kwaliteit van diverse waterstromen.

3.2.4 Sociale kwaliteit en sociale veiligheid

De verbetering van de sociale kwaliteit vormt een belangrijk onderdeel van de plannen van Inverdan. Ten behoeve van het structuurplan Inverdan is een inventarisatie van de huidige situatie uitgevoerd en zijn ambities vastgelegd. In Bijlage D.7, Sociale Kwaliteit(seisen) Inverdan, bij het Masterplan Inverdan wordt op deze onderwerpen ingegaan. In de appendix bij deze bijlage worden onder meer de eisen gegeven ten aanzien van de sociale veiligheid. In het tekstvak hieronder zijn de passages met betrekking tot de genoemde ambities en eisen (grotendeels letterlijk) weergegeven.

Ambities

Sociaal
De aantrekkelijkheid en gebruikswaarde van het Zaandam-centrum gebied voor een zo breed mogelijk publiek vergroten. Meer specifiek betekent dat:
- een grotere diversiteit aan functies in het gebied onderbrengen
- een clustering van functies in het gebied
- vergroting van mobiliteit, toegankelijkheid, laagdrempeligheid en herkenbaarheid
- een openbaar gebied dat schoon, heel en veilig wordt ervaren

- dat ingericht is voor een diversiteit aan gebruikersgroepen op een manier die zo min mogelijk overlast en onveiligheid veroorzaakt.

Bij de keuze, inrichting en situering van functies uitgaan van multifunctionele arrangementen, waarbij leefstijl en dagritme van de gebruikers en bewoners van het gebied als vertrekpunt worden genomen. (....)

Cultuur

De aantrekkelijkheid van het uitgaansgebied voor een brede groep gebruikers verstevigen. Meer specifiek betekent dit:

- een keuze uit goed geoutilleerde stedelijke culturele voorzieningen naast een keuze uit een veelheid van horecafuncties met eetgelegenheden en terrassen
- een veelzijdig, kwalitatief hoogwaardig aanbod in de theaters en op de podia naast een gevarieerd aanbod van activiteiten in de open lucht, zoals manifestaties, muziekgroepen en straattheater.

Het upgraden en centraliseren van een aantal stedelijke culturele voorzieningen en zichtbaar maken van de cultuurhistorische potenties. (....)

Eisen ten aanzien van sociale veiligheid

Het is belangrijk er voor te zorgen dat sociale controle mogelijk is. Deze kan worden bevorderd door het nemen van maatregelen en het aanbrengen van voorzieningen Sommige zaken zijn opgenomen in de APV (= Algemene Plaatselijke Verordening) of richtlijnen, andere zullen door overleg tussen de realiserende partners tot stand gebracht moeten worden.

Voorwaarden die opgelegd moeten worden bij de ontwikkelingen:

- Een goed verlichtingsniveau, volgens de daarvoor geldende normen. (...) Heldere verlichting geeft een veilig niveau
- Zorg voor goede zichtlijnen en zorg ervoor dat uitstallingen, reclame-uitingen of beplantingen de doorgang of het doorzicht niet kunnen belemmeren. Creëren van een fysieke scheiding tussen verkeersstromen, fiets- en lopen verkeer, eventueel met niveauverschillen, met handhaving van zichtlijnen. Bij parkeergarages en overkappingen zijn zichtlijnen essentieel, evenals goede verlichting
- Banken, trappen, drempels en hoeken in de bebouwing mogen niet uitnodigen tot verblijf van dak- en thuislozen. De APV geeft mogelijkheden op te treden tegen ongewenst verblijf van personen
- Door multifunctionele bebouwing, met voorzieningen en activiteiten die ook gedurende de avonduren gebruik stimuleren, wordt de sociale controle verlengd. In de planvorming zijn al diverse bestemmingen (bibliotheek, sociaal culturele voorzieningen, bioscoop etc.) opgenomen. Realiseer daarbij ook voorzieningen voor jongeren
- Realiseer goede voorzieningen voor het stallen van fietsen en scooters en handhaaf het stallingverbod (elders) in openbare ruimte. Voor het stationsgebied is een aantal van 3.000 stallingplaatsen berekend. De stalling moet 'manbewaakt' zijn, evenals de parkeergarages
- Stel het gebruik van vandalismebestendig materiaal en graffiti afstotende lagen verplicht
- Zorg voor een openbare toiletvoorziening.

De maatregelen die in de gebouwde omgeving worden genomen, staan of vallen met handhaving. Toezicht is belangrijk. Verder wordt opgemerkt dat gezorgd moet worden voor het dagelijks schoonhouden van de omgeving. Rommel veroorzaakt een onveilig gevoel.

3.2.5 *Beleidskader Duurzaam Bouwen*

De gemeente Zaanstad werkt aan een nieuwe Nota Duurzaam Bouwen, die de verouderde Leidraad Duurzame Woningbouw Zaanstad zal vervangen. Mede omdat nu een helder beleidskader ontbreekt, zijn voor Inverdan specifieke afspraken gemaakt. Hieronder wordt hier verder op ingegaan. De gemeente streeft er naar voor het Rustenburgcomplex af te spreken, die hier bij aansluiten.

De gemeente Zaanstad gaat ervan uit, dat om de marktpositie van Inverdan te versterken de kwaliteit met betrekking tot duurzaam bouwen en milieu een niveau hoger moet liggen dan de wettelijke regelingen. Zaanstad hanteert daarom voor Inverdan de volgende randvoorwaarden met betrekking tot duurzaam bouwen:

1. Energie:
   - *Toepassen van vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw en Utiliteitsbouw.*

Dit zijn maatregelen die een onbetwist milieuvoordeel hebben, bij doorgaans geen of beperkte meerkosten ten opzichte van de gangbare maatregelen

- *Energievisie uit laten voeren*
  Dit kan bijdragen aan het zoeken naar mogelijkheden voor een optimale energie-infrastructuur voor bijvoorbeeld complexen van gebouwen, zoals de kantoren in de stationsomgeving.
- *Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) 10% boven de norm (bouwbesluit 2004)*
  Dit kan worden gezien als een actieve ambitie (Novem 2002, gemeentelijke menukaarten voor klimaatbeleid)[3]

2. Materialen
   Toepassen vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw en Utiliteitsbouw[4]
   De maatregelen hebben tot doel om een zuinig gebruik van grondstoffen te bevorderen, schadelijke emissies te beperken en het gebruik van vernieuwbare en secundaire grondstoffen te bevorderen.
   De gemeente Zaanstad heeft als beleid dat alleen duurzaam geproduceerd hout (hout of houten producten met FSC-certificering) mag worden gebruikt (in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen is dit als een variabele maatregel opgenomen.
3. Water:
   De maatregelen die zijn opgenomen in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw en Utiliteitsbouw hebben tot doel om water te besparen, de waterkwaliteit te beschermen en het hergebruik van hemelwater en (licht) vervuild water te bevorderen.
   De gemeente Zaanstad gaat uit van het toepassen van de vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket. Deze maatregelen zijn gericht op waterbesparing
4. Omgevingsmilieu
   - Toepassen vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw en Utiliteitsbouw
   - Bouwplan baseren op een gesloten grondbalans
   - Toepassen van natuurvoorzieningen: nestelgelegenheid voor vleermuizen en vogels.

In het kader van de energievisie worden de volgende maatregelen onderzocht en beoordeeld op hun mogelijke bijdrage aan een lager gebruik van fossiele energie:

- de mogelijkheden van warmte- en koude opslag in de bodem
- de aanleg van netten met lagere netverliezen
- de oriëntatie van gevels en daken op de zon, in verband met het benutten van de zonnestraling (passieve zonne-energie), gekoppeld aan een invulling van de appartementen, die het gebruik van passieve zonne-energie optimaliseert
- de orientatie van gevels en daken in verband met het toepassen van zonnecollectoren voor warm water of voor electriciteitsopwekking

---

3. Een ambitie van 5 – 10% beter dan standaard wordt in het landelijk beleid als actief gekenschetst, een ambitie van 10 –15% geldt als "voorlopend", bij een ambitie van 15-20% wordt gesproken van een innovatief ambitieniveau.
4. Vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen hebben een onbetwist milieuvoordeel. Ze zijn algemeen toepasbaar, ongeacht de specifieke omstandigheden van een project en hebben doorgaans geen of beperkte meerkosten t.o.v. de gangbare maatregel. Om een 10% betere energieprestatie te bereiken, zullen ook variabele maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen moeten worden toegepast. Deze hebben onbetwist milieuvoordelen, maar kunnen niet altijd worden toegepast, de kosten kunnen per specifieke situatie uiteenlopen en beperkingen opleggen.

- energiezuinige voorzieningen, bijvoorbeeld als het gaat om elektrische pompen, ventilatiesystemen en dergelijke. Hierbij kan ook worden gedacht aan een warmtekrachtinstallatie en toepassing van gasmotoren.

3.2.6 Overige besluiten, planning

Zoals in § 3.2.1 is vermeld, zal het MER gelijktijdig met het (voor-)ontwerp van het bestemmingsplan Inverdan worden gepubliceerd. Afhankelijk van het verloop van de procedure van het nieuwe bestemmingsplan, kan op basis van dit bestemmingsplan een bouwvergunning worden aangevraagd en verleend, of is gekoppeld aan de bouwvergunning een vrijstelling (ex art. 19.2 Wet ruimtelijke ordening) nodig. Dit laatste is het geval indien het bestemmingsplan niet tijdig is vastgesteld en goedgekeurd. De verwachting is, dat deze laatste procedure zal moeten worden gevolgd.

Behalve het nemen van een vrijstellingsbesluit en het verlenen van een bouwvergunning, moeten afhankelijk van de situaties die zich voordoen nog meer besluiten worden genomen of vergunningen worden verleend. Te denken valt aan:

- een sloopvergunning voor het slopen van bestaande bebouwing, hiervoor moet onder meer duidelijk zijn of er asbest in het bestaande pand aanwezig is
- beschikking(en) van de provincie in verband met bodemsanering:
  er is een nader onderzoek nodig, op basis waarvan de provincie de ernst en urgentie van de bodemverontreiniging, en dus de noodzaak tot sanering zal bepalen (provinciale beschikking ernst en urgentie);
  indien nodig moet vervolgens een saneringsonderzoek worden uitgevoerd en een saneringsplan worden opgesteld, waarna de provincie een beschikking omtrent de sanering kan afgeven
- een ontgrondingsvergunning voor het maken van de bouwput
- een vergunning voor de onttrekking van grondwater voor de bemaling van de bouwput
- een lozingsvergunning voor bemalingswater op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- een vergunning Wet milieubeheer
- een gebruiksvergunning in verband met brandveiligheid en dergelijke
- toestemming van de gemeente in verband met de aansluiting van het gebouw op de riolering
- toestemming, indien relevant, van het waterschap voor het lozen van regenwater op oppervlaktewater.

Het gaat hierbij om vergunningen en toestemmingen voor het totale complex waarvan de bioscoop deel uitmaakt. Ten opzichte van de bebouwing voor parkeren, winkels en woningen is de bouw van de bioscoop als onderdeel van de totale bouw ondergeschikt. Zo wordt de omvang van de bouwput voornamelijk bepaald door de voorgenomen parkeergarage.

De sloop van de huidige parkeergarage is begin 2005 voorzien en zal dus voor die tijd vergund moeten zijn. Het is de bedoeling om ook de overige vergunningprocedures reeds in 2004 op te starten. Dit zal echter mede afhankelijk zijn van de voortgang van het ontwerpproces.

4 Het plan voor het bioscoopcomplex

4.1 Het voornemen

4.1.1 Inrichting

Het Rustenburgcomplex is een stedelijk blok waarin een aantal functies is gestapeld:

- twee of drie ondergrondse parkeerlagen met een totale capaciteit van 950 - 1050 parkeerplaatsen
- twee winkellagen
- de multiplexbioscoop
- woningen.

In bijlage 1 zijn plattegronden van de verschillende lagen en twee doorsneden door het complex opgenomen[5]. De tekeningen geven een schets van de ruimtelijke uitgangspunten die bij de verdere uitwerking zullen worden gehanteerd. Op het moment van publicatie van dit MER wordt door de architect nog gewerkt aan het (voor-) ontwerp van het complex.

De winkels zijn gericht op de te ontwikkelen verbinding, via het huidige Ankersmidplein, naar de stationsomgeving. Ze komen aan de noord- en westrand, op de begane grond en de eerste verdieping. De laag daarboven bevat de bioscoop en aan de zuid- en de westzijde woningen. Op de begane grond sluiten woningen aan de zuidrand van het complex de "achterwanden" van de winkels in en verhogen de sociale veiligheid aan deze anders gesloten en dus onaangename randen. Op de eerste verdieping komen woningen aan de zuid- en westrand, ze zijn gericht op het water van de Vaart. Ook deze woningen en de woningen op de laag met de bioscoop dragen bij aan het afsluiten van anders "onaangename" randen van het complex. Op de kop van de Rozengracht (aan de oostzijde van het complex) is een woontoren voorzien. Momenteel wordt gedacht aan een tweede woontoren, op de zuidwesthoek.

De bioscoop heeft zijn entree aan de Rozengracht en vormt net als het nieuw te ontwikkelen gebouw aan de oostzijde van de Rozengracht een van de polen voor de ontwikkeling van de Rozengracht als volwaardig (markt-)plein in het centrum. De eigenlijke foyer ligt boven de twee winkellagen, in de lengte van het Ankersmidplein. Vanuit deze langgerekte foyer worden de bioscoopzalen bereikt. Er is een directe zichtrelatie van de foyer met het Ankersmidplein en De Buiging. Hierdoor draagt de foyer bij aan de levendigheid en het imago van het centrum, dit is ook belangrijk voor de sociale veiligheid.

4.1.2 Bezoekersaantallen van de bioscoop

De bioscoop zal zeven bioscoopzalen bevatten, met in totaal circa 1600 stoelen. Er worden drie of vier voorstellingen per dag gegeven, in totaal in de zeven zalen dus 21 –

5. Op de tekeningen is uitgegaan van twee parkeerlagen en één woontoren. Zoals reeds is aangegeven wordt nu gedacht aan mogelijk drie parkeerlagen en twee woontorens.

28 voorstellingen. In principe zijn dit één of twee middagvoorstellingen en twee avondvoorstellingen. De vroegste voorstelling kan om 13.00 uur beginnen, de bioscoop sluit uiterlijk om 1.00 uur.

Er worden gemiddeld 300.000 – 350.000 bezoekers per jaar verwacht. In tabel 4.1 is de gemiddelde verdeling van dit aantal over de dagen van de week vermeld en is de gemiddelde bezettingsgraad aangegeven. De tabel laat zien, dat gemiddeld genomen de bioscoop lang niet maximaal bezet is.

Tabel 4.1: Verwachte bezoekersverdeling bioscoop over de week

deel van de week	totaal aantal per jaar	gemiddeld aantal bezoekers per dag	gemiddelde bezettingsgraad bij drie voorstellingen
ma t/m do.	35% = 122.500	circa 590	12%
vr. t/m zondag	65% = 227.500	circa 1.460	30%

De verdeling van het aantal bezoekers over de verschillende voorstellingen is als volgt:

- 35% middagvoorstelling, voornamelijk op zondag en tijdens schoolvakanties
- 39% in de vroege avond (aanvang voorstelling tussen 18.30 uur en 20.30 uur)
- 26% late avond (aanvang voorstelling na 20.30 uur).

De drukste tijden zijn naar verwachting de eerste avondvoorstelling op zaterdag en de late voorstellingen op vrijdag en zaterdag. Naar schatting[6] zullen de late vrijdagvoorstelling en de eerste avondvoorstelling op zaterdag elk een bijdrage van 12 – 13% leveren aan het totale weekendbezoek. De late voorstelling op zaterdag trekt naar verwachting circa 20% van het weekendbezoek.

Om te bepalen, met welke bezoekersaantallen rekening moet worden gehouden voor het beslag op parkeervoorzieningen en in verband met het verkeer, is niet alleen het gemiddelde interessant, maar ook het aantal bezoekers op piektijden. Hiervoor kan worden uitgegaan van een bezettingsgraad van 85% op het drukste moment, dus op een late avondvoorstelling op zaterdag. Omdat niet in alle zalen even sterke publiekstrekkers zullen draaien, kan dit gezien worden als een zeer hoge bezetting, die slechts zelden gehaald zal worden. Op andere tijden in het weekend zullen ook bij piekbezoek de voorstellingen naar verwachting een iets lagere bezetting hebben, evenredig aan het patroon van een gemiddeld weekend. Met de uitgangspunten die hiervoor zijn gegeven, kan een schatting worden gemaakt van het aantal bezoekers op de genoemde relatief drukke tijden. Tabel 4.2 geeft hiervan het overzicht.

Tabel 4.2: Verwachte bezoekersaantallen op relatief drukke momenten

tijd voorstelling	**percentage van weekendbezoek**	**gemiddeld aantal bezoekers**	**maximaal aantal bezoekers**
vrijdagavond laat	13	circa 190	880
zaterdagavond vroeg	13	circa 190	880
zaterdagavond laat	20	circa 290	1.360

6. De percentages zijn afgeleid uit het MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, 1996

4.1.3 *Verkeer en parkeren*

De bioscoop ligt vlak bij het knooppunt van openbaar vervoer (bus en trein) en heeft daardoor een gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer naar andere delen van Zaanstad en naar een ruimere regio. Met de realisatie van de plannen voor de stationsomgeving en de aanleg van De Buiging, zullen de fysieke barrières naar het openbaar vervoer knooppunt worden opgeheven en zal ook de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de routes naar de bus en de trein duidelijk verbeteren. De ligging ten opzichte van het openbaar vervoer is daardoor vrijwel optimaal te noemen. In het centrum van Zaandam zijn verder bushaltes aanwezig aan de Rustenburg, de Vinkenstraat en de Westzijde.

In het centrum van Zaanstad, en dus ook in de toekomstige parkeergarage onder het bioscoopcomplex, is gratis parkeren niet mogelijk. Dat geldt dus ook voor de verwachte bioscoopbezoekers. Daarom kan worden aangenomen dat de verdeling over auto, fiets en openbaar vervoer gelijk zal zijn aan de huidige situatie in het centrum, dit is een verdeling van circa 10% per openbaar vervoer, 40% per fiets of te voet en 50% per auto. Het geschatte gebruik van de auto komt hiermee overeen met ervaringscijfers van de beoogde exploitant van de bioscoop.

Uitgaande van 50% bezoekers per auto en het gemiddelde aantal bezoekers per auto van 2,7 kan het aantal bezoekers per auto voor de eerdergenoemde relatief drukke voorstellingen en voor de piektijden worden berekend. De resultaten van deze berekening staan in tabel 4.3.

Tabel 4.3: Verwacht aantal auto's naar de bioscoop op relatief drukke momenten

tijd voorstelling	gemiddeld aantal bezoekers	gemiddeld aantal auto's	maximaal aantal bezoekers	maximaal aantal auto's
vrijdagavond laat	circa 190	circa 35	880	163
zaterdagavond vroeg	circa 190	circa 35	880	163
zaterdagavond laat	circa 290	circa 54	1.360	252

De vroege avondvoorstellingen beginnen om 18.30 uur of later, de late avondvoorstellingen na 20.30 uur. De aanvangstijden zullen per filmzaal verschillen. Verder is uit ervaringen elders bekend dat de meeste (75%) bezoekers arriveren in de periode vanaf één uur voor de voorstelling. Dit gegeven, gecombineerd met de spreiding in begintijden, heeft tot gevolg dat de bezoekers gespreid over een aantal uren aankomen. Ook de tijden van vertrek zullen gespreid zijn, niet alleen omdat de voorstellingen op verschillende eindigen, maar ook doordat een deel van de bezoekers het bioscoopbezoek zal combineren met andere uitgaansactiviteiten.

Na realisatie van de plannen voor De Knoop zou de geschatte verdeling over de verschillende vervoerswijzen iets kunnen veranderen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer.

Voor het centrum van Zaandam is een "bereikbaarheidsprofiel" ontwikkeld. Dit maakt deel uit van het Masterplan dat in april 2003 is vastgesteld. Belangrijke onderdelen daarvan zijn het verkeerscirculatieplan dat is ontworpen voor de periode 2004/5 – ca. 2010 en de bereikbaarheidsprofielen voor de voetganger, de bus en de fiets. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. Uit de informatie blijkt dat niet alleen de bereikbaarheid

voor gebruikers van het openbaar vervoer optimaal is, maar dat de locatie ook gunstig is gelegen ten opzichte van fietsroutes. Fietsenstallingen zijn te vinden bij het station, maar ook op diverse andere plaatsen niet ver van het complex.

De hoofdverbinding voor de auto met gebieden buiten het centrum is de Provincialeweg. De parkeergarage Rustenburg (in de toekomst: onder het bioscoopcomplex) ligt op zeer korte afstand van deze invalsweg. Tot 2010 is er nog een doorgaande oost-westverbinding via de bruggen over de Zaan. In de periode na 2010 is deze route niet meer mogelijk.

4.1.4 *Duurzaam bouwen*

De initiatiefnemer gaat op dit moment uit van de standaard maatregelen voor Duurzaam Bouwen, conform het landelijke beleid. Of In hoeverre een hoger ambitieniveau dan standaard realistisch is voor het Rustenburgcomplex, in nu nog niet duidelijk.

4.1.5 *Veiligheid*

De bioscoop zal moeten voldoen aan voorwaarden voor brandveiligheid en voor het snel en veilig kunnen verlaten van het complex bij calamiteiten. In verband hiermee zal tijdens het proces van ontwerpen van het Rustenburgcomplex regelmatig overleg worden gevoerd met de gemeente (Bouw- en Woningtoezicht) en met de Brandweer om duidelijkheid te krijgen omtrent de volgende onderwerpen:

- compartimentering binnen het gebouw, waaronder compartimentering van het bioscoopgedeelte
- vluchtroutes en de dimensies daarvan, zodat een snelle ontruiming van het gebouw mogelijk is, via routes die ook aansluiten op goede vluchtmogelijkheden buiten het gebouw, afgestemd op een maximaal aantal bezoekers
- diverse andere voorschriften in verband met de brandveiligheid
- een geschikte routering voor hulpverlenende diensten.

De gemeente hanteert hierbij het Bouwbesluit als uitgangspunt. De brandweer richt zich met name op de brandveiligheidsvoorschriften, vluchtroutes en dergelijke die van belang zijn voor de te verlenen Gebruiksvergunning. Het uiteindelijke plan waarvoor de bouwvergunning wordt aangevraagd zal door de gemeente worden getoetst aan het Bouwbesluit en, voorafgaand aan de vergunningverlening door de gemeente, aan de Brandweer worden voorgelegd om te toetsen of op basis van het plan een Gebruiksvergunning kan worden verleend.

Op dit moment is het ontwerpproces nog niet in een stadium, dat nadere detaillering van voorschriften mogelijk maakt.

4.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In het voorgaande is het voornemen geschetst dat als uitgangspunt genomen zal worden voor de effectbeschrijving. Naast dit plan wordt in dit MER ook het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven. Dit is het alternatief waarbij, binnen redelijke grenzen van wat mogelijk is, nadelige gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt.

Voor het meest milieuvriendelijk alternatief gelden in aanvulling op het voornemen de volgende uitgangspunten:

4. Het meest milieuvriendelijk alternatief is onder meer gericht op optimalisatie vanuit het thema duurzaamheid. De gemeente streeft er naar dat bij de ontwikkeling van het Rustenburgcomplex de uitgangspunten voor duurzaam bouwen in Inverdan in acht moeten worden genomen. Deze zijn beschreven in § 3.2.5. Deze uitgangspunten maken deel uit van het meest milieuvriendelijk alternatief. In aanvulling hierop zal er naar worden gestreefd, wat betreft het materiaalgebruik en het omgaan met water (zuinig gebruik, benutting hemelwater, lozen "schoon" regenwater op oppervlaktewater) verder te gaan dan uitgaande van de vaste maatregelen in het pakket voor Duurzaam Bouwen.

5. Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen kan gedacht worden aan het aanbieden van arrangementen waarbij de reis per openbaar vervoer (tegen verlaagd tarief) in de prijs is opgenomen of op een andere manier korting wordt gegeven. Met de openbaar vervoerbedrijven zal worden overlegd om de mogelijkheden hiervoor in kaart te brengen en zo mogelijk afspraken te maken.

In § 6.5 wordt op basis van de conclusies van het MER nagegaan, of aanvulling dan wel aanpassing van het meest milieuvriendelijk alternatief nodig is. Dit leidt tot het definitieve meest milieuvriendelijk alternatief.

Markt op het Rustenburg en de Rozengracht, gezien vanaf de tweede etage van de huidige parkeergarage

5 Bestaande situatie en verwachte ontwikkeling

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden voor de verschillende milieuaspecten de volgende situaties beschreven:

- de bestaande situatie
- de verwachte ontwikkeling zonder het effect van de bioscoop mee te nemen. Dit wordt aangeduid als de situatie bij autonome ontwikkeling.

De situatie bij autonome ontwikkeling dient als referentie voor het beoordelen van de effecten van het plan voor de bioscoop. Daarbij moet in principe rekening worden gehouden met de overige ontwikkelingen die voortvloeien uit het Structuurplan en het Masterplan Inverdan. Dit plan wordt over een langere periode ontwikkeld, terwijl ook aanpassingen van de verkeersstructuur de nodige tijd in beslag zullen nemen. In dit MER wordt in principe uitgegaan van de situatie in 2015. Dan is het plan Inverdan naar verwachting geheel gerealiseerd.

In aansluiting op de richtlijnen voor het MER, is met name de situatie en de ontwikkeling daarvan met betrekking tot verkeer en leefbaarheid (geluid, lucht) van belang. De paragrafen 5.4 en 5.5 gaan hier op in. § 5.6 gaat in op de sociale veiligheid, een aspect dat eveneens van belang is in verband met de leefbaarheid.

Voorafgaand aan deze onderwerpen wordt in § 5.2 ingegaan op het huidige ruimtegebruik van het studiegebied (plangebied en directe omgeving) en de ontwikkeling daarvan geschetst. Voor de volledigheid wordt in § 5.3 kort ingegaan op de aspecten bodem, water en archeologie & cultuurhistorie.

Vanwege de ligging van de bioscoop nabij de Provincialeweg en het spoor wordt ook ingegaan op eventuele risico's in verband met calamiteiten in de zone van het spoor en de weg. Dit is het onderwerp van § 5.7.

Voor de straatnamen en dergelijke, die in dit hoofdstuk worden gebruikt, wordt verwezen naar de plattegrond achter in dit MER.

5.2 Ruimtegebruik en ontwikkeling

Zoals reeds in hoofdstuk 2 is aangegeven, komt het complex waarin de bioscoop is opgenomen op de plaats van de huidige parkeergarage Rustenburg. Aan de noordzijde bevindt zich het Ankersmidplein met winkels en, tegenover de parkeergarage, een kantorencomplex. De gebouwen aan het Ankersmidplein vullen ook de ruimte aan de westzijde van Rustenburg, aan de overzijde van De Vaart. Deze bebouwing grenst aan de woningen langs de Provincialeweg. Het Ankersmidplein is nu een straat met veel verkeer, ondermeer via het Rustenburg naar de parkeergarage. Ten oosten van de parkeergarage treffen we het winkelgebied aan van de Gedempte Gracht en de kop van de Rozengracht. De Rozengracht zelf is verder een gebied met gemengde functies. Ten zuiden van de parkeergarage liggen de woningen van Het Salm en de Russische buurt.

In hoofdstuk 2 is de ontwikkeling van het gebied in het kader van het project Inverdan geschetst. Het accent ligt op winkelen, vrijetijdsfuncties, wonen en de verbetering van de verbinding met het station en met de gebieden over het spoor. Sociale veiligheid is een belangrijk thema. In het Rustenburgcomplex komen aan de oost, zuid en westzijde op verschillende niveaus woningen. Het wonen wordt waar mogelijk teruggebracht op de Gedempte Gracht, boven de winkels. Bij de Rozengracht is een verdere ontwikkeling van de horeca mogelijk. De bioscoop Rustenburg sluit aan bij dit uitgaansgebied. Vanaf het Rustenburgcomplex komt er een directe verbinding met de Provincialeweg in het verlengde van de Rozengracht.

De ontwikkeling die in het voorgaande is geschetst, vormt, exclusief de voorgenomen bioscoop, de referentie waartegen de effecten van de bioscoop zullen worden afgezet.

De ingang van de huidige parkeergarage, ten zuiden van het gebouw. Ongeveer in het midden naar rechts het verdere verloop van het Rustenburg.

5.3 Bodem, water en cultuurhistorie

5.3.1 Bodem

Door de aanwezigheid van de huidige parkeergarage, is de bodem van het gebied in het recente verleden verstoord. In de tijd die hieraan vooraf gingen, hebben bedrijfsactiviteiten op veel plaatsen een negatieve invloed kunnen hebben op de bodemkwaliteit. Dit geldt ook voor de plek van de parkeergarage Rustenburg en de directe omgeving hiervan.

Rondom de huidige parkeergarage zijn grondboringen uitgevoerd. In de grond zijn licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en minerale olie gemeten. Er zijn geen monsters genomen van het grondwater. Voordat er gebouwd kan worden, zal een nader onderzoek nodig zijn (ook onder de huidige parkeergarage), waarbij ook gekeken zal moeten worden naar het voorkomen van asbest.

5.3.2 *Water*

In het kader van het project Inverdan wordt gestreefd naar meer ruimte voor water, dat zichtbaar en ook kwalitatief goed is. Door de aanwezigheid van meer water neemt het waterbergend vermogen in het gebied toe en het risico van wateroverlast af. Voldaan zal moeten worden aan de geldende beleidsdoelstellingen (in het kader van "Waterbeheer 21e Eeuw") op dit punt. Daarnaast bevordert meer zichtbaar, kwalitatief goed water de aantrekkelijkheid van de leefomgeving. In het deelgebied De Knoop zelf is weinig ruimte voor oppervlaktewater. Wel is het verbeteren van De Vaart, zowel wat betreft waterkwaliteit als wat betreft zichtbaarheid en aantrekkelijkheid, een belangrijk uitgangspunt.

In het Inverdangebied zullen de rioolstelsels zodanig worden aangepast dat de negatieve invloed die zij hebben op de waterkwaliteit grotendeels wordt weggenomen. 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 2006 door de bouw van bergbezinkbassins te laten voldoen aan de nieuwe normstelling (Basisinspanning). Bij de aanpassing en dimensionering van het stelsel wordt er rekening mee gehouden, dat door de intensivering van het gebruik van het gebied ook de hoeveelheid afvalwater zal toenemen.

In Inverdan, en dus ook in het oostelijk gebied met gemengd rioolstelsel wordt gestreefd naar een hoge mate van afkoppelen (dakafvoeren direct op het oppervlaktewater) en naar aspecten van duurzaamheid, bijvoorbeeld door het benutten van regenwater.
Voor het kwantitatieve waterbeheer is verder van belang, dat de (nu zeer beperkte) verbindingen van het gebied ten westen van het spoor en ten oosten van het spoor ruimer worden.

Voor de waterkwaliteit zijn vooral de concentraties van bemestende stoffen (eutrofiëring) en de concentraties van zink belangrijke aandachtspunten.

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

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

5.3.3 *Archeologie en cultuurhistorie*

Het oostelijk deel van het Rustenburgcomplex ligt deels in de zone met hoge archeologische waarde. Ondanks de vergravingen van de bodem die hier in het (recente)

verleden hebben plaatsgevonden, is hier nader onderzoek nodig naar eventuele archeologische resten. Het grootste deel van de locatie van het Rustenburgcomplex ligt in een gebied waar eventuele archeologische vindplaatsen vermoedelijk verstoord zijn door de bouwactiviteiten die hier de afgelopen eeuw hebben plaatsgevonden. Nader onderzoek hiernaar wordt in dit deel van de locatie niet nodig geacht.

De Knoop en het plangebied van Inverdan ten (noord-)westen hiervan liggen op het voormalige Westzijderveld. Vanuit historisch-geografisch oogpunt zijn de resterende grote sloten en de Westzanerdijk met bijbehorende bebouwing van belang. Eén van deze sloten is De Vaart. Dit water loopt direct ten westen van de huidige parkeergarage en dus ook van het toekomstige Rustenburgcomplex. De Vaart is nu in deze omgeving nauwelijks beleefbaar, daarmee is de belangrijke betekenis ervan voor de historische gebiedsstructuur min of meer uit het zicht verdwenen. De plannen voor De Knoop zullen tot gevolg hebben, dat dit water duidelijker zichtbaar wordt en weer belangrijker zal zijn voor de ruimtelijke structuur.

klopt dit zo?

In het centrum van Zaanstad zijn grote delen van de stadsplattegrond uit de zeventiende en achttiende eeuw nog bewaard gebleven, met name in de structuur van dijken en wegen langs de Zaan (Oost- en Westzijde, Hogendijk) en het padenpatroon loodrecht op de Westzijde. In onder meer het gebied van de Gedempte Gracht en de Rozengracht is de historisch geografische kwaliteit echter sterk aangetast, onder meer door grootschalige bebouwing. De huidige parkeergarage Rustenburg en de directe omgeving nabij de Gedempte Gracht en de Rozengracht zijn voorbeelden van deze ontwikkeling. De historisch geografische waarde is hierdoor (afgezien van de reeds genoemde betekenis van De Vaart) gering. Evenmin worden in de directe omgeving van het Rustenburgcomplex hoge bouwkundige waarden aangetroffen.

De Vaart en de zijkant van de parkeergarage, gezien vanaf het Ankersmidplein

Omdat in het verleden, vooral rond de Gedempte Gracht en Rozengracht, al veel van historische waarde is gesloopt of veranderd zullen hier ook 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.

5.4 Verkeer en vervoer

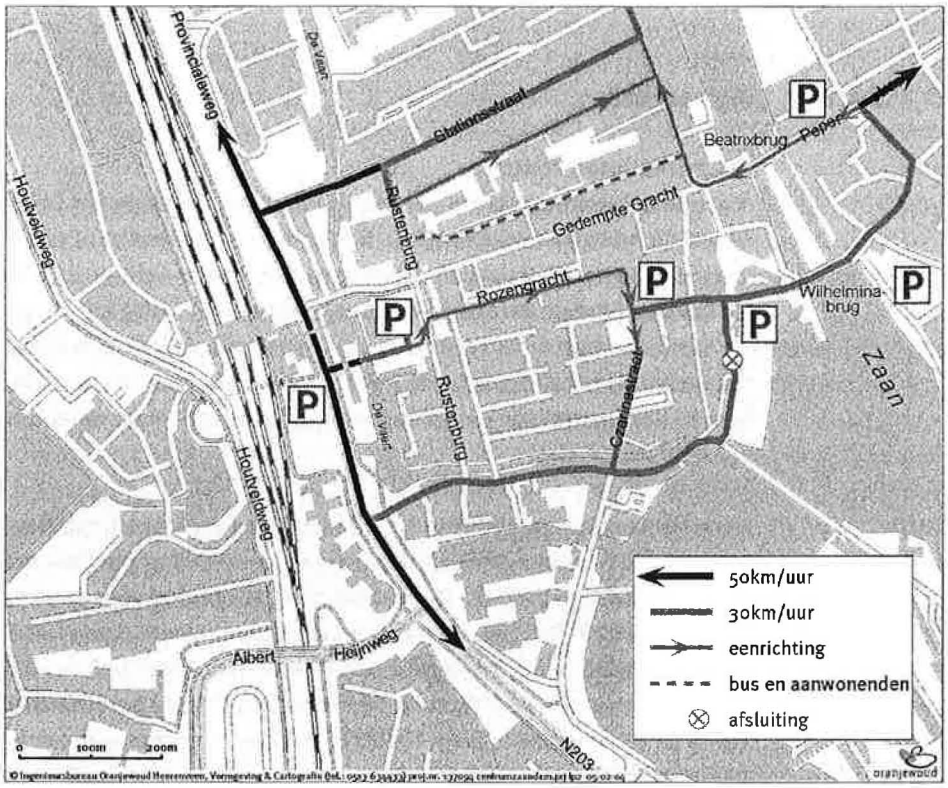
5.4.1 Autoverkeer

Routes en intensiteiten

Voor de ontsluiting van het centrum is de Provincialeweg het belangrijkst. Op dit moment vormt de route Ankersmidplein – Rustenburg – Vinkenstraat een mogelijkheid om het centrumgebied te bezoeken. Dit is een route in één richting. Via het Ankersmidplein is ook de huidige parkeergarage Rustenburg bereikbaar. Terug kan men via het Rustenburg en de Stationsstraat weer de Provincialeweg bereiken. Vanuit het oosten kan het autoverkeer via de Wilhelminabrug naar de Rozengracht rijden. Dit is een route in één richting. Men kan zo ook de parkeergarage Rustenburg bereiken, maar moet langs een andere route terug.

Voor het centrumgebied wordt binnenkort een verkeerscirculatieplan ingesteld. Dit plan is op figuur 5.1 weergegeven. Het plan is een uitwerking van een meer omvattend plan, het "Bereikbaarheidsprofiel". Deze uitwerking zal gelden voor de periode van 2004 tot ongeveer 2010. Met het verkeerscirculatieplan zal met name het Ankersmidplein (dat voor autoverkeer verboden zal zijn) en de directe omgeving daarvan verkeersluwer worden. Om het centrumgebied "tijdens de verbouwing" goed bereikbaar te houden, komt er vanaf de Provincialeweg een tijdelijke parkeerroute via de Rozengracht (die vanaf de invoering van het Bereikbaarheidsprofiel zal zijn doorgetrokken naar de Provincialeweg), langs de meer oostelijk gelegen parkeergarages en dan via de bruggen over de Zaan, de Westzijde en de Stationsstraat weer terug naar de Provincialeweg. Dit leidt op deze route tijdelijk tot een iets grotere verkeersintensiteit dan op langere termijn.

Na 2010, dus vijf jaar voordat alle plannen van Inverdan gerealiseerd zijn, moet het eindbeeld van het "Bereikbaarheidsprofiel" voor de situatie na realisering van Inverdan van kracht zijn. Er kan dan alleen geparkeerd worden in de bestaande parkeergarages aan de oostkant van het centrum en twee nieuwe parkeergarages aan de westkant: Rustenburg en Noordsebos. De parkeergarage aan het Noordsebos is relatief klein ((250 – 300 plaatsen) en vooral bedoeld voor de toekomstige bewoners en mogelijk ook andere abonnementhouders. De parkeergarage Rustenburg is bedoeld voor de bewoners, de kantoren en de bezoekers van het centrumgebied (winkelen, uitgaan). De eerdergenoemde parkeerroute vervalt doordat de Beatrixbrug (was tijdelijk opengesteld) weer wordt gesloten voor autoverkeer. Ook elders zullen nog aanvullende maatregelen worden genomen. Dit zal de verkeersdruk in het centrum verder verminderen. De parkeergarage zal dan geen invloed meer hebben op de hoeveelheid verkeer in/uit oostelijke richting.



Figuur 5.1: Verkeerscirculatieplan voor de auto

In tabel 5.1 zijn de huidige en de verwachte verkeersintensiteiten op de genoemde wegen aangegeven.

Tabel 5.1: Huidige (2003) en verwachte verkeersintensiteiten (afgerond op honderdtallen)

weg of weggedeelte	situatie 2003		prognose 2015	
	intensiteit	perc. vracht	intensiteit	perc. vracht
Provincialeweg, gedeelte Albert Heijnweg - Hogendijk	29.500	8,5	44.000	5
Provincialeweg, Hogendijk – Ankersmidplein (prognose: Hogendijk – doorgetrokken Rozengracht)	circa 30.000	8,5	40.000	5
Provincialeweg, ged. Ankersmidplein – Stationsstraat (prognose: Rozengracht – Stationsstraat)	ca. 22.000 – 23.000	8,5	39.000	5
Provincialeweg, ten noorden van Stationsstraat	25.000	8,5	34.000	5
Rustenburg, ged. Ankersmidplein – Stationsstraat (Prognose: Vinkenstraat – Stationsstraat)	9.500	5,5	3.000	20
Stationsstraat, west van Rustenburg	7.500	circa 4	9.000 **)	8,6
Stationsstraat, oost van Rustenburg	7.500	4,5	7.000	5,7
Ankersmidplein	4.700	2,8	0	0
Beatrixbrug/Peperstraat	1.000	22	2.500	20,3
Vinkenstraat	2.000	26	2.000	19,7
Rozengracht doortrekking west van inrit P. garage	n.v.t.	n.v.t.	16.000**)	4,1
Rozengracht doortrekking, oost van inrit P. garage	3000	zeer gering	6.000 *)	10,2
Rozengracht, bestaand	5.000	circa 15	6.600 **)	circa 15

*): na 2010 (eindsituatie bij uiteindelijke verkeerscirculatie centrum) minder (intensiteit circa 2000-3000)
**): na 2010 zakt dit cijfer.

Met het instellen van het Bereikbaarheidsprofiel zal ook de Hogendijk rustiger worden. Deze (smalle) weg heeft nu een te hoge verkeersbelasting.

De gemiddelde uurintensiteit in de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur) wordt voor de Provincialeweg, het Rustenburg en de Rozengracht geschat op 0,8% van de etmaalintensiteit. Voor de doortrekking van de Rozengracht, ten westen van de inrit van de nieuwe parkeergarage, zal dit naar verwachting 0,4% zijn. Voor de Stationsstraat wordt uitgegaan van 0,5% van de etmaalintensiteit. De uurintensiteit overdag (7.00-19.00 uur) is voor het merendeel van de genoemde wegvakken geraamd op 6,7% van de etmaalwaarde. Bij de verlengde Rozengracht, ten westen van de inrit van de toekomstige garage, zal deze echter iets hoger liggen (7,0%) en bij het Rustenburg en de doortrekking van de Rozengracht ten oosten van de inrit van de parkeergarage iets lager (6,5%, resp. 6,4%).

Van en naar de parkeergarage Rustenburg
Het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de huidige parkeergarage Rustenburg is 680. Het gemiddelde dagbezoek varieert sterk, afhankelijk van de dag van de week:

- op maandag, dinsdag woensdag en vrijdag is de bezetting maximaal 250 – 300
- op donderdag en zaterdag is er markt op de Rozengracht en vervallen daar 180 parkeerplaatsen. Dit gegeven en het gegeven dat het winkelbezoek in de loop van de week oploopt, leidt tot een hogere bezetting:
  - op donderdag 400 – 450 auto's
  - op zaterdag 600 – 650 auto's.

Door de week (maandag tot en met vrijdag) is er een vast abonnementenbezoek van ongeveer 220 auto's. Alleen op donderdag parkeren door de week dus aanmerkelijk veel niet-abonnementhouders in de garage. De piek van de bezetting ligt elke dag rond 14.00 uur.

Het aantal autobewegingen in en uit de parkeergarage varieert van circa 1.000 per dag op de rustigste dagen tot circa 2.500 op een donderdag en maximaal 4.000 op een zaterdag.

Door het jaar heen zien we, dat januari, februari en maart de rustigste maanden zijn, vervolgens loopt de bezetting op. De hoogste bezettingsgraad treedt op in december.

De nieuwe garage krijgt een capaciteit van 950 – 1.050 auto's, inclusief parkeerruimte voor bewoners van het complex. In de prognose is ervan uitgegaan dat dit aantal plaatsen leidt tot 10.000 verkeersbewegingen per etmaal.

5.4.2 Fietsverkeer en bereikbaarheid voor voetgangers

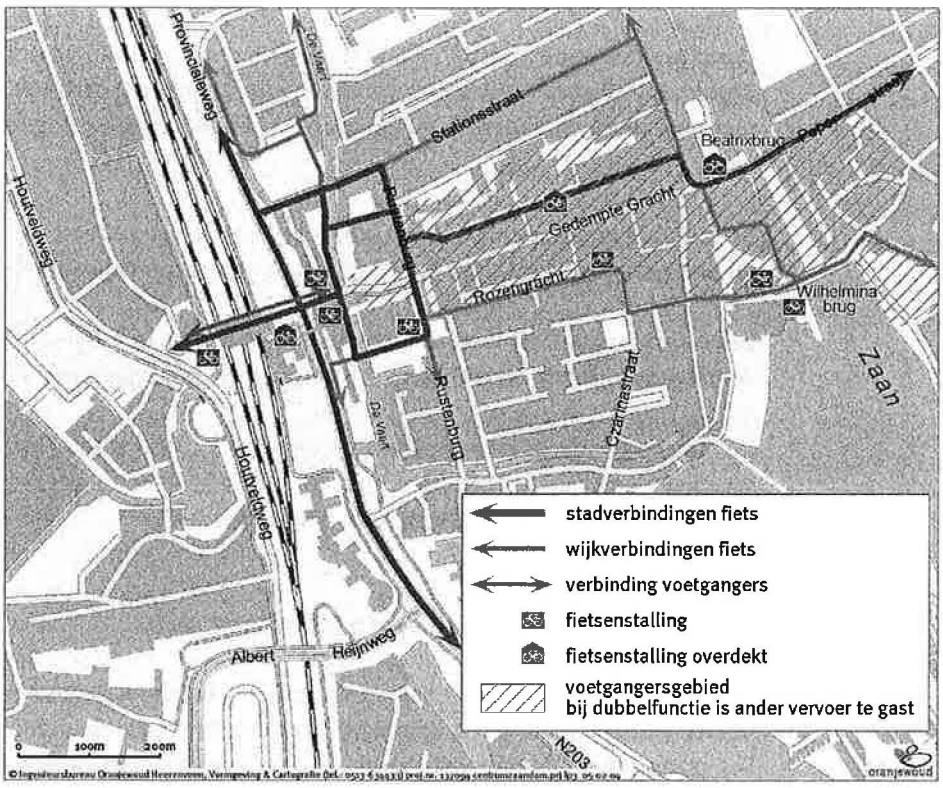
In de huidige situatie is met name de koppeling tussen het stadsdeel ten westen en ten oosten van het spoor en de Provincialeweg een zeer groot knelpunt. Iets ten zuiden van het station is een fietstunnel aanwezig, maar direct bij het station steken fietsers gelijkvloers de Provincialeweg over, voetgangers kunnen dat ook doen. De bestaande voetgangerstraverse over de weg en het spoor is 's nachts gesloten en wordt als sociaal onveilig ervaren. Ook de bestaande fietstunnel geldt als sociaal onveilig. Inverdan voorziet in (sociaal) veilige routes van voetgangers en fietsers van de stationsomgeving naar zowel de westelijke als de oostelijke delen van de stad en zorgt bij het station voor betere stallingmogelijkheden voor fietsen.

Het in twee richtingen berijdbare fietspad tussen het spoor en de Provincialeweg vormt een hoofdroute voor de fietsers. Dit zal ook in de toekomst zo blijven. De route zal dan bereikbaar zijn via hellingen aan weerszijden van het spoor, die aansluiten op de nieuwe fiets- en voetgangersroute over de Provincialeweg en het spoor: De Buiging. Er kan dan niet meer gelijkvloers worden overgestoken. Verder zal de bestaande fietstunnel dan worden gesloten. Concentratie van het fietsverkeer bij De Buiging past in het streven om hier een sociaal veilige route (met voldoende aanwezigheid van mensen) te maken. Aan de westzijde van het spoor wordt de verlegde Houtveldveldweg/Houtveldsingel ongelijkvloers gekruist.

Voor de bruggen over de Zaan en de Provincialeweg zijn gegevens bekend omtrent de verdeling van het verkeer over de fiets en de auto. Deze zijn opgenomen in tabel 5.2. Omtrent de herkomst en de bestemming van deze fietsers is geen informatie voorhanden.

Tabel 5.2: Verdeling verkeer exclusief voetgangers en Openbaar Vervoer over auto's en fietsers, huidige situatie

locatie	percentage auto's	percentage fietsers
via de twee bruggen over de Zaan	45	55
via de Provincialeweg	92	8



Figuur 5.2 Bereikbaarheidsprofiel voor de fiets en de voetganger

Op figuur 5.2 is het Bereikbaarheidsprofiel voor de fiets aangegeven. Met de aanleg van De Buiging wordt de verbinding van het gebied ten westen van het spoor en het trein- en busstation met het centrumgebied een stuk beter en veiliger. Nieuw is ook de fietsroute langs De Vaart.

Verder worden hier en daar verbeteringen doorgevoerd en komen er op diverse plekken in en om het centrum mogelijkheden om de fiets te stallen. Deze plaatsen staan ook op figuur 5.2 aangegeven. Met het doorvoeren van deze plannen worden de knelpunten voor het langzaamverkeer opgelost en wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. Of dat daadwerkelijk tot een hoger percentage fietsers zal leiden ten opzichte van het overige verkeer is niet goed te voorspellen. In de huidige situatie zijn de Gedempte Gracht de Dam en omgeving voetgangersgebied. Met het realiseren van Inverdan wordt het gebied met prioriteit voor de voetganger uitgebreid. Dit is eveneens aangegeven op figuur 5.2.

5.4.3 *Verkeersveiligheid*

Bij de bestaande aansluitingen van het Ankersmidlplein en de Stationsstraat op de Provincialeweg gebeuren relatief veel ongevallen. Tabel 5.3 geeft hierover informatie .

Tabel 5.3: Ongevallencijfers op locaties van belang voor MER bioscoop

locatie	Ongevallen per jaar									
	1998		1999		2000		2001		2002	
aard:	*UMS*	*letsel*	*UMS*	*letsel*	*UMS*	*letsel*	*UMS*	*letsel*	*UMS*	*letsel*
Ankersmidplein – Prov.weg	3	1	5	0	1	0	1	2	4	3
Stationsstraat – Prov.weg	2	2	6	0	3	0	5	0	2	1

UMS = aantal ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade
letsel = aantal letselongevallen

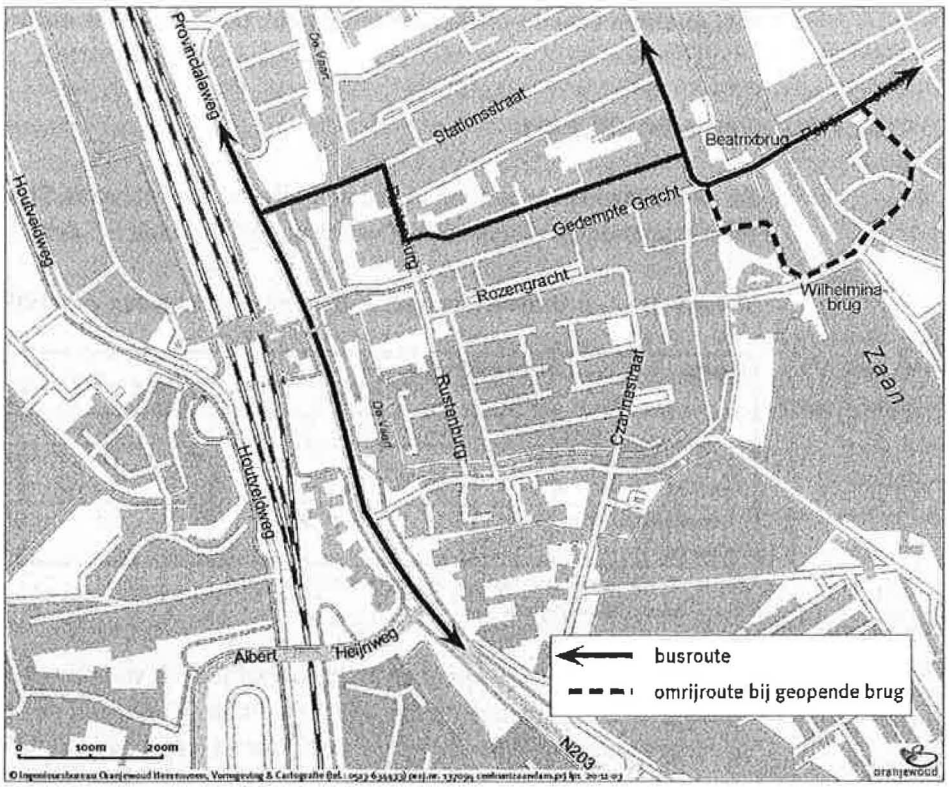
Met de nieuwe parkeergarage en het invoeren van het verkeerscirculatieplan zal de kruising met het Ankersmidplein vervallen. De aansluiting bij de Stationsstraat wordt door de voorgenomen ontwikkelingen iets drukker en wordt dan gebruikt door verkeer van en naar de Stationsstraat (nu alleen de Provincialeweg op). De aansluiting van de verlengde Rozengracht (toerit parkeergarage) bestaat nu nog niet. De aansluiting zal aan de geldende uitgangspunten in verband met "Duurzaam veilig" moeten voldoen. In verband met de realisering van Inverddan zullen er diverse maatregelen nodig zijn om een veilige doorstroming van het verkeer en de doorgang van het openbaar vervoer te bevorderen. Deze maatregelen zijn nu nog in studie.

Belangrijk voor de veiligheid is verder, dat in de toekomst nabij het station niet meer gelijkvloers overgestoken zal kunnen worden door voetgangers.

5.4.4 *Openbaar Vervoer*

Op het station Zaandam stoppen dagelijks veel treinen uit/naar de richtingen Amsterdam, Schiphol, Hoorn en Alkmaar. De bereikbaarheid per trein zal in de toekomst verder verbeteren door de aanleg van de Hemboog. Hierdoor zal een nog snellere verbinding met Schiphol ontstaan. De gemeente Zaanstad streeft verder naar een metroverbinding met Amsterdam, en daarmee een betere aansluiting op het Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem in Amsterdam. Verder zijn op regionaal en lokaal niveau de busverbindingen van belang. De locatie van het station vormt het knooppunt voor bus en trein. Met de aanleg van De Knoop (en het onderdeel De Buiging) wordt voor de gebruikers van het openbaar vervoer de verbinding van de stad met dit knooppunt aanzienlijk verbeterd en sociaal veiliger.

In het plan Inverdan zitten ook verder nog veel plannen opgenomen voor de verbetering van het openbaar vervoerssysteem. Het "Bereikbaarheidsprofiel" voor het centrumgebied is aangegeven op figuur 5.3. Waar nodig zullen voor de oplossing van knelpunten die dit profiel in de weg kunnen staan, aanvullende maatregelen worden genomen, zoals busbanen, voorrang bij verkeerslichten en dergelijke. Welke maatregelen nodig zijn, is nog in onderzoek.



Figuur 5.3: Bereikbaarheid voor de bus

5.5 Leefbaarheid

5.5.1 Geluid

Voor het voorliggende milieueffectrapport is met name de situatie op de routes van en naar het bioscoopcomplex van belang. In de huidige situatie is dit vooral de route vanaf de Provincialeweg naar het Rustenburg via het Ankersmidplein en vanaf de parkeergarage via Rustenburg en Stationsstraat. In de toekomstige situatie is de Provincialeweg nog meer dan nu het geval is, de hoofdroute naar het centrumgebied. De nieuwe parkeergarages Rustenburg en Noordsebos liggen aan deze route. Zoals bij het onderdeel verkeer reeds is aangegeven, vormt voor dit MER de situatie na realisatie van Inverdan, dus inclusief beide parkeergarages, de situatie bij autonome ontwikkeling. Een belangrijk nieuw element is de verlenging van de Rozengracht naar de Provincialeweg. Deze vormt de hoofdontsluiting van het complex Rustenburg, met onder meer de parkeergarage en de bioscoop.

Hieronder wordt ingegaan op de huidige en verwachte geluidbelasting vanwege het verkeer langs de routes die in het kader van dit MER van belang zijn. De informatie is

ontleend aan de rapportage "Milieuonderzoek Bestemmingsplan Inverdan" (Bijlage 1 bij het Bestemmingsplan, concept januari 2004). Hierin wordt informatie gegeven over:

- De verwachte geluidbelasting ten gevolge van Inverdan op bestaande geluidgevoelige objecten (woningen)
- De verwachte geluidbelasting op nieuwe woningen die onderdeel zijn van het plan Inverdan.

Er zijn berekeningen uitgevoerd met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai 2002. Voor de toekomstige situatie is rekening gehouden met een aftrek van 5 dB(A) voor het stiller worden van het verkeer in de toekomst. Dit is voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Indien geluidwerende maatregelen nodig zijn om te zorgen dat het binnenniveau van woningen de waarde van 35 dB(A) niet overschrijdt, dient overigens geen rekening te worden gehouden met deze aftrek.

Invloed van de Provincialeweg

Bestaande woningen
Bij zeven woningen aan de Provincialeweg kan de geluidbelasting op de voorgevel worden beïnvloed door de nieuwe verbinding over de verlengde Rozengracht. Bepalend voor het maatgevende geluidsniveau (de etmaalwaarde) is hier de nachtperiode. Voor deze periode wordt uitgegaan van het berekende niveau, inclusief een toeslag van 10 dB(A). Uit de berekeningsresultaten die zijn vermeld in het genoemde rapport van het milieuonderzoek blijkt, dat de woningen Provincialeweg 58 , 60 en 62 een verhoging van de geluidsbelasting zullen gaan ondervinden van 2 dB(A). Dit is een hoorbare toename. De etmaalwaarde van de verwachte geluidbelasting bij deze woningen is 65 dB(A). Bij de andere vier woningen is de toename 1 dB(A).

Een toename van minder dan 2 dB(A) is niet of nauwelijks hoorbaar. Als bij reconstructie van een weg de verhoging kleiner is dan 2 dB(A) en de plafondwaarde van 70 dB(A) niet wordt overschreden, zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Voor de woningen Provincialeweg 58, 60 en 62 is het verschil 2 dB(A) en zijn dus wel maatregelen nodig. Voor deze woningen zal een geluidwering vereist zijn op basis van het binnenniveau van 35 dB(A) en het berekende buitenniveau, zonder de correctie van 5 dB(A) ingevolge art. 103 Wgh (Wet geluidhinder), dus rekening houdend met een buitenniveau van 70 dB(A).

Onderzocht wordt nog, of de bedoelde woningen zullen worden vervangen door nieuwe woningen, uiteraard met de vereiste geluidwerende werking van de gevels.

Geplande woningen Inverdan
Aan de westzijde van de Provincialeweg ondervinden naar verwachting geplande woningen tussen het spoor en de weg (80 woningen) en toekomstige woningen aan de noord- en zuidzijde van het nieuwe stadhuis (14 woningen) invloed van de Provincialeweg. De verwachte geluidbelasting (etmaalwaarde) vanwege het wegverkeer op de Provincialeweg bedraagt resp. 68 en 67 dB(A). Er zullen geluidwerende maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de norm van 35 dB(A) voor het binnenniveau en –evenals al moet gebeuren in verband met de situatie bij de bestaande woningen langs de Provincialeweg – zal voor de zone langs deze weg een hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd.

De toekomstige verkeersbelasting van de Provincialeweg zal ook gevolgen hebben voor de geluidbelasting van de woningen bij het Noordsebos die in Inverdan zijn voorzien. De etmaalwaarde voor de verwachte geluidbelasting is berekend op 67 dB(A). Hier zal de gevel langs de Provincialeweg worden uitgevoerd als een "dove" gevel.

Invloed van de verlengde Rozengracht
De verlengde Rozengracht leidt tot een extra geluidsbelasting op diverse gevels van de woningen aan de Provincialeweg en een woning aan Het Salm.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn berekeningen uitgevoerd van de verwachte geluidbelasting op verschillende gevels en op verschillende hoogten. Hierbij is uitgegaan van het plaatsen van een muur van twee meter hoogte tussen de achtertuinen en de doortrekking van de Rozengracht. De verwachte geluidbelasting op 1,5 m hoogte is (hierdoor) iets lager dan hoger op de gevel. Omdat het gaat om een nieuwe situatie, moet in dit geval de etmaalwaarde worden getoetst aan de grenswaarde van 50 dB(A). Tabel 5.4 geeft voor de woningen waarbij de geluidbelasting van de gevel hoger is dan 50 dB(A) een overzicht van de berekende etmaalwaarde. Er is in deze gevallen een geluidswering vereist die er voor zorgt dat het binnenniveau de waarde van 35 dB(A) niet overschrijdt. Hierbij kan gedacht worden aan een combinatie van maatregelen aan de bron, zoals stiller asfalt, en maatregelen aan de gevel.

De tabel betreft alleen de toekomstige situatie: in de huidige situatie is de bedoelde doorsteek naar de Provincialeweg immers niet aanwezig. De tabel is gebaseerd op de verkeerssituatie ten westen van De Vaart. Hier zal een maximumsnelheid gelden van 50 km/u. Ten oosten van De Vaart is dat 30 km/uur. Woningen aan Het Salm ondervinden zowel invloed van het 50 km- gedeelte van de verlengde Rozengracht, als van het 30 km-gedeelte. Voor deze situatie is de woning Salm 10 maatgevend. Verder op in deze paragraaf wordt hier op ingegaan, zie Tabel 5.5 en de toelichting daarbij.

Tabel 5.4: Verwachte hoogste geluidbelasting van woningen aan de Provincialeweg vanwege verlenging Rozengracht (selectie: situaties waarbij maatregelen nodig zijn)

Locatie	Etmaalwaarde in dB(A)
Zijgevel Provincialeweg 62	63
Achtergevel Provincialeweg 62	58
Voorgevel Provincialeweg 62	59
Achtergevel Provincialeweg 60	54
Voorgevel Provincialeweg 60	55
Achtergevel Provincialeweg 58	52
Voorgevel Provincialeweg 58	54
Voorgevel Provincialeweg 56	52
Voorgevel Provincialeweg 54	51

Vergelijking met de eerdergenoemde verwachte belasting vanwege de Provincialeweg laat zien, dat voor de voorgevels van de woningen Provincialeweg 58, 60 en 62 de geluidbelasting vanwege de Provincialeweg bepalend is voor de vereiste geluidwering.

In tabel 5.5 zijn de resultaten opgenomen voor de woning Salm 10, die invloed ondervindt van zowel het 50 km- gedeelte als het de 30 km-zone van de verlengde Rozengracht. In de tabel is ook in dit geval de etmaalwaarde aangegeven. De berekende niveaus voor de dagperiode (zonder toeslagen) en voor de nachtperiode (inclusief de toeslag van 10

dB(A)) verschillen 1 dB(A) of minder van elkaar. Er zijn berekeningen uitgevoerd voor een hoogte van 1,5 m en 4,5 m ten opzichte van het maaiveld. De geluidbelasting op 4,5 m hoogte blijkt bepalend en is als basis genomen voor de invloed van de 50- en 30 km-zone gezamenlijk.

Omdat de etmaalwaarde op basis van de 50 km-zone lager is dan 50 dB(A), zijn er wettelijk gezien geen maatregelen aan de gevel nodig.

Ten zuiden van de ingang van de parkeergarage ligt Het Salm, met daarlangs een zijkanaal van De Vaart

Tabel 5.5: Verwachte geluidbelasting van de woning Salm 10 vanwege verlenging Rozengracht, berekend voor twee hoogten

Locatie	Hoogte in meters	Etmaalwaarde in dB(A)
Woning Salm 10, effect 50 km-deel verl. Rozengracht	1,5	43
Woning Salm 10, effect 50 km-deel verl. Rozengracht	4,5	45
Woning Salm 10, effect 30km-deel verl. Rozengracht	1,5	55
Woning Salm 10, totaal effect verl. Rozengracht		57

De doortrekking van de Rozengracht heeft ook enig gevolg voor *geplande* woningen tussen de Provincialeweg en het spoor en aan de zuidzijde van het nieuwe stadhuis. Op deze locaties wordt een belasting verwacht van 51 dB(A) vanwege de doortrekking van de Rozengracht. Bepalend voor de geluidbelasting van deze locaties door wegverkeer is echter het verkeer op de Provincialeweg. Deze is in het voorgaande reeds aan de orde geweest.

Rozengracht en Rustenburg, nabij de parkeergarage

De doortrekking van de Rozengracht heeft ook gevolgen voor de geluidbelasting van *geplande* woningen in de omgeving, bijvoorbeeld in het Rustenburgcomplex. Naar verwachting zullen veelal geen wettelijke grenswaarden voor de toegestane geluidbelasting worden overschreden. Op dit moment kan niet echter worden uitgesloten dat de doortrekking in bepaalde situaties randvoorwaarden zal opleggen aan de uitwerking van de plannen, bijvoorbeeld voor de geluidwerende werking van gevels.

Op de bestaande Rozengracht wordt een toename van de verkeersintensiteit verwacht van 5000 motorvoertuigen nu naar maximaal 6600 in de toekomst (dit is de maximale

situatie, in 2015 -na voltooiing van Inverdan - zal de intensiteit lager zijn). Deze (tijdelijke) toename van de intensiteit zal niet tot een merkbaar hogere geluidbelasting leiden.

Stationsstraat
Het westelijk gedeelte van de stationsstraat (Provincialeweg – Rustenburg) is nu éénrichtingsverkeer, onderdeel van het plan "Inverdan" is het openstellen van dit gedeelte in twee richtingen, hierdoor zal de totale verkeersintensiteit iets toenemen. De berekende verwachte toename van de geluidbelasting op woningen ligt in de ordegrootte van 0,5 dB(A), deze toename zal niet hoorbaar zijn.

Rustenburg en Ankersmidplein
Het Ankersmidplein en een deel van het Rustenburg worden afgesloten voor het doorgaande verkeer, terwijl op het gedeelte van het Rustenburg tussen Vinkenstraat en Stationsstraat de verkeersintensiteit naar verwachting afneemt van 9500 motorvoertuigen per etmaal naar 3000. Deze maatregelen leiden tot een verlaging van de geluidbelasting op de woningen in deze omgeving. Het vrachtverkeer op het resterende deel van het Rustenburg neemt weliswaar iets toe (van circa 520 naar 630 per etmaal), maar het effect hiervan zal ondergeschikt zijn aan het effect van de totale afname. Door het grotere aandeel in het totale (duidelijk verlaagde) geluidsniveau zal het geluid van de vrachtauto's mogelijk wel iets meer opvallen.

5.5.2 Luchtkwaliteit

Met name de belasting in de omgeving van stoffen die door het wegverkeer worden uitgestoten, is een punt van aandacht[7]. Hieronder wordt daar op ingegaan. De informatie is ontleend aan het eerdergenoemde "Milieuonderzoek Bestemmingsplan Inverdan" (Bijlage 1 bij het Bestemmingsplan, concept januari 2004en actualisatie voor lucht, april 2004).

Prognose en toetsing
Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn berekeningen uitgevoerd met behulp van het zogenaamde CAR-model. Dit programma geeft een indicatieve prognose van de luchtkwaliteit. Bij de berekeningen is uitgegaan van de verkeersgegevens die in het voorgaande zijn genoemd en die ook voor de berekeningen van de geluidbelasting zijn gehanteerd. De berekeningen betreffen de verwachte concentraties op de gevels van de bebouwing langs de weg. Verder is van belang dat voor de Rozengracht en voor de Provincialeweg (met uitzondering van het gedeelte ten zuiden van de verlengde Rozengracht, tot de Hogendijk) is uitgegaan van stagnerend verkeer. Dit geeft een hogere belasting dan normaal verkeer.

De berekende waarden betreffen de jaargemiddelde concentraties en gemiddelde concentraties over 24 uur, 8 uur of 1 uur (afhankelijk van de desbetreffende stof en de regelgeving). In tabel 5.6 zijn de resultaten van de berekeningen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10) opgenomen

7. Binnen het deelgebied De Knoop bevinden zich geen geuremitterende bedrijven. In de directe omgeving van De Knoop liggen wel enkele bedrijven, die geurstoffen in de lucht brengen. Op grond van onderzoek en berekeningen wordt van deze bedrijven echter geen geurhinder verwacht in het deelgebied De Knoop. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt hier nader op ingegaan.

Tabel 5.6: Verwachte concentraties aan stikstofdioxide en fijn stof nabij wegen, prognose 2015

Straatnaam	NO_2 [µg/m³]	NO_2 [µg/m³]	NO_2	PM10 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]	PM10
	Jaargemid-delde	Jaargemiddelde achtergrond-concentratie	aantal malen dat uurgemiddelde de grenswaarde overschrijdt	Jaargemiddelde	Jaargem. achtergrond-concentratie	aantal malen dat 24 –uurgem. grenswaarde overschrijdt
Provincialeweg, ter hoogte van De Overtuinen	29	25	0	32	31	42
Provincialeweg, ter hoogte van Spoorbuurt	29	26	0	32	31	41
Provincialeweg tussen de Stationsstraat en Rozengracht	40	27	0	37	31	68
Provincialeweg, bestaande woningen tussen Hogendijk en Ankersmidplein	32	27	0	33	31	45
Provincialeweg, ter hoogte van Oud Zaenden	31	27	0	33	31	45
Provincialeweg, ter hoogte van Houthavenkade	30	27	0	32	31	41
Provincialeweg, bij Spoorstrip-Oost, noordzijde	33	27	0	34	31	49
Provincialeweg, bij Spoorstrip Oostz	33	27	0	34	31	49
Rozengracht doortrekking, ten westen van garage-inrit	34	27	0	34	31	48
Rozengracht doortrekking, ten oosten van garage-inrit	31	27	0	32	31	40
Rustenburg	31	27	0	32	31	40
Vinkenstraat	29	27	0	31	31	36
Gedempte Gracht, tussen Westzijde en Beatrixbrug	29	27	0	31	31	36
Peperstraat	29	27	0	31	31	36
Stationsstraat	31	27	0	32	31	41

De *jaargemiddelden* zijn getoetst aan de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit. Deze waarden vormen een absolute grens die (voor stikstofdioxide op termijn: vanaf 2010) niet mag worden overschreden. Voor fijn stof geldt, dat de grenswaarde vanaf 2005 niet meer mag worden overschreden. Omdat hiervoor veelal de achtergrondconcentratie (bepaald door bronnen die diffuus en/of onvoldoende bekend zijn) sterk bepalend is voor de concentratie op het leefniveau, is het echter aan het Rijk om hiervoor maatregelen te ontwikkelen. Op lokaal niveau is dit probleem niet goed aan te pakken.

De *uurgemiddelden of 24-uurgemiddelden* zijn getoetst aan de opgestelde grenswaarden voor 2010 of eerder. Het betreft in dit geval waarden, die maximaal een bepaald aantal malen per jaar (aangegeven in de regelgeving) mogen worden overschreden. Berekend is, hoe vaak per jaar de gestelde concentraties naar verwachting worden overschreden.

Op grond van de berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het milieuonderzoek voor het bestemmingsplan kan het volgende worden geconcludeerd:

- De jaargemiddelde concentratie van stikstofoxide in de lucht blijft bij de bestaande woningen onder de grenswaarde.
- Tijdens het opstellen van het bestemmingsplan zijn de plannen voor woningbouw op onderdelen aangepast om ervoor te zorgen dat de gestelde grenswaarde voor

stikstofdioxide in geen geval wordt overschreden. Dit heeft tot gevolg dat de verwachte concentratie van stikstofdioxide ook bij de geplande woningen onder de gestelde grenswaarde blijft
- Nabij de gevels van kantoren kan in bepaalde gevallen wel een concentratie worden verwacht die hoger is dan de grenswaarde. Indien dat het geval is, zullen maatregelen worden genomen om de invloed op het leefmilieu (in de kantoren) te beperken, zodat daar wel voldaan wordt aan de grenswaarden
- De uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide overschrijdt in geen enkel geval de gestelde plandrempel
- Een knelpunt is het aantal malen dat het 24-uursgemiddelde voor fijn stof wordt overschreden. Dit is echter een probleem dat een regionale oplossing vraagt. Voor fijn stof is de achtergrondbelasting door een diversiteit van bestaande bronnen met name bepalend, de toename door het wegverkeer is van ondergeschikt belang. Het is aan het rijk om nadere maatregelen te nemen.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn ook indicatieve berekeningen uitgevoerd voor benzeen, zwaveldioxide (SO_2) en koolmonixide (CO). De berekende concentraties van deze stoffen blijven alle duidelijk onder de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit.

Opgemerkt dient te worden dat voor de Provincialeweg is uitgegaan van stagnerend stadsverkeer. Indien er sprake zal zijn van doorstromend stadsverkeer zal de concentratie stikstofdioxide iets afnemen. Dit zou er toe kunnen leiden, dat er meer mogelijkheden voor woningbouw ontstaan.In het bestemmingsplan is hier echter niet van uitgegaan. Hierbij is in overweging genomen, dat het niet waarschijnlijk is dat de kans op stagnerend verkeer op de Provincialeweg voldoende kan worden ingeperkt.

5.6 Sociale veiligheid

In § 3.2.4 zijn de ambities inzake de sociale kwaliteit en de eisen ten aanzien van sociale veiligheid opgenomen, die deel uitmaken van het structuurplan Inverdan. De plannen voor De Knoop zullen een belangrijke positieve bijdrage leveren aan de sociale veiligheid. Ze zullen zorgen voor meer "loop" in het gebied, ook in de avond- en nachtperiode, voor betere zichtrelaties en voor veilige en aantrekkelijke voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Voorwaarde is wel dat bij de uitwerking van de plannen steeds rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de sociale veiligheid. Verder zal de handhaving (door mensen met een toezichthoudende taak, het schoonhouden van omgeving, een beheerste toegang tot het station en dergelijke) een belangrijk aandachtspunt blijven.

5.7 Externe veiligheid

Voor de zone langs de Provincialeweg en de spoorlijn waarin het complex met de bioscoop Rustenburg is gelegen, vormt het mogelijke risico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg en over het spoor een aandachtspunt. In en in de directe omgeving zijn geen inrichtingen (bedrijven) die vanwege risico's voor de omgeving bijzondere aandacht vragen. Ook het transport via de Zaan is voor het gebied waarin de bioscoop is gepland niet van invloed. Evenmin zijn er bijzondere risico's in verband met pijpleidingen, zoals hoofdtransportleidingen van aardgas.

Voor de beoordeling van risico's van de weg en het spoor voor de omgeving (de externe veiligheid van de weg en het spoor) zijn twee risicowaarden van belang:

- *De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico*
  Het gaat hier om de kans dat een persoon die zich op een bepaalde plaats bevindt, dodelijk wordt getroffen door de gevolgen van een calamiteit door (in dit geval) het vervoer van gevaarlijke stoffen. De kans hierop dient voor nieuwe situaties kleiner te zijn dan één slachtoffer per miljoen jaar. Binnen de contourlijn voor de grenswaarde mag niet gebouwd worden. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde van één per honderdduizend jaar, dus een tien keer zo groot risico
- *De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico*
  Het verwachte groepsrisico is afhankelijk van het aantal personen in het te onderzoeken gebied en de verdeling daarvan in ruimte (waar bevinden zich welke aantallen personen) en tijd (hoeveel in welke tijdsperiode, bijvoorbeeld verblijf in kantoren, in woningen, van winkelend en uitgaand publiek). Het gaat hierbij niet om één waarde. De kans op een ongeval met weinig dodelijke slachtoffers mag groter zijn dan de kans op een ongeval met veel slachtoffers. De oriëntatiewaarde is niet wettelijk voorgeschreven, het is aan het bevoegd gezag om te bepalen hoe er mee om wordt gegaan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg
De Provincialeweg ter hoogte van Inverdan is op dit moment opgenomen in de 'Route gevaarlijke stoffen'. Bepalend voor de risicogrenzen is het transport van LPG over de weg. Door de Adviesgroep AVIV BV is in verband hiermee een risicoberekening uitgevoerd (Notitie Risicoberekening externe veiligheid N203, AVIV, 2004) .
Uit de berekening blijkt dat er zich binnen de contourlijn van de grenswaarde (één per miljoen jaar) geen bebouwing bevindt of is gepland. Het plaatsgebonden risico levert dus geen belemmering op voor Inverdan. Dit ligt anders voor het groepsrisico. Inverdan leidt door de verdichting van het desbetreffende gebied tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Om deze reden is het niet wenselijk om gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg N203 te vervoeren. De transporten kunnen worden omgeleid via de Dr. J.J. den Uylweg, Thorbeckeweg en de A-8. Op grond van de berekeningen wordt besloten om de Provincialeweg N203 tussen de Dr. J.J. den Uylweg in Zaandam en de Guisweg in Zaandijk uit de 'Routegevaarlijke stoffen' te halen. Hierdoor vormt het risico vanwege het wegverkeer geen belemmering meer voor Inverdan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor
Door Inverdan loopt de spoorlijn Zaandam - Uitgeest. In een brief van Prorail aan de gemeente Zaanstad, van 1 december 2003, is onder andere opgenomen dat over de Zaanlijn geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht. Op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet wel rekening worden gehouden met een reservering van 3000 wagens met ammoniak. Op basis van deze gegevens is door de Adviesgroep AVIV BV een risicoberekening uitgevoerd voor de externe veiligheid (Notitie Risicoberekening externe veiligheid Spoor, AVIV BV, 2004). Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet worden overschreden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Zaandam – Uitgeest vormt dus geen belemmering voor de ontwikkeling van Inverdan.

6 Effecten van de bioscoop

6.1 Algemeen

In de richtlijnen voor het MER zijn als hoofdpunten voor de effectbeschrijving genoemd:
« de verkeers- en parkeerproblematiek en de daaraan gerelateerde milieueffecten, in relatie tot de leefbaarheid in het gebied. »

Het MER kan zich beperken tot deze punten. Van de overige milieuaspecten dient aangegeven te worden in welk (besluitvormings-)kader ze aan de orde komen. Verder wordt gevraagd in te gaan op maatregelen in verband met (overige) hinder, sociale veiligheid en de veiligheidsaspecten van de bioscoop. Bij de beschrijving van het voornemen dient ook het onderwerp "duurzaam bouwen" aan de orde te komen.

In verband met deze richtlijnen is bij de beschrijving van het besluitvormingskader (in hoofdstuk 3) ook aandacht besteed aan de thema's duurzaamheid en sociale veiligheid, en aan het beleid van de gemeente ten aanzien van de cultuurhistorische waarden en het waterbeheer. Het onderwerp duurzaam bouwen komt ook aan de orde bij de beschrijving van het plan en van het meest milieuvriendelijk alternatief in hoofdstuk 4 van het MER. Bij de beschrijving van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling daarvan (in hoofdstuk 5) wordt naast de genoemde hoofdpunten ook aandacht besteed aan de aspecten bodem, water, cultuurhistorie (inclusief archeologie), sociale veiligheid en externe veiligheid. Hiermee is voor deze onderwerpen het kader geschetst waarbinnen de bioscoop wordt ontwikkeld.

Bij de beschrijving van het voornemen (hoofdstuk 4) is ingegaan op de uitgangspunten in verband met de veiligheid van de bioscoop (brandveiligheid, vluchtroutes bij calamiteiten). Daaruit komt naar voren, dat hierover nog geen specifieke informatie gegeven kan worden. Het uiteindelijke ontwerp waarvoor de bouwvergunning wordt aangevraagd zal moeten voldoen aan de eisen die op dit punt worden gesteld, zodat voldaan kan worden aan de eisen voor de gebruiksvergunning. In het voorliggende hoofdstuk wordt hier niet nader op ingegaan.

In aansluiting op de punten die in de Startnotitie zijn genoemd, kan ook de vraag worden gesteld, of de schaduwwerking van het bioscoopcomplex een punt van aandacht kan zijn. Hierover kan worden opgemerkt, dat dit effect wordt bepaald door het complex als geheel, waarvan de bioscoop een onderdeel vormt. Voor het complex als geheel geldt overigens, dat zich in de directe omgeving van de hoogste delen (woontoren(s) aan de zuidzijde) en de woonlagen aan de zuid-en westzijde geen bestaande woningen bevinden, die extra schaduw zullen ondervinden. Voor nieuwe woningen in De Knoop, bijvoorbeeld aan de westzijde van De Vaart en in verband met het weer terugbrengen van de woonfunctie bij de Gedempte Gracht, zal er wel een geringe invloed kunnen zijn, afhankelijk van de periode van het jaar en de tijd van de dag. De bioscoop zelf zal wel enige invloed kunnen hebben op de geplande woonbebouwing aan het Ankersmidplein.

Op grond van het voorgaande wordt hieronder vooral ingegaan de gevolgen van het verkeer voor de leefbaarheid. Daarnaast komt het onderwerp sociale veiligheid aan de orde, voorzover gerelateerd aan de bioscoop. Bij de conclusies in § 6.5 worden ook de eventuele aandachtspunten en maatregelen voor de andere genoemde onderwerpen samengevat.

6.2 Gevolgen van het verkeer van en naar de bioscoop voor de geluidbelasting

6.2.1 Uitgangspunten en te beschouwen situaties

In tabel 4.3 is het verwachte aantal auto's van bioscoopbezoekers aangegeven voor relatief drukke momenten, namelijk vrijdagavond laat, zaterdagavond vroeg en zaterdagavond laat. Voor een gemiddelde week zijn voor deze avonden aantallen berekend van 35 – 54 auto's voor de genoemde voorstellingen. Van de bezoekers per auto komt circa 75% in een periode van maximaal één uur voor de aanvang van de voorstelling. Verder dient bedacht te worden dat de voorstellingen in de verschillende zalen niet alle op hetzelfde tijdstip zullen beginnen en eindigen. In de loop van de avond zullen vertrekkende en komende bezoekers tegelijk aan het verkeer deelnemen. Vaak zal echter een bioscoopbezoek geïntegreerd zijn in een avondje uit met meerdere bestemmingen. Is het dan wel zinvol dit toe te rekenen aan de bioscoop? Na de voorstelling zal een aantal mensen nog uitgaan in Zaandam, de spreiding in de vertrektijden zal daardoor juist in de maatgevende periode (de nachtperiode) groter worden en de uurgemiddelde geluidbelasting vanwege bioscoopbezoek lager. Al deze factoren samen maken het moeilijk om een goede schatting te doen van het aantal auto's per uur dat aan het bioscoopbezoek moet worden toegerekend.

Om toch een indicatieve waarde te krijgen, is de volgende benadering gekozen:

1. Allereerst is de vraag aan de orde, of het verkeer vanwege de bioscoop gemiddeld een significante bijdrage levert de bijdrage aan de verkeersbelasting en daardoor de geluidbelasting tijdens de avondperiode en de nachtperiode. Aansluitend bij het wettelijk kader wordt daarbij uitgegaan van de totale avondperiode en nachtperiode

   Voor de indicatieve voorspelling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

   - Maatgevend is de invloed op het verkeer op de Provincialeweg en op het verlengde van de Rozengracht, ten westen van de inrit van de parkeergarage. De route via de Rozengracht (alleen vertrekkend verkeer) is sterk ondergeschikt aan de toerit via de Provincialeweg, in de verdere toekomst (realisatie Inverdan) is de Provincialeweg de enige route naar de parkeergarage
   - Uitgegaan wordt van de prognose in § 4.1 (tabellen 4.1, 4.2 en 4.3). De bandbreedte van het verwachte aantal bezoekers is 300.000 – 350.000. Voor de beschrijving en beoordeling van de geluidbelasting wordt uitgegaan van het aantal van 350.000. De capaciteit van de bioscoop is theoretisch aanmerkelijk hoger. Daarom wordt ook een indicatie gegeven voor een bezoekersaantal dat 50% hoger is (jaartotaal is dan 525.000 in plaats van 350.000 bezoekers)
   - Alle auto's van bioscoopbezoekers worden geparkeerd in de parkeergarage Rustenburg (dit is een overschatting: een deel van de mensen die het bioscoopbezoek combineert met andere activiteiten zal elders parkeren)
   - Voor de avondperiode wordt aangenomen dat in deze periode de bezoekers voor de vroege avondvoorstelling aankomen en vertrekken en de bezoekers van de late voorstelling aankomen. Dit brengt het totaal aantal verkeersbewegingen van auto's vanwege bioscoopbezoek (uitgaande van de cijfers voor de zaterdagavond) op 70 + 54 = 124. Dit is een relatief hoge schatting (gebaseerd op zaterdagavond, geen rekening houdend met parkeren elders en met combinatie met andere uitgaansactiviteiten)

- Voor de nachtperiode gaat het alleen om vertrekkende bezoekers. Dit betreft uitgaande van de drukste avond (zaterdag) gemiddeld 54 auto's.

2. Er wordt ook een indicatie gegeven van de verwachte geluidbelasting op een piekavond. De zaterdagavond met maximaal aantal bezoekers volgens tabel 4.2 staat hiervoor model. De bijdrage van de bioscoop aan het verkeer in de avondperiode bedraagt op basis van tabel 4.3 en de hiervoor genoemde uitgangspunten in de avondperiode (2x163)+252=578 auto's. De bijdrage in de nachtperiode bedraagt 252 auto's.

6.2.2 *Gemiddelde situatie*

Avondperiode
De avondperiode is de periode van 19.00 – 23.00 uur. Uitgaande van de verkeersgegevens in hoofdstuk 5, is de prognose voor het aantal motorvoertuigen op de Provincialeweg in deze periode 5.280 verkeersbewegingen (dit is 13,2% van 40.000), op de verlengde Rozengracht west van de inrit van de parkeergarage 2.050 (dit is 12,8% van 16.000). De bijdrage van het aantal auto's van bioscoopbezoekers (theoretisch is dit al verdisconteerd in de totale prognose, hierbij is echter niet specifiek aandacht besteed aan het bioscoopbezoek en uitgegaan van een gemiddelde situatie over de hele week, niet van een relatief ongunstige benadering van de relatief drukke avonden) is maximaal 124 verkeersbewegingen. Van en significante bijdrage aan de geluidbelasting is sprake bij een toename met meer dan 20%. Dit is niet het geval. Er wordt geen merkbare toename van de geluidbelasting verwacht[8] .

Bij een 50% hoger aantal auto's van bioscoopbezoekers zal evenmin sprake zijn van een significante toename. Ook dan wordt geen merkbare verhoging van de geluidbelasting verwacht.

Nachtperiode
De nachtperiode is de periode van 23.00 – 7.00 uur. Het aantal motorvoertuigen op de Provincialeweg in deze periode is geraamd op 2.560 (dit is 6,4% van 40.000), voor de verlengde Rozengracht ten westen van de inrit van de parkeergarage is dit aantal 512 (3,2% van 16.000). De bijdrage van de bioscoopbezoekers is 54 auto's. Dit geeft geen significante toename van de geluidbelasting.

Ook bij een 50% hoger aantal auto's van bioscoopbezoekers zal er geen merkbare verhoging van de geluidbelasting in de nachtperiode optreden.

6.2.3 *Piekbezoek*

De mogelijke pieken van het bioscoopbezoek vallen in de avond, waarbij de zaterdagavondpiek het hoogst zal zijn. Deze wordt hieronder als uitgangspunt genomen. Voor het gebruik van de parkeergarage Rustenburg geldt, dat de hoogste gebruikersaantallen rond 14.00 uur optreden, met het maximum op zaterdag. De pieken in het gebruik van de parkeergarage voor overige doeleinden en voor bioscoopbezoek vallen dus niet samen.

8. De toename is veel kleiner dan 1 dB(A). Een verhoging met 1 dB(A) geldt als een nauwelijks merkbare verhoging van de geluidbelasting.

Avondperiode

De bijdrage van de bioscoop aan het aantal motorvoertuigen in de avonduren bedraagt op de "piekavond" circa 580 auto's. Op het beschouwde gedeelte van de verlengde Rozengracht neemt het aantal auto's met 28% toe. De geluidbelasting in de omgeving neemt daartoe toe met 1 dB(A). Dit is praktisch niet hoorbaar. De pieksituatie zal in de praktijk weinig voorkomen en levert in de avondperiode geen bijzondere knelpunten op.

Bij de Provincialeweg wordt geen merkbare verhoging van de geluidbelasting verwacht.

Nachtperiode

Op de "piekavond" is de bijdrage van de bioscoop aan het aantal motorvoertuigen in de nachtperiode 252 auto's. Dit leidt op het beschouwde gedeelte van de verlengde Rozengracht tot een toename van bijna 50% en een verhoging van de geluidbelasting in de omgeving met bijna 2 dB(A). Dit is een hoorbare toename.

Bij de Provincialeweg wordt geen merkbare verhoging van de geluidbelasting verwacht.

6.3 Gevolgen van het verkeer van en naar de bioscoop voor de luchtkwaliteit

In § 5.5.2 is beschreven dat in de referentiesituatie alleen voor fijn stof overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kunnen worden verwacht. Dit is een probleem dat een regionale oplossing vraagt. Zoals in de voorgaande paragraaf is aangegeven, is de gemiddelde bijdrage van het verkeer naar en van de bioscoop aan de totale verkeersbelasting zeer gering. Van dit verkeer wordt daarom geen significante toename verwacht van de emissies en van de concentraties op leefniveau.

6.4 Sociale veiligheid

De bioscoop zal meer leven brengen in het westen van het stadscentrum en bijdragen aan de ontwikkeling van de Rozengracht als aantrekkelijk deel van het stadscentrum (ook voor het uitgaand publiek) en als verbinding met het uitgaansgebied meer naar het oosten. De ligging van de entree van de bioscoop aan de kop van de Rozengracht is in dit verband zeer gunstig. De foyer zal een open zichtrelatie hebben met het Ankersmidplein, op hoogte van De Buiging.

Hierdoor en door de gunstige ligging ten opzichte van de stationsomgeving (bezoekers zullen bijdragen aan de "loop" in dit gebied) draagt de bioscoop bij aan de sociale veiligheid van Zaandam en aan de kwaliteit van het uitgaansgebied.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp voor het complex en de inrichting van de omgeving, zullen de eisen die genoemd zijn in § 3.2.4 in acht worden genomen. Deze dragen bij aan de sociale veiligheid en het gevoel van veiligheid. Belangrijke voorwaarden voor een veilige en als veilig ervaren omgeving zijn ook het toezicht en de handhaving van de geplande maatregelen.

6.5 Conclusies omtrent effecten en meest milieuvriendelijk alternatief

6.5.1 Conclusies

In de onderstaande tabel worden voor de thema's duurzaamheid, sociale veiligheid en verkeer & vervoer, en voor de diverse milieuaspecten conclusies gegeven in termen van aandachtspunten die voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van belang zijn. Op grond hiervan worden vervolgens aanbevelingen gegeven voor het meest milieuvriendelijk alternatief.

De algemene conclusie is, dat van de bioscoop geen aanmerkelijke effecten worden verwacht, wel is nadere aandacht nodig voor de kans op het optreden van verkeerspieken in de nachtperiode. Voor verschillende onderwerpen worden aandachtspunten aangegeven die voor bij de nadere uitwerking van het plan van belang zullen zijn.

Tabel 6.1: Aandachtspunten en aanbevelingen

thema/aspect	aandachtspunten/effecten	aanbevelingen voor meest milieuvriendelijk alternatief
duurzaamheid	voor Duurzaam Bouwen alleen "vaste" maatregelen pakket Duurzaam Bouwen van toepassing?	zie § 4.2 (meest milieuvriendelijk alternatief): - voldoen aan gemeentelijk beleid - energievisie opstellen en energieprestatiecoëfficient 10% boven de norm - gebruik duurzaam geproduceerd hout - duurzaam waterbeheer
verkeer	geen. Argumenten: - bijdrage bioscoop aan etmaalintensiteit zeer gering - pieken bioscoopbezoek vallen niet samen met pieken overig verkeer naar parkeergarage) - er zijn goede fietsvoorzieningen en stallingmogelijkheden voor fietsen	zie § 4.2: stimuleren gebruik openbaar vervoer
bodem	sanering noodzakelijk?	geen
water	- aandacht voor gebruik regenwater of "grijs" water - materiaalgebruik in verband met emissies en lozing regenwater	zie § 4.2: aandachtspunten als onderdeel van meest milieuvriendelijk alternatief
archeologie en cultuurhistorie	onderzoek nodig in verband met kans op archeologische resten in de bodem	geen
geluid	mogelijke invloed bij maximaal gebruik (piekperiode) op geluidbelasting in de nachtperiode is aandachtspunt	nagaan hoe vaak piek kan optreden zonodig bezien hoe aanvangstijden zo veel mogelijk zo kunnen worden gekozen dat piek bij uitgaan voor de nachtperiode valt
lucht	geen	geen
sociale veiligheid	zie § 3.2.4: - voortdurende aandacht bij uitwerking plannen - geen rommel op straat - toezicht en handhaving	
veiligheid	- van de bioscoop: aandachtspunt bij uitwerking plannen voor bouwvergunning en gebruiksvergunning - externe veiligheid: geen knelpunten	

6.5.2 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

De uitgangspunten voor het meest milieuvriendelijk alternatief, die zijn opgenomen in § 4.2 dienen op één punt te worden aangevuld. Dit betreft het streven om de aanvangstijden zo te regelen, dat op tijden met piekbezoek (hoogste bezettingsgraad) autoverkeer vanuit de parkeergarage in de nachtperiode zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Hiervoor is meer inzicht nodig in:

- de frequentie van het optreden van pieken
- de mogelijkheden om te sturen op de aanvangstijden van voorstellingen
- het effect van sturen op de aanvangstijden op de verkeersstroom.

De gemeente streeft er naar de bovengenoemde uitgangspunten voor het meest milieuvriendelijk alternatief van toepassing te doen zijn voor het Rustenburgcomplex. De realiseerbaarheid is echter mede afhankelijk van nadere afspraken met de initiatiefnemer en van de verdere uitwerking van de plannen. Over deze punten is nu nog geen duidelijkheid.

7 Leemten in kennis en evaluatie van het MER

7.1 Leemten in kennis

Dit MER is gemaakt voor de besluitvorming omtrent het Bestemmingsplan Inverdan, waarin de bioscoop Rustenburg is opgenomen. Het MER moet de gemeente Zaanstad de informatie verschaffen die nodig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Daartoe moet ook duidelijk zijn, welke informatie ontbreekt of welke onzekerheden zijn blijven bestaan, zodat ook daarmee rekening kan worden gehouden. Het onderdeel "leemten in kennis" is daarom een vast onderdeel van een MER.

In het voorgaande zijn leemtes en onzekerheden naar voren gekomen op de volgende punten:

- bezoekersaantallen bij en frequentie van het optreden van pieken
- duurzaamheid: de gewenste uitgangspunten zijn wel gegeven, de realiseerbaarheid en de concrete uitwerking komen in een later stadium aan de orde
- sociale veiligheid: ook dit thema zal in een later stadium verder aandacht krijgen
- veiligheid (bij brand en andere calamiteiten)
- de mogelijkheid dat bodemsanering nodig is.

Deze punten worden hieronder besproken. Daarbij is vooral van belang, of het punt onzekerheden met zich meebrengt die voor de besluitvorming in het kader van het bestemmingsplan van belang zijn.

Bezoekersaantallen en frequentie van het optreden van pieken
De verwachte bezoekersaantallen per jaar wijken sterk af van de theoretische capaciteit van de bioscoop. De onzekerheid die hierdoor ontstaat is in het MER ondervangen door bij de effectvoorspellingen voor het gemiddelde bezoek (op basis van de relatief drukke zaterdagavond) ook een voorspelling te doen op basis van een 50% hoger jaarbezoek. Hiermee is deze onzekerheid naar verwachting ruim voldoende ondervangen.

Een resterend aandachtspunt is nog wel het optreden van pieken in de bezoekersaantallen. Dit is een situatie met een stoelbezetting van 85% van de maximale capaciteit (dit is voor een bioscoop met zeven zalen een erg hoge bezettingsgraad). Met name wat de gevolgen voor de gevolgen daarvan voor het optredende verkeersgeluid in de nachtperiode verdienen nadere aandacht. Er zal moeten worden bijgehouden, hoe vaak en op welke dagen/voorstellingen pieken in de bezoekersaantallen optreden. Hiervoor zal een monitoringsprogramma worden opgesteld. Nadere afspraken hierover zullen worden gemaakt tijdens de verdere uitwerking van de plannen.

Duurzaamheid
In dit MER zijn de uitgangspunten gegeven ten behoeve van de verdere uitwerking. Er dient een energievisie te worden ontwikkeld en de plannen dienen te worden getoetst aan de overige uitgangspunten. De afspraken hierover krijgen hun beslag in een later stadium van de besluitvorming.

Sociale veiligheid
Het gemeentelijk beleid voor Inverdan geeft eisen ten behoeve van de verdere uitwerking van de plannen. De afspraken hierover krijgen hun beslag in een later stadium van de besluitvorming.

Bij de uitwerking van Inverdan is voortdurende aandacht nodig voor het aspect sociale veiligheid. Daarom is voor Inverdan is een supervisor leefbaarheid aangesteld.

Veiligheid
Het Rustenburgcomplex zal moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld in verband met de veiligheid. Het gaat daarbij om eisen in verband met brandveiligheid en brandwerendheid, vluchtroutes en dergelijke. Het ontwerp van het complex zal te zijner tijd worden getoetst aan de voorschriften op dit punt. Dit gebeurt in het kader van de bouwvergunning en de gebruiksvergunning.

Noodzaak bodemsanering
Er zal in elk geval een nader onderzoek nodig zijn. Op basis daarvan zal worden bepaald of sanering nodig is. Onderzoek naar de kwaliteit van de grond is niet alleen nodig in verband met de voorgenomen bouw van het Rustenburgcomplex, maar ook in verband met de mogelijke afvoer van te ontgraven grond. Nadere informatie is niet essentieel voor de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan.

7.2 Evaluatieprogramma

De m.e.r.-procedure eindigt niet met het nemen van het desbetreffende ruimtelijke besluit (vrijstelling ex artikel 19-besluit WRO, dan wel vaststelling van het bestemmingsplan) maar met de evaluatie door het bevoegd gezag (de gemeente Zaanstad) van het daadwerkelijk functioneren van de bioscoop.
Hiervoor zal te zijner tijd een evaluatieprogramma worden opgesteld. Hoofdpunt van het evaluatieprogramma is de monitoring van bezoekersaantallen en optredende pieken daarin. Aan de hand van opgaven van de exploitant zal geëvalueerd kunnen worden in hoeverre het werkelijke gebruik aansluit bij de gehanteerde prognoses. Indien er ten opzichte van de prognoses afwijkingen optreden, die negatief zijn voor het milieu, moet worden bezien of er aanvullende afspraken met de exploitant nodig zijn om de effecten te beperken.

Literatuur

Commissie voor de milieueffectrapportage, juli 2003, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bioscoop Rustenburg Inverdan Zaandam, Utrecht

Gemeente Zaanstad en Provincie Noord-Holland, november 2002, Stedelijke vernieuwing Inverdan. Programmabeschrijving van de UNA/ISV productiehal, Zaandam

Gemeente Zaanstad, 2003, Masterplan Inverdan (incl. Bijlagen), Zaandam

Gemeente Zaanstad, 2003, Structuurplan Inverdan, Beschrijving, Toelichting en Bijlagen behorende bij de Toelichting, Zaandam

Gemeente Zaanstad, januari 2004 en actualisaties t/m april 2004, Bestemmingsplan Inverdan, Bijlage 1 Milieuonderzoek (concept), Zaandam

Gemeente Zaanstad, februari 2004, Bestemmingsplan Inverdan Toelichting (concept) en plankaart (concept), Zaandam

Infomil/CE, 2001, Handreiking Besluit Luchtkwaliteit, Den Haag; **www.infomil.nl**

Oranjewoud, juni 2003, Startnotitie milieueffectrapportage bioscoop Rustenburg, Oosterhout

Provincie Noord-Holland, 2000, Notitie Megabioscopen en andere grootschalige voorzieningen, Haarlem

Soeters Van Eldonk Ponec architecten, 2003,Document met toelichting en profielen van De Knoop / het Centrumgebied van Inverdan, Amsterdam

Soeters Van Eldonk Ponec architecten, 2003, Tekeningen bioscoop Rustenburg, Amsterdam

Verklarende woordenlijst en gebruikte afkortingen

A	abiotisch	: Behorend tot de niet-levende natuur (vergelijk: biotisch)
	alternatief	: Één van de mogelijke oplossingen
	archeologie	: Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
	autonome ontwikkeling	: Toekomstige ontwikkeling die men redelijkerwijs kan verwachten indien geen extra ingrepen op het systeem plaatshebben; het betreft alleen díe ontwikkelingen die kunnen worden afgeleid uit vastgesteld beleid
C	cultuurhistorie	: Het benoemen en verklaren van (resultaten van) de bewonings- en ontginningsgeschiedenis
D	dB(A)	: Afkorting van decibel A, een maat voor de sterkte van geluid zoals het door de mens wordt waargenomen. Geluidssterkte wordt gemeten en uitgedrukt in decibels (db). Het menselijk gehoor is niet even gevoelig voor alle frequenties van het geluid. Om de subjectieve geluidwaardering in één grootheid te vangen wordt op de geluidssterkte van een bepaalde frequentie een correctie toegepast op basis van de gevoeligheid van het menselijk oor. Er zijn verschillende correcties, waarvan de A-weging de meest toegepaste is. Het hiermee bepaalde niveau noemt men het geluidsniveau in dB(A).
E	effect	: Uitwerking op het milieu van de voorgenomen activiteit of één der in beschouwing genomen alternatieven
	emissie	: Uitworp van stoffen of de geluidsproductie van een bron of inrichting (de hoeveelheid die op een bepaald punt ontvangen wordt is de immissie)
	externe veiligheid	: de invloed die een activiteit (bijv. transport) of een inrichting (bijv. een fabriek) kan hebben op de veiligheidsrisico's van personen in de omgeving (buiten de transportroute of de inrichting). In dit geval gaat het om de mogelijke invloed van transport over de weg en het spoor op de veiligheid van de bezoekers van de bioscoop.
F	fauna	: Dierenwereld
	flora	: Plantenwereld
G	geluidhinder	: Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid

	grenswaarde	: In het algemeen: stofconcentratie in het milieu, waarbij de risico's voor mens en milieu aanvaardbaar worden geacht. In dit MER gebruikt voor luchtkwaliteit: waarde (concentratie van een stof, frequentie van overschrijding van een bepaalde concentratie) voor de kwaliteit van de buitenlucht die op een aangegeven tijdstip (2005) moet zijn bereikt en, indien reeds aanwezig, zoveel mogelijk moet worden gehandhaafd.
	grondbalans	: Het verschil tussen de hoeveelheid grond die voor de realisatie van een plan moet worden afgevoerd en die moet worden aangevoerd. Er is sprake van een gesloten grondbalans als geen aan- en afvoer naar/uit het plangebied nodig is.
H	historische geografische kenmerken	: Ruimtelijke kenmerken zoals dijken, vaarten, wegen en ontginningspatronen die door hun aard en ligging verwijzen naar de geschiedenis van het gebied
I	immissie	: Belasting met verontreinigingen van het milieu (bodem, water en lucht)
	infrastructuur	: Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen en dergelijke
	inspraak	: Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
L	landschap	: Het zichtbare geheel gevormd door abiotische kenmerken, planten, dieren en mensen, met inbegrip van de onderlinge betrekkingen in een herkenbaar deel van het aardoppervlak
	leefgebied	: Het gebied waar een individu of (deel)populatie leeft (biotoop)
M	maaiveld	: De oppervlakte van een natuurlijk of aangelegd terrein
	meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	: Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (Wet milieubeheer); het is één van de redelijke alternatieven die bij de besluitvorming moeten worden betrokken
	m.e.r.-plicht	: De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
	milieu	: Het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)

	milieueffecten	: Gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
	milieueffectrapportage (m.e.r.)	: De procedure om te komen tot een milieueffectrapport volgens wettelijk voorgeschreven stappen
	milieueffectrapport (MER)	: Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven
	monitoring	: Het geregeld meten en registreren van factoren of grootheden, zodat het verloop in de tijd kan worden bepaald. Dit gebeurt volgens een van tevoren opgesteld plan met goed omschreven doelen en meet- en registratieprogramma.
	-mv	: Beneden maaiveld
P	PAK	: Polycyclische aromatische koolwaterstoffen, een groep van milieuverontreinigende stoffen, veelal afkomstig van teer(-achtige) producten of minerale olie producten
	plangebied	: Het gebied waarop het voornemen betrekking heeft
R	referentiesituatie	: Situatie die dient als achtergrond waartegen de effecten van het voornemen worden afgezet. In dit geval de ontwikkeling van het plan Inverdan, exclusief de realisatie van de bioscoop Rustenburg
	richtlijnen	: De door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieueffectrapport
S	Startnotitie	: Document waarmee de start wordt aangekondigd van de m.e.r. procedure
	studiegebied	: Dat gebied, waarbinnen de milieugevolgen dienen te worden beschouwd; de omvang ervan kan per milieuaspect verschillen (zie ook plangebied)
T	toetsing	: Beoordeling van het opgestelde milieueffectrapport op onder meer juistheid en volledigheid en toegespitst op de besluitvorming over de activiteit waarvoor het milieueffectrapport is opgesteld
V	variabele maatregelen met betrekking tot duurzaam bouwen	: Dit zijn maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen met een onbetwist milieuvoordeel, die echter niet altijd kunnen worden toegepast. De kosten kunnen per specifieke situatie uiteenlopen en beperkingen opleggen
	vaste maatregelen met betrekking tot duurzaam bouwen	: De maatregelen hebben doorgaans geen of beperkte meerkosten ten opzichte wat gangbaar is.

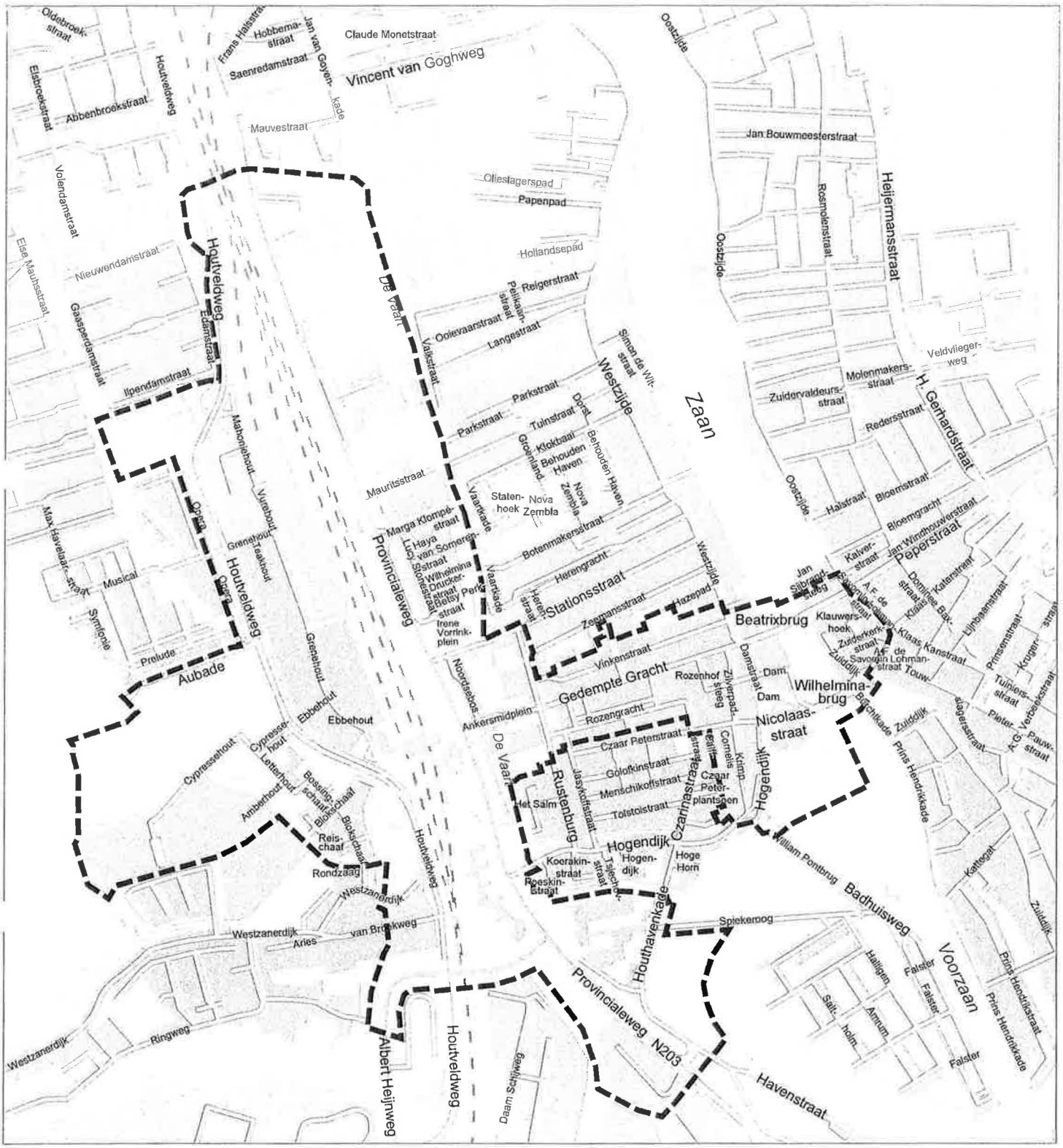
voorgenomen activiteit	:	bij milieueffectrapportage: het plan of project dat het onderwerp is van de m.e.r.-procedure en het milieuonderzoek, in dit geval de realisatie van de bioscoop Rustenburg
voornemen	:	Komt in dit geval overeen met het begrip 'voorgenomen activiteit'

Bijlage 1: Tekeningen bioscoop Rustenburg, versie februari 2003

Kaarten

Kaart 1: Plankaart Structuurplan Inverdan

Kaart 2: Overzicht bestemmingsplangebied Inverdan



Kaart 2: Overzicht bestemmingsplangebied Inverdan

Schaal:

0 500m

Noord

Grens bestemmingsplan

© Ingenieursbureau Oranjewoud Heerenveen, Vormgeving en Cartografie, proj.nr. 137094 Kaartzen3_inverdan200.prj 11-05-04

oranjewoud