

Bestemmingsplan Tankstation Provincialeweg Diemen

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan Tankstation Provincialeweg Diemen
Toelichting

Status: vastgesteld

Datum: 20-4-2018

Projectnaam: Tankstation Diemen

Projectnummer: BE1904

Opdrachtgever: Gemeente Diemen

Referentie: BE1904

Auteur(s): Adriaan Koopman, Sten Camps

Collegiale toets: Jan-Willem Geuke

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Adriaan Koopman

Datum/paraaf vrijgave:

Tankstation Provincialeweg Diemen

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3	Vigerend plan	8

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving 9

2.1	Historische situatie	9
2.2	Huidige situatie	9
2.3	Locatiekeuze	9
2.4	Uitgangspunten	9
2.5	Inpassing	10

Hoofdstuk 3 Beleidskader 11

3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	13

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten 15

4.1	Algemene m.e.r.-beoordeling	15
4.2	Bedrijven en milieuzonering	15
4.3	Mobiliteit	16
4.4	Geluid	18
4.5	Luchtkwaliteit	19
4.6	Externe veiligheid	19
4.7	Bodemkwaliteit	21
4.8	Ecologie	22
4.9	Water	24
4.10	Archeologie en cultuurhistorie	27
4.11	Kabels en leidingen	28

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving 29

5.1	Algemeen	29
5.2	Indeling regels	29

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 33

6.1	Economische uitvoerbaarheid	33
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33

Bijlagen

Bijlage 1 **Ruimtelijk economisch onderzoek verplaatsing mbv Bergwijkdreef**
Diemen

Bijlage 2 **Onderzoek externe veiligheid**

Bijlage 3 **Bodemonderzoek**

Bijlage 4 **Flora en faunaonderzoek**

Bijlage 5 **Onderzoek effecten tankstation op secundaire waterkering**

Bijlage 6 Aanvullend onderzoek explosiekrater ondergrondse brandstoftank

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Diemen is voornemens medewerking te verlenen aan het initiatief om het bestaande tankstation Bergwijk aan de Bergwijkdreef 6 te Diemen te verplaatsen naar het perceel aan de Provincialeweg/Elsrijkdreef.

Het tankstation Bergwijk ligt in de wijk Bergwijkpark Noord. De gemeente Diemen wil het kantorengedebiet Bergwijkpark Noord stap voor stap omvormen tot een multifunctioneel woon-werkgebied. Om deze reden wil de gemeente het huidige tankstation dan ook verplaatsen.

De beoogde locatie voor de nieuwe vestiging van een tankstation is op de kruising van de Provincialeweg en de metrolijn richting 'Gaasperplas' (lijn 53). De locatie ligt ten noorden van de weg tegen het industrieterrein 'Verrijn Stuart' aan. Deze locatie is na een voorafgaande ruimtelijke verkenning door de gemeente als meest geschikt bevonden, met name ten aanzien van de beschikbare ruimte, de verkeerskundige inpassing en de spreiding van tankstations binnen de Gemeente c.q. het verzorgingsgebied. Zie verder paragraaf 2.3 van deze toelichting.

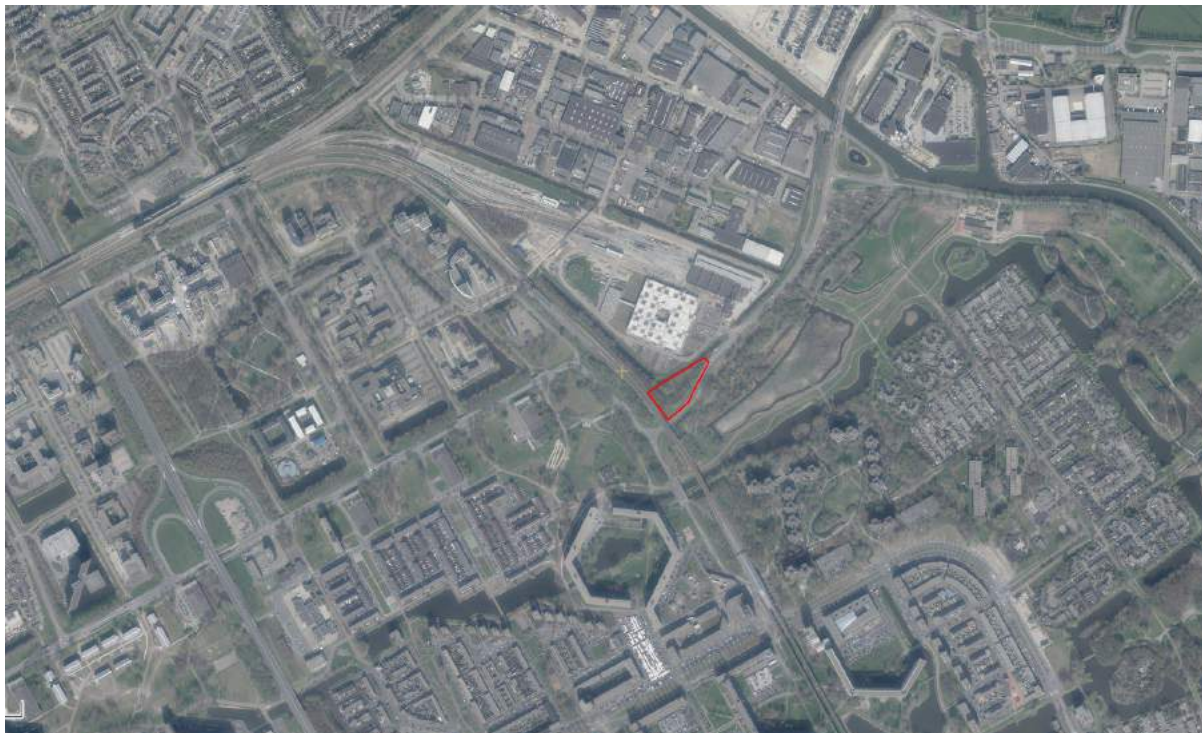
Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het niet mogelijk om op het perceel aan de Provincialeweg een tankstation te realiseren. Om de nieuwbouw van een tankstation mogelijk te maken dient het vigerende bestemmingsplan herzien te worden. De gemeente Diemen heeft aangegeven in principe bereid te zijn om de bestemming ter plaatse te wijzigen ten behoeve van de verplaatsing en realisatie van het tankstation. Middels onderhavig bestemmingsplan wordt aangetoond dat de beoogde locatie geschikt is voor een tankstation. Het tankstation op de huidige locatie komt daarmee te vervallen. Het wordt in de toekomst ook niet meer mogelijk op die locatie een tankstation te realiseren.



Figuur 1.1: Huidige locatie (blauw) en nieuwe locatie (rood) van het tankstation

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de metrolijn 53 en de Provincialeweg, ten zuidoosten van het bedrijventerrein Verrijn Stuart. Het plangebied grenst aan de kavel van het GVB. Aan de noordzijde van het plangebied ligt een watergang.



Figuur 1.2: Indicatie ligging plangebied in Diemen

1.3 Vigerend plan

Voor het plangebied, zoals in figuur 1.2 is aangegeven, vigeert het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Diemen'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011. De ontwikkeling van een tankstation kan op grond van het vigerende bestemmingsplan niet worden gerealiseerd, omdat het voornemen niet is toegestaan op grond van de geldende bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Water'. Daarnaast liggen de gebiedsaanduidingen geluidzone - industrie "De Sniep en Verrijn Stuart" en veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen over het plangebied.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Historische situatie

Op de topografische kaart van 1920 is de locatie gelegen op de grens van de Venser polder en de Bijlmermeer polder. Beide polders worden gescheiden door de Bijlmer ringsloot met aan beide zijden een ringdijk. In de Bijlmermeer polder zijn enkele (land)huizen of boerderijen zichtbaar. Mogelijk heeft de voormalige Bijlmer ringsloot over het plangebied gelegen. In de periode 1920-1960 verandert er niets op de locatie. Vanaf 1960 start de ontwikkeling van Diemen en de wijk Bijlmer. Het gebied wordt bouwrijp gemaakt. De Bijlmer ringsloot wordt in de jaren '60 gedempt. De huidige Provincialeweg is het laatste stukje dat nog enigszins herinnert aan de voormalige Bijlmer ringsloot. Vanaf 1980 vinden er geen wijzigingen meer plaats op de locatie. De locatie is tot op heden nooit bebouwd of bedrijfsmatig in gebruik geweest. Mogelijk is de locatie opgehoogd in het kader van het bouwrijp maken in de jaren '60.

2.2 Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit een groenstrook die is ingeklemd tussen de Provincialeweg (ten zuiden), metrolijn 53 (ten westen) en de railwerkplaats van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) (ten noorden). Tussen het plangebied en de kavel van het GVB ligt een watergang. Ten zuiden van het plangebied ligt tevens een secundaire waterkering. De kernzone van de kering ligt buiten het plangebied. De binnenbeschermingszone ligt voor zeer klein gedeelte (nabij de kruising van de Provincialeweg/Elsrijkdreef) in het plangebied. De buitenbeschermingszone ligt voor een wat groter gedeelte in het plangebied.

2.3 Locatiekeuze

Voorliggende locatie is het resultaat van de zoektocht naar een alternatieve locatie voor het tankstation aan de Bergwijkdreef. In deze zoektocht en afweging zijn een viertal randvoorwaarden leidend zijn geweest:

- de beschikbare ruimte;
- de verkeerskundige inpassing (bereikbaarheid, ontsluiting);
- een locatie zo dicht mogelijk bij de bestaande locatie, en daarmee samenhangend;
- de spreiding van tankstations binnen de Gemeente c.q. het verzorgingsgebied.

2.4 Uitgangspunten

Het voornemen betreft de verplaatsing van een bestaand tankstation naar een planlocatie aan de Provincialeweg in Diemen. Uitgangspunt is de verkoop van klassieke brandstoffen, zonder LPG, maar met CNG en GTL, alsmede laadpunten voor elektrische auto's. Deze typen brandstoffen worden nader omschreven onder 4.6 Externe veiligheid. Bij het tankstation behoren een shop alsmede een autowasstraat en vier autowasboxen. Tevens wordt beperkte parkeergelegenheid gecreëerd.

Onderstaand is het programma opgesomd:

- Klassieke brandstoffen: verwachte doorzet tussen de 4,8 en 6 miljoen liter brandstof (benzine en diesel) per jaar.
- Shop: maximaal 100 m² bvo;
- Eén autowasstraat en vier autowasboxen circa 250 m² bvo.

De verwachte doorzet bandbreedte van klassieke brandstoffen is gebaseerd op verwachtingen in verband met de huidige vraag- en aanbodverhouding in het verzorgingsgebied, zie hiervoor 2.5 Inpassing.

Ook het leveren van alternatieve energie (CNG, GTL, elektrische energie) behoort, als gezegd, tot de mogelijkheden. Bij het realiseren van een CNG afleverzuil en bufferopslag moet rekening worden gehouden met de geldende risicocontour van 20 meter ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten. Hierop wordt nader ingegaan in 4.6 Externe veiligheid.

2.5 Inpassing

De algehele inpasbaarheid van het tankstation op deze locatie verdient een beschouwing in het kader vanuit economisch perspectief. Het is derhalve van belang aandacht te besteden aan het verzorgingsgebied. Rekening houdend met afstanden tot het plangebied, barrières (spoor, A10, A9) en bestuurlijk grenzen wordt uitgegaan van een verzorgingsgebied bestaande uit gemeente Diemen, Bijlmer-Centrum en Bijlmer-Oost (gemeente Amsterdam) en Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel). In dit verzorgingsgebied bevinden zich zes tankstations (inclusief de huidige locatie Bergwijkdreef). Dit verzorgingsgebied is ook beschreven in de 'Ruimtelijk-economisch onderzoek verplaatsing mbv Bergwijkdreef Diemen' opgenomen in bijlage 1. Zoals in dit onderzoek beschreven is er momenteel sprake van een gezonde balans is in vraag en aanbod van tankstations in het verzorgingsgebied, waarbij wordt opgemerkt dat het huidige aanbod zelfs bovengemiddeld functioneert. Daarnaast is onlangs (na gereedkoming van het genoemde onderzoek) een tankstation in het verzorgingsgebied wegens een reconstructie van de nabijgelegen A9 gesloten. Op deze locatie bestaat geen mogelijkheid voor heropening van dit tankstation. Zodoende ligt er een gezonde basis voor vestiging van het tankstation op deze locatie. Een afweging in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking ten behoeve van een zorgvuldige ruimtelijke afweging van functies in relatie tot de beschikbare ruimte is opgenomen in paragraaf 3.1.

Ruimtelijke inpasbaarheid

De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 4.350 m². Dit is ruim voldoende voor een tankstation met een beoogde omvang zoals in paragraaf 2.4 is beschreven. Ter indicatie: het gaat om 4 pompeilanden met in totaal 8 pompen met bijbehorende opstelplaatsen. Dat betekent dat maximaal 8 voertuigen gelijktijdig kunnen tanken. De tankeilanden worden overkapt.

De opstelplaats voor de tankauto wordt op het terrein zelf gecreëerd. De noordelijke punt van het perceel, tussen de bestaande bushalte en de inrit, is geschikt voor een bovengrondse of ondergrondse opslagtank.

Verder is er, behalve voor de bijbehorende shop en dienstruimten, voldoende ruimte voor bijbehorende voorzieningen, zoals een autowasgelegenheid (met stofzuigerplaatsen), parkeerplaatsen, voorzieningen voor lucht en water en dergelijke.

Het tankstation ligt in de 'oksel' van de gebiedsontsluitingsweg Provincialeweg en de (metrolijn parallel aan de) Elsrijkdreef. De stedenbouwkundige situatie ter plaatse levert geen belemmeringen op voor deze functie, in de zin van oppervlakte, bouwhoogte of uitstraling (daarbij uitgaande van een tankstation met de aangegeven proporties en met een gebruikelijke uitstraling en opzet). Wel zijn er op enkele deelfacetten nadere afwegingen te maken, zoals (uiteraard) de verkeerskundige inpassing en daarnaast de ligging van het gebied nabij de secundaire waterkering langs de Provincialeweg. Uitvoerbaarheid van het voornemen op deze locatie in relatie tot alle relevante omgevingsaspecten wordt beschreven in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen met betrekking tot (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Voor de drie rijksdoelen zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Bij de realisatie van het tankstation is sprake van een dermate kleinschalige ontwikkeling dat geen nationale belangen in het spel zijn.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld met een algemene maatregel van bestuur (AMvB); het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De inwerkingtreding van het Barro vindt gefaseerd plaats. Zowel in 2009 als medio 2011 is een ontwerpbesluit gepubliceerd. De onderdelen uit 2009 met de nationale belangen uit onder meer de Nota Ruimte zijn inmiddels vastgesteld. De regels zijn bedoeld om op lokaal niveau in bestemmingsplannen te worden verwerkt. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (en eventuele concrete beleidsbeslissingen) uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB Ruimte voor de Rivier, de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Deze belangen maken nog steeds deel uit van het geldende nationale ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Medio 2012 is het Barro aangevuld. De inhoud van deze artikelen is gebaseerd op de nieuwe onderwerpen van het ruimtelijke beleid, die door het Rijk in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn vastgesteld. Het betreft onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Conclusie

In het Barro staan geen regels en onderwerpen die van toepassing zijn of betrekking hebben op het voornemen. Het voorgenomen plan is dus niet in strijd met het Barro.

Luchthavenindelingbesluit

Het luchthavenindelingbesluit (LIB) is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. In het Luchthavenindelingbesluit zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Voor het beperkingengebied gelden strengere eisen ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting.

Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol.

Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Conclusie

Het plangebied ligt in het beperkingengebied. De bouwhoogtes die maximaal toegestaan zijn in dit plan en de bijbehorende functies zijn niet in strijd met het LIB.

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen volgen de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierbij moet, in essentie, worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte;
2. indien er sprake is van een behoefte, wordt nagegaan in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien.

Analyse en conclusie

Als gevolg van de verplaatsing van het tankstation naar het plangebied, zullen tankstations in de omgeving mogelijk te maken krijgen met omzetteffecten. Hiertoe is een onderzoek uitgevoerd naar de actuele marktmogelijkheden van tankstations in Diemen en omgeving, en naar de ruimtelijk-economische effecten die de verplaatsing naar verwachting met zich mee zal brengen. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 1. In het onderzoek is de huidige aanbodstructuur in Diemen en omgeving geanalyseerd, de verhouding tussen vraag en aanbod en trends en ontwikkelingen van vraag en aanbod van brandstof.

Geconcludeerd wordt dat er momenteel een gezonde balans is in vraag en aanbod van tankstations, waarbij wordt opgemerkt dat het huidige aanbod zelfs bovengemiddeld functioneert. Naar verwachting zal de vraag naar brandstoffen (ondanks de landelijke trends) verder toenemen in Diemen en omgeving, als gevolg van de bevolkingsgroei en uitbreiding van het wegennet. Het autoverkeer in het hele gebied zal behoorlijk toenemen met een groeiende vraag naar brandstoffen tot gevolg. Daarnaast is onlangs (na gereedkoming van het onderzoek in bijlage 1) een tankstation in het verzorgingsgebied wegens een reconstructie van de nabijgelegen A9 gesloten. Op deze locatie bestaat geen mogelijkheid voor heropening van dit tankstation. Door technische ontwikkelingen zal de vraag per voertuig wel gaan afnemen. Uitgaande van het huidige aantal tankstations kan per saldo voor de komende jaren worden uitgegaan van meer dan voldoende kansen voor een gezonde omzetontwikkeling. Daarmee wordt voldaan aan voorwaarde 1 van de ladder voor duurzame verstedelijking.

De verplaatsing van het tankstation vindt plaats in kader van herontwikkeling /herstructurering van bestaand stedelijk gebied (ontwikkeling Holland Park/Bergwijckpark). Een ecologisch weinig waardevol en ook anderszins ongebruikt terrein krijgt door de komst van het nieuwe tankstation vervolgens een ruimtelijk passende invulling. Daarmee wordt voldaan aan voorwaarde 2 van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 'Kwaliteit door veelzijdigheid' (verder: de structuurvisie) en de bijbehorende verordening (verder: PRV) vastgesteld. Op 29 november 2011 is de eerste herziening van de structuurvisie vastgesteld. Op 3 februari 2014 is een beleidsarme wijziging van de PRV vastgesteld.

In de structuurvisie geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. De structuurvisie vormt het beleid van de provincie, dat niet direct doorwerkt naar gemeenten. Hiervoor is de PRV opgesteld. In de PRV zijn, op basis van de structuurvisie, regels gesteld waar gemeenten in hun bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van de structuurvisie en PRV.

3.3 Gemeentelijk beleid

Parkeernota

In 2001 is een parkeernota voor de werkgebieden vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat voor de industriegebieden geen parkeerregulerende maatregelen nodig zijn. Indien nodig - en waar dat kan - kan de parkeercapaciteit in de openbare ruimte worden uitgebreid. De eisen aan parkeerruimte op eigen terrein dienen te worden gehandhaafd, dan wel te worden geactualiseerd (verscherpt). De parkeerbehoefte van het tankstation wordt op het eigen terrein van het tankstation gerealiseerd, waardoor het bestemmingsplan in lijn is met de Parkeernota.

Groenstructuurplan en groenbeleidsplan

Deze plannen geven de gewenste hoofdgroenstructuur voor Diemen weer. De notitie gaat, behalve op de situering en het soort groen, tevens in op mogelijk (mede-)gebruik van het groen. Van belang is onder andere dat de Provincialeweg is aangemerkt als weg met een bomenrij met een structurerende functie voor de hele gemeente.

Op de structurerende functie van het huidige groen in het plangebied wordt nader ingegaan in paragraaf 4.9.

Natuurbeleidsplan Diemen

Diemen is een groene gemeente met opvallend waardevolle natuur binnen de stadsgrenzen. De gemeente Diemen heeft al de beschikking over een groenbeleidsplan (1995) en een groenstructuurplan (1997). In het aanvullende Natuurbeleidsplan (2009) staan de ecologische waarden centraal. Dit plan dient gezien te worden als een sectoraal plan, het is geschreven vanuit natuuroogpunt. Bij besluitvorming vormt dit plan één van de afwegingskaders. Het plan vormt onder andere input voor de Structuurvisie en kan gebruikt worden als onderbouwing bij bv. subsidieaanvragen en bij de vraag om compensatiemaatregelen bij uitbreiding rijks- en spoorwegen. Het Natuurbeleidsplan kan ook weer dienen als input voor het opstellen van het nieuwe groenbeleidsplan.

Het streven van Diemen wat betreft het natuurbeleid is als volgt: "Het in stand houden en verbeteren van de ecologische verbindingen en van de leefomstandigheden van plant- en diersoorten in Diemen en het afstemmen hierop van de recreatieve mogelijkheden voor fietsers en wandelaars".

De wegen- en spoortaluds worden beschouwd als onderdeel van het netwerk van verbindingzones voor fauna. Er is niet concreet voor elk deel van de verbindingen bepaald welke elementen van ecologische waarde zijn. De groenstrook ten zuiden van de Provincialeweg (gelegen binnen de gemeente Amsterdam) is in ieder geval deel van de Bijlmerweide, een ruigtegebied. De ecologische waarde van het plangebied als zodanig is niet door de gemeente Diemen vastgelegd.

De elementen in het gebied die een verbindende waarde hebben in de context van de omgeving zijn:

- de watergang en de oever;
- de hoog opgaande bomen in het plangebied;
- het spoortalud ten westen van het plangebied;

- het bospark aan de zuidoostkant van de Provincialeweg.

Binnen het plangebied zijn de watergang en de oever en de hoog opgaande bomen onderwerp van een nadere analyse, in paragraaf 4.8.

Conclusie

Ten aanzien van het onderwerp ecologie is een nadere afweging gewenst. Deze afweging is opgenomen in paragraaf 4.8.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Algemene m.e.r.-beoordeling

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. Hierbij geldt de omvang van een project als richtwaarde, en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect.

Plansituatie

Voor dit plan wordt overwogen dat:

- het project, gelet op de aard en omvang, beneden relevante drempelwaarden blijft, namelijk de activiteit "oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de ondergrondse opslag van gasvormige brandstoffen" welke voorkomt op de D-lijst van het Besluit m.e.r. blijft ruim onder de drempelwaarde "gevallen waarin ten behoeve van de opslag een ruimte wordt gecreëerd van 1 miljoen m³ of meer".
- er geen belangrijke milieueffecten optreden (zoals hierna verder wordt toegelicht), autonoom en in vergelijking met de huidige situatie.

Conclusie

Gelet op voorgaande overweging is het aanvaardbaar af te zien van de uitvoering van een Plan-m.e.r.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen (blijven) uitoefenen.

De milieuzonering wordt gebaseerd op de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering". De meest actuele uitgave dateert van 2009. De VNG-publicatie geeft per bedrijfstype aan op welke indicatieve afstanden er relevante invloeden vanwege een gemiddeld bedrijf van dat type kunnen worden ondervonden. Voor wat betreft de beoordeling van de verschillende milieueffecten (geur, stof, geluid en gevaar) gaat de VNG-publicatie uit van richtwaarden voor het omgevingstype 'rustige woonwijk en rustig buitengebied'.

Hierna wordt de inpasbaarheid van het tankstation in het licht van genoemde publicatie nader overwogen. Daarbij wordt zowel ingegaan op het tankstation als milieuhinder veroorzakende inrichting als op het tankstation als milieuhindergevoelig object voor inrichtingen uit de omgeving.

Plansituatie

Het tankstation als milieuhinder veroorzakende inrichting

Een benzineservicestation zonder LPG is in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' opgenomen als

een categorie 2 bedrijf. De grootste aan te houden afstand is 30 meter vanwege de aspecten geur en geluid. Op de andere aspecten geeft de genoemde publicatie kleinere richtafstanden, namelijk 10 m voor gevaar en 0 m voor stof. De dichtstbijzijnde milieugevoelige bebouwing betreft woonbebouwing op een afstand van ruim 200 meter van het tankstation. Voor wat betreft alle aspecten (geur, stof, geluid en gevaar) is inpassing van het tankstation dus aanvaardbaar. Daarnaast zijn er specifieke veiligheidsafstanden van toepassing als gevolg van de mogelijkheid om de brandstof CNG aan te bieden bij het tankstation dat mogelijk wordt gemaakt met voorliggend bestemmingsplan. Dit punt wordt nader beschouwd in 4.6 Externe veiligheid.

Het tankstation als milieuhindergevoelig object voor inrichtingen in de omgeving

Een tankstation is in beginsel geen milieugevoelig object. De hinderaspecten geur, stof, geluid en gevaar, welke eventueel worden veroorzaakt vanuit bedrijven uit de omgeving, zijn hier planologisch gezien niet relevant, althans in beginsel. Op twee aspecten is een nadere overweging echter noodzakelijk.

Ten eerste: het tankstation ligt gedeeltelijk in een geluidszone vanwege industrielawaai. De inpassing van het tankstation heeft echter geen gevolgen voor deze geluidszone, omdat binnen het plangebied geen geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt.

Ten tweede: het tankstation is gelegen naast de Provincialeweg en in de omgeving van een spoorweg die beiden vanuit oogpunt van externe veiligheid (transport gevaarlijke stoffen) relevant zijn. Aangezien een tankstation in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) een beperkt kwetsbaar object dienen de risico's hiervan nader beschouwd te worden. Dit gebeurt in 4.6 Externe veiligheid.

Middels voorliggend bestemmingsplan worden behalve een tankstation geen andere kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) mogelijk gemaakt.

Interne zonering

Tot slot wordt opgemerkt dat voor het publiek toegankelijke functies van het tankstation (de shop, autowasgelegenheid, de parkeerplaatsen e.d.) onderdeel uitmaken van het benzineservicestation als geheel. Interne zonering (dus binnen de inrichting) hoeft in het kader van goede ruimtelijke ordening niet nader beschouwd te worden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen realisatie van het tankstation uit oogpunt van 'bedrijven en milieuzonering' aanvaardbaar is.

4.3 Mobiliteit

Het tankstation ligt aan de gebiedsontsluitingsweg Provincialeweg. Door middel van voorrangskruisingen wordt het tankstation ontsloten op de Provincialeweg.

Verkeersgeneratie

Maatgevend voor de verkeersgeneratie van en naar het tankstation is de verkoop van brandstof. In figuur 4.1 is de te verwachten verkeersgeneratie als gevolg van een maximale doorzet van 6 miljoen liter brandstof per jaar opgenomen (bovenkant van de bandbreedte 4,8 - 6 miljoen liter per jaar), gebaseerd op het programma zoals beschreven in paragraaf 2.4. Daarnaast worden door de aanwezigheid van een shop en autowasgelegenheid extra voertuigbewegingen gegenereerd. Dat wil zeggen: bezoekers die enkel voor deze voorzieningen het tankstation bezoeken. Aangenomen is dat door de unieke bezoekers voor de shop en autowasgelegenheid het aantal bezoekers met 15% toeneemt ten opzichte van het berekende aantal tankende bezoekers. Aanbieding van CNG, GTL en de mogelijkheid van elektrisch laden zijn niet meegenomen in de berekening van de verkeersgeneratie omdat dit brandstoffen in ontwikkeling zijn, en tevens zijn het alternatieven brandstoffen die de klassieke brandstoffen zullen vervangen. Dit betekent dat dit per saldo geen wezenlijke toename van verkeersbewegingen tot gevolg zal hebben. Het enige dat kan voorkomen is dat het nieuwe tankstation in de omgeving tijdelijk de enige leverancier van CNG/GTL en laadpalen zijn, dus dat dit tijdelijk extra klanten zal trekken. Dat effect zal weer verdwijnen naarmate de aanbieding van alternatieve brandstoffen en laadpalen in de omgeving zal toenemen als gevolg van deze marktontwikkeling.

Dit levert de volgende verkeersbewegingen op:

	Totale brandstofverkoopvolume		Tankinhoud voertuig		aantal bewegingen etmaal		
	per Jaar	per dag (gem.)	auto	vracht	auto	vracht	Totaal
Brandstof	6.000.000 liter	16.438 liter	27,5	n.v.t.	598	n.v.t.	598
Subtotaal					598	0	598
Extra - unieke bezoekers shop / Wasgelegenheid (+15%)					90	0	90
Totaal					688	0	688

Figuur 4.1: Verkeersgeneratie tankstation

Door de planontwikkeling zullen maximaal circa 700 motorvoertuigen per etmaal extra van de Provincialeweg afslaan om te gaan tanken. Dit zijn circa 70 voertuigen per uur en komt neer op circa 1 voertuig per minuut.

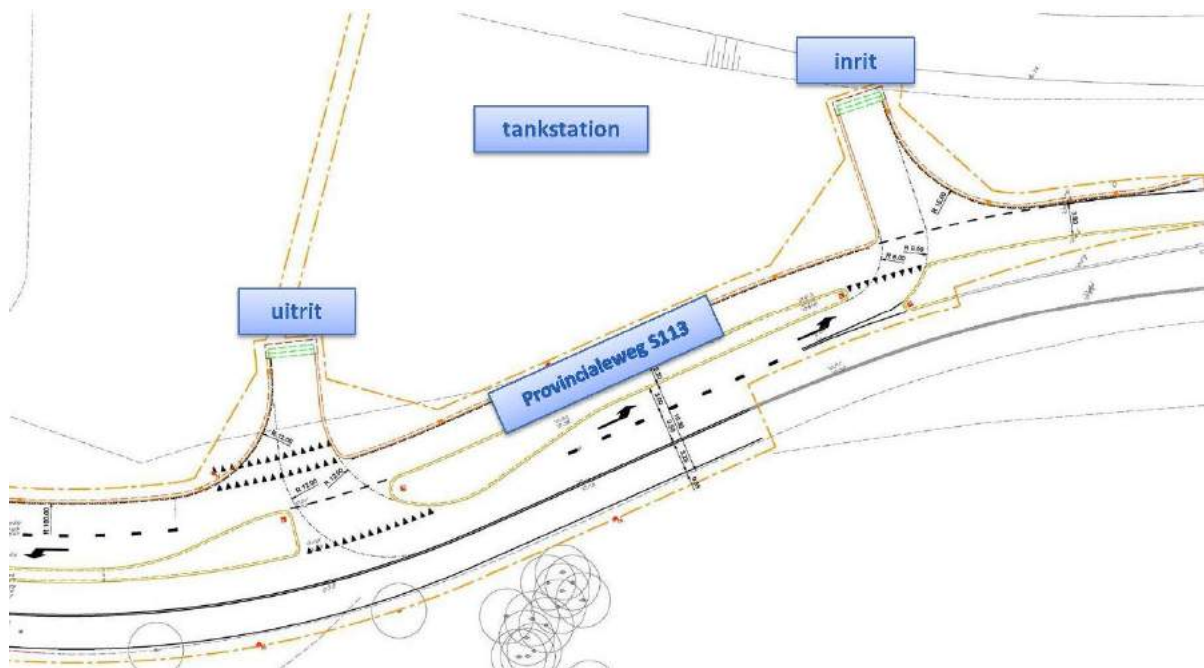
Het is aannemelijk dat vrijwel alleen bestaande passanten de weg verlaten om te tanken. Door de grote dekking aan tankstations in het gebied, is de verwachting dat ter plaatse nauwelijks extra verkeer gegenereerd wordt, namelijk slechts 90 verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van de shop en autowasgelegenheid. De ontwikkeling leidt daardoor niet tot een substantieel ander verkeersbeeld op het direct omliggende wegennet.

Verkeersafwikkeling aansluiting tankstation

Het brandstofverkoopspunt sluit aan op gebiedsontsluitingsweg Provincialeweg. Via een voorrangskruising wordt aangesloten op de Provincialeweg. Uit prognoses blijkt dat de Provincialeweg een verkeersintensiteit kent van circa 18.000 motorvoertuigen per etmaal in 2030. In 2015 was dit nog circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

Uitgangspunt voor de berekeningen was een separate in- en uitgang van het tankstation, wat in de berekeningen voor de verkeersafwikkeling neerkomt op twee afzonderlijke voorrangskruisingen. In de initiële berekeningen is uitgegaan van een minimale aansluiting, dat wil zeggen zonder middenberm of extra links- of rechtsafvak op de rijbaan. Uit die initiële berekening bleek dat de afwikkeling in de spits voor het uitgaande verkeer het lastigste is. De wachttijd voor deze automobilisten is gemiddeld circa 20 seconden, zowel in 2015 als in prognosejaar 2030 (figuur 4.3). Deze wachttijd is objectief gezien misschien niet veel, maar kan door sommige automobilisten als (te) lang worden ervaren. Het verkeer dat naar het tankstation toe rijdt (ingehend) levert geen afwikkelingsproblemen op.

Om een voldoende veilige ontsluiting te kunnen waarborgen wordt de Provincialeweg daarom ter plaatse aangepast met een middenberm en linksaf-opstelstrook voor verkeer dat uit westelijke richting het tankstation wil benaderen en een middenberm voor verkeer dat in oostelijke richting het tankstation wil verlaten, conform figuur 4.2. Deze aanpassing past binnen het geldende bestemmingsplan. De wachttijden van deze verkeerskundige oplossing zijn significant lager (zie figuur 4.3) en zullen derhalve niet leiden tot verkeersonveilige situaties.



Figuur 4.2: In- en uitrit tankstation

Jaartal	Afwikking minimale aansluiting (zonder middenberm)		Afwikking aangepaste aansluiting (met middenberm)	
	Ingang	Uitgang	Ingang	Uitgang
2015	< 15 sec	20 sec	< 15 sec	< 15 sec
2030	< 15 sec	20 sec	< 15 sec	< 15 sec

Figuur 4.3: Afwikking verkeer zonder en met middenberm

Conclusie

Het plan is uit oogpunt van mobiliteit haalbaar en uitvoerbaar.

4.4 Geluid

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen en geluidproducerende bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen en/of geluidproducerende bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen en/of geluidproducerende bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Plansituatie

Dit bestemmingsplan biedt geen ruimte voor geluidsgevoelige functies zoals woningen en scholen, dus is een akoestisch onderzoek niet nodig. Andersom bedraagt de afstand van het tankstation tot de dichtstbijzijnde woningen of andere (wettelijk bepaalde) geluidgevoelige functies ruim 200 meter. Het tankstation is (gelet op de beperkte extra verkeersaantrekkende werking zoals beschreven in paragraaf 4.3) niet van invloed op de gevelbelasting van geluidgevoelige functies in de omgeving. Tevens voldoet de inpassing van het tankstation aan de aan te houden richtafstand van 30 meter voor geluid uit de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

Conclusie

Het plan is uit oogpunt van geluid haalbaar en uitvoerbaar.

4.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het Nederlandse wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen', van de Wet milieubeheer. Dit wettelijk stelsel wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' ('Wlk') genoemd. Uit de 'Wet luchtkwaliteit' volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden;
- Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo verbetering van de luchtkwaliteit plaats door mitigerende maatregelen;
- De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de afzonderlijke concentraties van de componenten NO₂ en PM₁₀ veroorzaakt van maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarden van NO₂ en PM₁₀. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³;
- De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Plansituatie

Uitgangspunt is dat alleen passanten de weg verlaten om te tanken. Door de grote dekking aan tankstations in het gebied, is de verwachting dat nauwelijks extra verkeer gegenereerd wordt (zie paragraaf 4.3 Mobiliteit), circa 90 voertuigbewegingen per etmaal. De ontwikkeling leidt daardoor niet tot een ander verkeersbeeld op het direct omliggende wegennet.

Conclusie

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het voornemen niet wezenlijk van invloed is op de luchtkwaliteit en dus inpasbaar is.

4.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid betreft de kans op overlijden voor burgers (aanwezig in bebouwing of verblijfsgebieden grenzend aan risicobronnen) als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij de risicobron. Risicobronnen kunnen bedrijven zijn, maar ook het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorwegen en via buisleidingen. Ook risico's veroorzaakt door windturbines (afvallen rotorbladen) en dalend en stijgend vliegverkeer bij vliegvelden, wordt gerekend tot de externe veiligheidsrisico's.

Dit risico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico kan met behulp van een diagram worden weergegeven.

Ten aanzien van externe veiligheid is verschillende wet- en regelgeving van toepassing:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (inrichtingen);
- de Regeling externe veiligheid (Revi) (inrichtingen);
- de Registratiebesluit externe veiligheid (inrichtingen);

- de ministeriële regeling provinciale risicokaart (inrichtingen);
- het Besluit risico's Zware Ongevallen (BrZO) (inrichtingen);
- het Vuurwerkbesluit (inrichtingen);
- Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (vervoer gevaarlijke stoffen);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) (buisleidingen);
- Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) (buisleidingen).

Plansituatie

In het plangebied wordt een tankstation mogelijk gemaakt zonder LPG, maar met de mogelijkheid tot het aanbieden van alternatieve brandstoffen als GTL, CNG alsmede laadpunten voor elektrische auto's. CNG is is Compressed Natural Gas (gecomprimeerd aardgas). Gecomprimeerd aardgas is een duurzame motorbrandstof vergeleken met de traditionele motorbrandstoffen benzine en diesel. Gecomprimeerd aardgas wordt vooral gebruikt voor personenauto's en lichtere bedrijfsauto's. De effecten bij calamiteiten zijn voor gecomprimeerd aardgas veel minder groot dan de effecten bij calamiteiten met LPG. Hierna wordt daar dieper op ingegaan. Het product GTL verhoudt zich qua risicoprofiel met diesel. Omdat deze brandstof niet onder de werkingssfeer van externe veiligheid wet- en regelgeving valt, dienen in bestemmingplannen geen bijzondere regels of contouren opgenomen te worden. Ook elektrische laadpalen zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid wet- en regelgeving niet relevant.

In het kader van externe veiligheid zijn er drie te beschouwen risicobronnen in beeld gebracht middels het in bijlage 2 gevoegde onderzoek:

- Het tankstation als risicobron
- Transport van gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg
- Transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht – Diemen

Het tankstation als risicobron

Op basis van het Activiteitenbesluit hoeft het groepsrisico en het plaatsgebonden risico niet nader bepaald te worden voor een tankstation zonder LPG. Hierdoor hoeft niet getoetst te worden wat mogelijke effecten zijn voor het groepsrisico in relatie tot nabijgelegen bebouwing, zoals de vernieuwingslaagbouw die gepland wordt in Bijlmer-Noord, aan de Daalwijkdreef/Elswijkdreef. Aangezien het aanbieden van CNG wel mogelijk wordt gemaakt, dienen op basis van artikel 3.18 van het Activiteitenbesluit veiligheidsafstanden in acht te worden genomen en in het bestemmingsplan geborgd te worden. Dit is verwerkt in artikel 3.4.a in de planregels, waarin middels een specifieke gebruiksregel is geregeld dat de bufferopslag en de afleverzuil van CNG niet binnen 20 m van (een bestemming voor) een kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object (als bedoeld in art. 1 Bevi) gesitueerd mogen worden.

Transport van gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg dient op basis van het Bevt het PR en GR te worden beoordeeld. Voor een weg buiten de bebouwde kom (zoals de Provincialeweg) geldt als vuistregel dat er geen 10-6 per jaar PR-contour (hierna plaatsgebonden risicocontour) aanwezig is als het aantal tankauto's van de stofcategorie GF3 lager is dan 500. Over de Provincialeweg worden 300 tankauto's vervoerd. Dit betekent dat de weg geen plaatsgebonden risicocontour heeft in zowel de huidige als toekomstige situatie. Daarmee vormt het plaatsgebonden risico van de Provincialeweg geen belemmering voor de ontwikkeling van het plan.

Het groepsrisico van de Provincialeweg nabij het plangebied (weg met eenzijdige bebouwing) kleiner is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde als gevolg van de lage populatiedichtheid binnen 200 meter aan één zijde van de weg. Het groepsrisico van de Provincialeweg dient derhalve slechts beperkt verantwoord te worden. Zie hiervoor de beschrijving van de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid hierna.

Transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht – Diemen

Conform artikel 8 van het Bevt is de bepaling van het PR en GR alleen van toepassing voor een plangebied dat, geheel of deels, binnen 200 meter van een transportroute met vervoer van gevaarlijke stoffen gelegen is. Het plangebied ligt op meer dan 200 meter van de spoorlijn. Voor de spoorlijn is derhalve geen beoordeling van het PR en GR vereist, het groepsrisico dient beperkt verantwoord te worden. Zie hiervoor de beschrijving van de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid hierna.

Mogelijkheden rampenbestrijding en zelfredzaamheid

Onderstaand is voor de Provincialeweg en de spoorlijn inzicht gegeven in de mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en rampenbestrijding, hiermee wordt invulling gegeven aan de beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid

Het plangebied is goed bereikbaar voor hulpdiensten. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid van een incident nabij het tankstation wordt in het Omgevingsvergunningstraject gedeelte milieu nader uitgewerkt. In dat traject wordt samen met de Veiligheidsregio verdere invulling gegeven aan de bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen in het plangebied.

De Veiligheidsregio concludeert dat de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen nabij het spoor onvoldoende zijn. Voor de Provincialeweg is de bereikbaarheid goed en zijn de bluswatervoorzieningen zeer beperkt. Het bevoegd gezag kan afwegen om het minimale risico wat er is, te mitigeren in het plangebied door aldaar extra maatregelen te nemen voor het scenario toxische wolk. Aangezien de verdere uitwerking van het plan in het Omgevingsvergunningstraject gedeelte milieu zal gaan plaatsvinden, wordt in dat traject samen met de Veiligheidsregio verdere invulling gegeven aan de bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Voor de zelfredzaamheid blijkt dat de alarmering alleen via SMS Alert niet afdoende zal zijn. Aangezien de verdere uitwerking van het plan in het Omgevingsvergunningstraject gedeelte milieu zal plaatsvinden, wordt in dat traject samen met de Veiligheidsregio verder invulling gegeven aan de vluchtmogelijkheden en de eventuele voorzieningen aan de bouwwerken ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Conclusie

Het groepsrisico en bijhorende aspecten in het kader van de beperkte verantwoording groepsrisico zijn inzichtelijk gemaakt. Het groepsrisico van de verschillende risicobronnen acht de gemeente acceptabel, omdat de risico's beperkt zijn en in het Omgevingsvergunningstraject gedeelte milieu maatregelen genomen worden om de veiligheid te borgen. Het plan is uit oogpunt van externe veiligheid haalbaar en uitvoerbaar.

4.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

Plansituatie

Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek, bestaande uit vooronderzoek en veldwerk, uitgevoerd conform de NEN5725 en NEN5750, opgenomen in bijlage 3. Op basis van het vooronderzoek is vastgesteld dat op de onderzoekslocatie geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen dat het tramemplacement en de voormalige stortplaats de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie negatief hebben beïnvloed.

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat zowel op het maaiveld als in het opgeboorde materiaal in het veldonderzoek geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen. In de boven- en ondergrond zijn plaatselijk licht verhoogde gehalten PAK, minerale olie, kwik, lood, en PCB's gemeten. Deze licht verhoogde gehalten vormen geen belemmering voor de beoogde bestemming.

De bescherming van de bodem tegen mogelijke milieuschade ten gevolge van de bedrijfsvoering van het tankstation is geregeld in de Wet Milieubeheer. De beoogde activiteiten zijn meldingsplichtig in het kader van het Activiteitenbesluit, een stap in de vergunningsfase die zal volgen nadat het bestemmingsplan is vastgesteld. Bijvoorbeeld de verplichting tot het aanleggen van een vloeistofdichte vloer wordt in de vergunningfase geregeld.

Conclusie

Het plan is uit oogpunt van bodemkwaliteit haalbaar en uitvoerbaar.

4.8 Ecologie

Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Deze bescherming is in Nederland geregeld in de Wet natuurbescherming. Ten tijde van het onderzoek, dat voor dit plan is uitgevoerd, golden nog de Flora- en faunawet voor soortenbescherming en de Natuurbeschermingswet 1998 voor gebiedsbescherming. In dit plan en in het onderzoek (zie hierna) zijn daarom nog de oude wetten vermeld. Zowel het onderzoek als de navolgende overwegingen en conclusies blijven niettemin onverminderd van toepassing.

Soortenbescherming

Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene ontheffing voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2) is ontheffing mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel afgeweken worden na een uitgebreide toetsing.

Gebiedsbescherming

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten. Een belangrijk onderdeel van de Natuurbeschermingswet is dat er geen vergunning gegeven mag worden voor handelingen of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de habitats van soorten, waarvoor een gebied is aangewezen. Wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat er schadelijke effecten kunnen optreden, dan dient de initiatiefnemer een 'passende beoordeling' te maken. Dat betekent een onderzoek naar alle aspecten van het project en welke gevolgen die kunnen hebben voor datgene wat bescherming geniet.

Plansituatie

Om de effecten van het voornemen op ecologie te kunnen bepalen is een Flora en faunaonderzoek uitgevoerd. Dit rapport is opgenomen in bijlage 4.

De onderstaande tabel geeft weer voor welke beschermde soort(groep)en het te verwachten is dat, zonder mitigerende maatregelen, negatieve effecten zullen optreden.

Soortgroep	Soort(en)	Mogelijk of te verwachten effect
vleermuizen	gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger	geen
broedvogels	diverse soorten broedvogels van stedelijk gebied: ekster, merel, roodborst etc.	aantasting en verstoring van broedgevallen
vissen	kleine modderkruiper, bittervoorn, rivierdonderpad	doden en verwonden

Figuur 4.4: Mogelijke negatieve effecten op beschermde soorten van de Flora- en faunawet in of nabij het plangebied

Het volgende wordt geconcludeerd ten aanzien van effecten op beschermde natuurwaarden:

- Voor de mogelijk voorkomende licht beschermde soorten (tabel 1 FF-wet) geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling van ontheffingsplicht. De algemene zorgplicht is wel van kracht.

- Van de zwaarder beschermde soorten is het niet uit te sluiten dat niet-jaarrond beschermde broedvogels, vleermuizen, bittervoorn en kleine modderkruiper voorkomen in (de directe nabijheid van) het plangebied.
- Er kan niet worden uitgesloten dat negatieve effecten op broedvogels (niet-jaarrond beschermd) en vissoorten aan de orde zijn indien geen maatregelen worden genomen. Mitigerende maatregelen zijn nodig om deze effecten te beperken of te voorkomen.
- Door het nemen van mitigerende maatregelen zijn effecten op de eventueel voorkomende soorten volledig uit te sluiten. Overtreding van de Flora- en faunawet en ontheffingsplicht zijn dan niet aan de orde. Ook is aanvullend onderzoek naar het voorkomen van soorten dan niet nodig.

Mitigerende maatregelen

Niet-jaarrond beschermde broedvogels

Er dient rekening te worden gehouden met het optreden van schadelijke effecten op niet-jaarrond beschermde broedvogels. Dit is te voorkomen door:

- buiten het broedseizoen te werken, of
- te zorgen dat buiten de verstoringssafstand van de betreffende soorten gewerkt wordt, of
- voorafgaand aan het broedseizoen de broedbiotoop voor vogels ongeschikt te maken en (gedurende het broedseizoen) te houden; dit betekent het rooien van alle bomen en ruigten buiten het broedseizoen en waar nodig geregeld maaien.

Ontheffing voor verstoring van broedgevallen wordt in principe niet verleend, waardoor het voorkomen van verstoring van broedende vogels noodzakelijk is.

Vissen

De volgende maatregelen zorgen ervoor, dat het doden en verwonden van in de watergangen mogelijk aanwezige bittervoorns en kleine modderkruipers tot een minimum beperkt wordt:

- één richting op werken, zodat de vissen kunnen vluchten;
- direct voorafgaand aan de vergraving de eventueel aanwezige vissen en zoetwatermosselen door een ecooloog laten wegvangen en overzetten naar wateren in de directe omgeving;

Omdat de watergang als zodanig blijft bestaan, is er voldoende gebied voor de vissen aanwezig om naar toe te vluchten tijdens de werkzaamheden. Tevens wordt een natuurvriendelijke oever aangelegd waardoor de omstandigheden voor vissoorten uiteindelijk verbeteren. De NVO wordt hieronder beschreven.

Natuurvriendelijke oever

De bouw van het tankstation betekent dat de huidige ruigte en bomen grotendeels zullen verdwijnen. Daarmee zal minder relatief ongestoord broed- en foerageergebied voor vogels en leefgebied voor kleine zoogdieren beschikbaar zijn. De ecologische structuur van de omgeving wordt beperkt aangetast, omdat de Bijlmerweide en het spoortalud onaangetast blijven. De watergang langs de noordzijde van het plangebied blijft ook bestaan. De oever en de watergang hebben in de huidige situatie een beperkte natuurwaarde, vanwege de steilheid van de oever (en dus een zeer korte gradiënt van nat naar droog), de lage diversiteit van oeverflora en de afwezige watervegetatie. In deze watergang zal een natuurvriendelijke oever (NVO) worden aangelegd. Aanleg van een NVO brengt hierin verbetering in. De vochtgradiënt wordt veel breder, wat mogelijkheden biedt voor veel soorten flora en fauna. Tevens worden de kansen voor vissen, amfibieën en ringslang vergroot.

De watergang kent de volgende karakteristieken (leggergegevens): een bodembreedte van 5,54 meter, een waterbreedte bij referentiepeil van 7,30 meter, een waterpeil van -2,50 NAP, een waterdiepte van 0,60 meter en de helling van de taluds (L+R) is 1:1,5.

Er zijn globaal twee mogelijkheden voor een NVO:

1. flauw oever talud tenminste 1:5: meer diversiteit, doordat volledige nat-droog gradiënt wordt gerealiseerd;
2. plas/drasberm met een deel verticaal talud: minder diversiteit doordat er weinig gradiënt wordt gecreëerd. Mogelijk wel (corridor)biotoop voor ringslang te realiseren.

Het is ook goed mogelijk om te variëren; niet de hele strook hoeft hetzelfde NVO ontwerp te hebben; ook kan er plaatselijk een stukje niet-NVO zijn zonder al te veel verlies van functionaliteit.

Voor beide opties is bestaat een ruimtebehoefte van 5 à 5,5 meter vanaf de waterkant. Bij optie 1 bedraagt de breedte van de extra strook oppervlaktewater 2 meter en bij optie 2 ca. 2,5 meter. Tevens dient een beheerpad aangelegd te worden ten behoeve van de NVO.

Conclusie

Door zowel in het plan als financieel ruimte te reserveren voor de aanleg van een natuurvriendelijke oever is het plan uit oogpunt van ecologie aanvaardbaar en uitvoerbaar.

4.9 Water

Wettelijk kader en beleid

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan in een zo vroeg mogelijk stadium in gesprek komt met in dit geval de gemeente en de waterbeheerder. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Waternet voert taken uit in opdracht van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Bij het tot stand komen van het bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's.

Europa

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) haar drie hoofdtaken zorg voor veiligheid achter de dijken, zorg voor voldoende water en zorg voor schoon water. Daarnaast voert AGV in zijn beheersgebied taken uit die de waterschappen aanduiden als maatschappelijke neventaken. Voor AGV zijn dat vaarweg- en nautisch beheer, faciliteren van het recreatief medegebruik van wateren en dijken, zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische, landschappelijke, en architectonische waarden. De beleidsvoorbereidende, uitvoerende en administratieve taken heeft AGV opgedragen aan de stichting Waternet. Dit waterbeheerplan gaat over de waterschapstaken van AGV, waarbij AGV wel steeds het oog houdt op de samenhang van deze taken met het geheel van waterketen- en watersysteemtaken, ofwel de watercyclus. Tevens geeft dit waterbeheerplan aan de opgaven vanuit de KRW en vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel).

Waterhuishoudkundige aspecten m.b.t. het plan

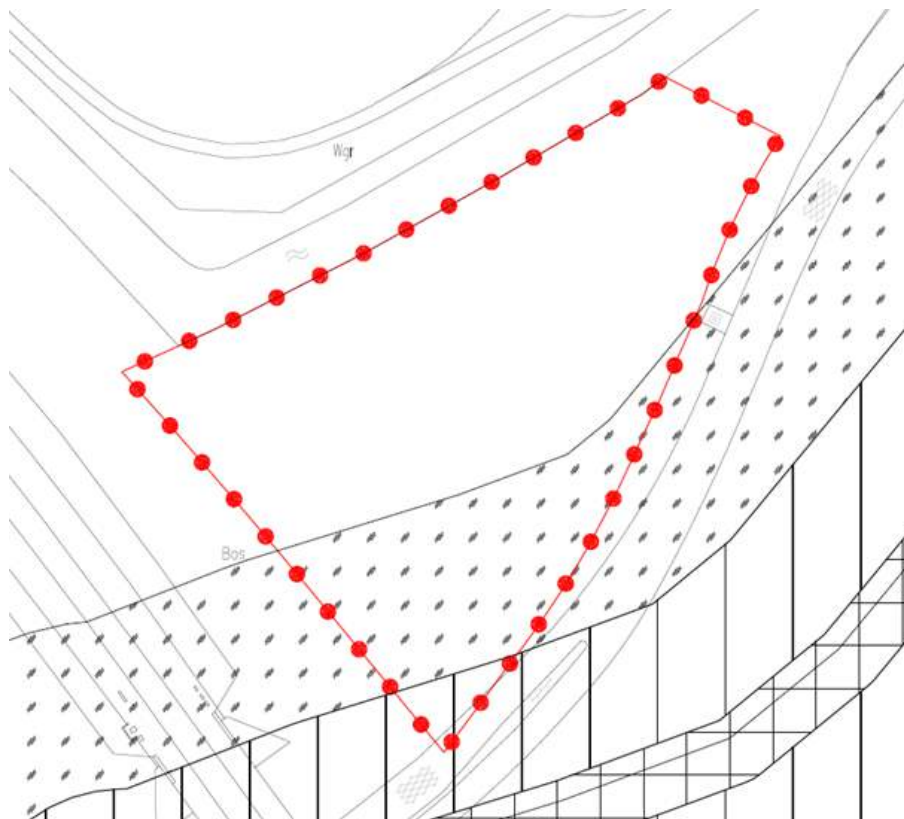
1. Relatie tot secundaire kering;
2. Toename verhard oppervlak;
3. Afstroming en open water.

Situatie plangebied

1. Relatie tot secundaire kering

Ten zuiden van het plangebied, aan de overzijde van de Provincialeweg ligt een waterkering (compartimenteringskering). De waterkering betreft kering A2032-002 "Daalwijdreef" van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Het is een secundaire kering. De kernzone van de kering ligt buiten het plangebied. De binnenbeschermingszone ligt voor zeer klein gedeelte (nabij de kruising van de Provincialeweg/Elsrijkdreef) in het plangebied. De buitenbeschermingszone ligt voor een gedeelte in het plangebied (zie figuur 4.2). Ten behoeve van het zeker stellen van de

waterkeringveiligheid is onderzoek uitgevoerd naar mogelijke effecten van een tankstation op de nabijgelegen secundaire kering. In dit onderzoek is ook de mogelijkheid van vestiging van een tankstation dat naast klassieke brandstoffen ook LPG aanbiedt onderzocht. Voorliggend bestemmingsplan maakt het aanbieden van LPG niet mogelijk.



Figuur 4.5: Secundaire waterkering in relatie tot het plangebied

Verklaring figuur 4.5:

- ruitarcering: kernzone
- verticale arcering: binnenbeschermingszone
- stiparcering: buitenbeschermingszone

Onderzoek mogelijke effecten tankstation op secundaire kering

De beoogde locatie voor het tankstation ligt deels in de buitenbeschermingszone van een waterkering, aan buitendijkse zijde. Waterbeheerder Waternet hanteert het uitgangspunt dat de inrichting van het tankstation geen enkele invloed op de totale zone (dus zowel kernzone, binnenbeschermings- en buitenbeschermingszone) van de secundaire kering heeft bij een "onvoorziene omstandigheid".

In het onderzoek in bijlage 5 is de mogelijke invloed van een tankstation op de waterkeringveiligheid bepaald op basis van een worst-case benadering. Hiertoe zijn de volgende mogelijke gebeurtenissen onderzocht die een risico zouden kunnen vormen voor de waterkeringveiligheid. Dit zijn:

- het falen van een leiding;
- een explosie van een onder- of bovengrondse benzinetank (of tankwagen).

Naar aanleiding van een zienswijze van Waternet op het voorontwerp bestemmingsplan is vervolgens een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van een explosie van een ondergrondse benzinetank om verder invulling te geven aan deze worst-case benadering. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 6. Hierna zijn alle mogelijke gebeurtenissen en de eventuele gevolgen beschreven.

Explosie ondergrondse benzinetank

In het onderzoek in bijlage 5 is bepaald dat de kans op een explosie van een ondergrondse benzinetank nihil is, omdat er geen sprake is van uitredende damp (wat zou kunnen ontsteken). Dit is niet aan de orde omdat bij het lossen van benzine van de tankwagen naar de ondergrondse opslagtank vrijwel geen benzinedamp zal vrijkomen, aangezien dit een gesloten systeem is. Benzinedamp kan

slechts vrijkomen uit de tank via een ventleiding die voorzien is van een vlamdover en voorkomt dat de vlam naar binnen slaat als de uittredende damp zou worden ontstoken. Een eventuele explosie van een ondergrondse tank kan daarom alleen plaatsvinden door een externe inslag op de tank.

Hoewel de kans op een explosie nihil is vanwege genoemde reden, is om tot een volledige beoordeling te komen van de situatie toch nader onderzoek uitgevoerd naar een eventuele explosie van een ondergrondse benzinetank. In bijlage 6 zijn de rekenresultaten van dit onderzoek opgenomen.

Berekend is dat bij een explosie in het meest negatieve scenario (een diameter van de tank van 3 meter, en een diepte van 1 meter) een explosiekrater ontstaat van maximaal 3,8 meter. Op basis van deze uitkomst is op de verbeelding en regels van het bestemmingsplan een 'gebiedsaanduiding - veiligheidszone' opgenomen waar geen brandstofopslag en/of brandstofleidingen zijn toegestaan. De zone is gebaseerd op de totale zone van de secundaire kering met daarbij een extra buffer van 3,8 meter ten opzichte van de uiterste grens van de buitenbeschermingszone van de kering.

Explosie van een bovengrondse benzinetank of tankwagen

Voor een tankwagen met benzine zijn een paar ongevalsscenario's van belang voor het ontstaan van schade aan de omgeving. In een ongevalsscenario met benzine is het nodig dat de benzine uitstroomt door bijvoorbeeld het falen van een losslang bij het overpompen van de tankwagen naar de ondergrondse opslagtank. Bij een dergelijk scenario ontstaat een plas die verdampt. Door de wind zal verspreiding van een explosieve wolk plaatsvinden en ontstaat een zogenaamde pluim die bij het bereiken van een ontstekingsbron een zogenaamde wolkbrand (flash fire) geeft in het open terrein. Om een explosie met overdruk te geven is het noodzakelijk dat de wolk ingesloten raakt tussen gebouwen of in ruimtes; slechts in dat geval zal er een deflagratie/gaswolk explosie kunnen optreden. Het tankstation staat in een open vlakte. Er zal gezien de bouw geen insluiting van de wolk op kunnen treden. Het is derhalve uitgesloten dat drukeffecten ontstaan bij ontsteking van de wolk die tot schade leiden.

Falen van een leiding

In het onderzoek naar het mogelijk falen van een leiding is vastgesteld dat de potentiële ontgrondingskuil na het falen van de leiding maximaal 0,7 meter kan bedragen.

De gevolgen van het falen van een leiding in relatie tot de kering kan worden getoetst conform NEN3651. Deze schrijft voor dat in dit geval mogelijke effecten op het grondmassief onder de kering beschouwd moeten worden. Het grondmassief bevindt zich op maximaal 4,5 meter van de kruinlijn van de kering. De beschouwde leidingen liggen significant verder weg dan het te beschouwen grondmassief, gelegen op maximaal 4,5 m ten opzichte van de kruinlijn van de kering, namelijk op circa 59 meter, aangezien leidingen op circa 60 meter van de kruinlijn liggen en de potentiële ontgrondingskuil 0,7 meter bedraagt. Omdat Waterbeheerder Waternet het uitgangspunt hanteert dat de inrichting van het tankstation geen enkele invloed op de totale zone (dus zowel kernzone, binnenbeschermings- en buitenbeschermingszone) van de secundaire kering mag hebben bij een "onvoorziene omstandigheid", is op de verbeelding en regels van het bestemmingsplan een 'gebiedsaanduiding - veiligheidszone' opgenomen waar geen brandstofopslag en/of brandstofleidingen zijn toegestaan. De hierboven genoemde 0,7 meter valt binnen de eerdergenoemde buffer van 3,8 meter die is aangehouden ten opzichte van de uiterste grens van de buitenbeschermingszone van de kering, vanwege de mogelijke explosiekrater als gevolg van ontploffing van een ondergrondse benzinetank. De 'gebiedsaanduiding - veiligheidszone' dekt derhalve beide mogelijke risico's in relatie tot de waterkering af.

Conclusie onderzoeken effecten tankstation op secundaire kering

Uit de resultaten van de onderzoeken en door het opnemen van de 'gebiedsaanduiding - veiligheidszone' waarin een verbod geldt op brandstofopslag en ondergrondse leidingen kan geconcludeerd worden dat de waterkering geen veiligheidsrisico loopt als gevolg van de aanwezigheid van het tankstation. Het bestemmingsplan is uit oogpunt van de waterkering uitvoerbaar.

2. Toename verhard oppervlak

Op grond van de keur van het waterschap dient bij een toename van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak, de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd (10% tot 20%). Het tankstation wordt aangelegd op een locatie waar zich in de huidige situatie openbaar groen bevindt. Conform het ontwerp bedraagt de toename aan verhard oppervlak maximaal circa 3.000 m², en naar verwachting minder. Dit dient gecompenseerd te worden in de vorm van de aanleg van extra open water. Er vindt geen demping plaats van oppervlaktewater.

De uitgangspunten wat betreft watercompensatie staan in onderstaande tabel. Bij de watercompensatie is uitgegaan dat het een normaal verhard peilgebied is waarbij toename van het verhard oppervlak 10%

watercompensatie noodzakelijk is, dit betekent 300 m² watercompensatie. Er zijn volgens Waternet verder geen knelpunten in het peilgebied (mondelinge mededeling Waternet, 18 februari 2016).

In het plangebied is een watergang van circa 90 meter te benutten voor de aanleg van een natuurvriendelijke oever (NVO), zie hiervoor ook paragraaf 4.8.

Met de NVO profielen zoals beschreven in 4.8 en ca. 90 meter lengte van de te benutten watergang is de volgende watercompensatie mogelijk:

- optie 1: 2 m x 90 m = 180 m² compensatie en;
- optie 2: 2 à 2,5 m x 90 m = 180 à 225 m² compensatie.

Dit betekent dat de compensatie van toename van verhard oppervlak niet geheel binnen het plangebied gerealiseerd kan worden. Voor de resterende watercompensatie (ca. 75 tot 120 m², afhankelijk van keuze NVO) wordt gebruik gemaakt van de overcompensatie van water in het plangebied HollandPark. Binnen Bergwijckpark / HollandPark wordt, in hetzelfde peilgebied, veel open water toegevoegd, wat ook kan dienen als compensatie voor de toename van het verhard oppervlak binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

3. Afstroming en open water

Het tankstation zal worden ingericht met vloeiستofdichte vloeren. Andere technische maatregelen zullen er voor zorgen dat eventueel met olie vervuild regen- of ander water geen negatieve invloed zal hebben op de bodem en omliggend groen. De technische maatregelen worden vastgelegd in de relevante vergunningen.

Conclusie

Het plan is uit oogpunt van water haalbaar en uitvoerbaar.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen. In het kader van de modernisering van de Monumentenwet is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat in een bestemmingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Holland

Deze kaart geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen.

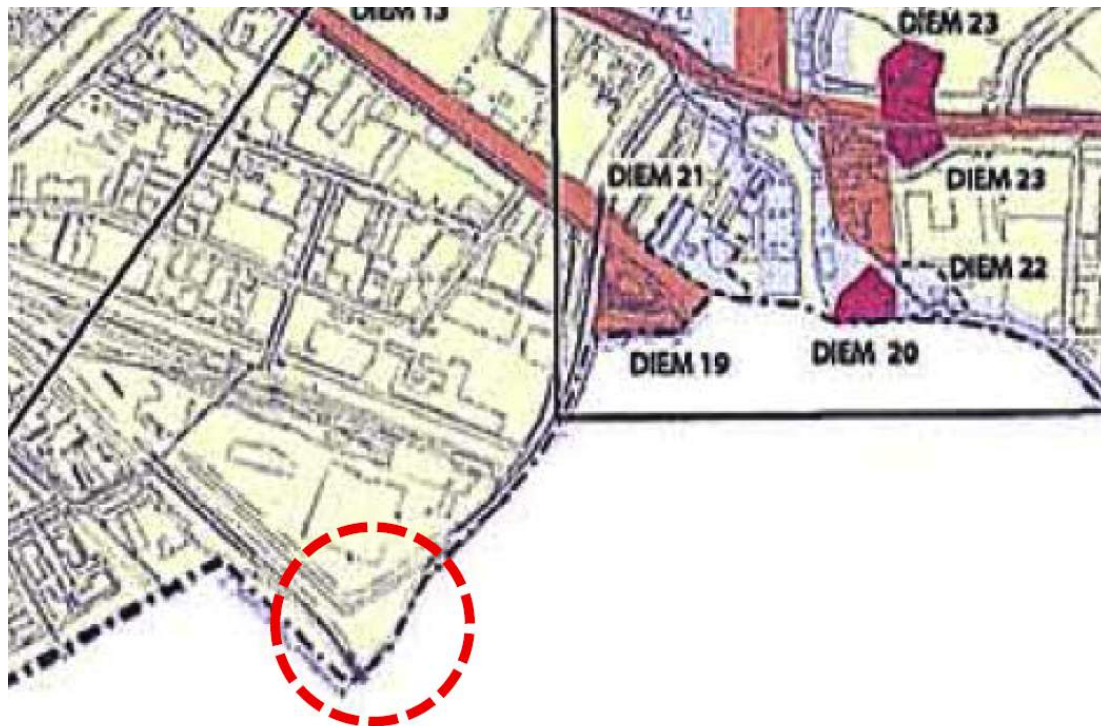
Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen

Diemen streeft naar het beschermen en versterken van haar cultuurhistorische waarden. De gemeente heeft, via het bestemmingsplan, een juridisch instrument in handen dat bescherming biedt aan ongewenste ontwikkelingen. Cultuurhistorische waarden (monumenten, beeldbepalende wanden/panden en archeologische terreinen moeten dan ook worden opgenomen in de herziening van bestemmingsplannen. De gemeente raadpleegt bij het opstellen van plannen de archeologische beleidskaart voor Diemen.

Situatie plangebied

In het plangebied bevinden zich geen rijks- en gemeentelijke monumenten of beeldbepalende panden.

Ook heeft het plangebied vanuit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland geen waarde toegekend gekregen. Volgens de gemeentelijke archeologiekaart bevinden zich in het plangebied geen archeologische waarden. De aanleg van het tankstation is niet van invloed op het behoud van archeologische of cultuurhistorische locaties in de omgeving.



Figuur 4.6: Archeologiekaart gemeente Diemen

Conclusie

De aanleg van het tankstation is niet van invloed op het behoud van archeologische of cultuurhistorische locaties in de omgeving. Het plan is uit oogpunt van archeologie en cultuurhistorie haalbaar en uitvoerbaar.

4.11 Kabels en leidingen

In het plangebied bevindt zich één planologisch relevante leiding, namelijk een warmtetransportleiding. Ter bescherming van deze leiding is in de planregels en op de verbeelding een vrijwaringszone opgenomen van 10 meter aan weerszijden van de leiding, welke beperkingen oplegt aan het gebruik van gronden binnen deze zone.

Conclusie

Het plan is uit oogpunt van kabels en leidingen haalbaar en uitvoerbaar.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

Dit bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden binnen het plangebied. In dit hoofdstuk is een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan gegeven.

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (plankaart);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de kaart. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de handhaving van het bestemmingsplan.

5.2 Indeling regels

Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken, die elk één of meer artikelen bevatten:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder LPG

De bestemming regelt het ruimtelijk-functionele gebruik en bebouwing van het terrein van het tankstation. Lid 1 geeft aan welke functies zijn toegelaten, namelijk (primair) een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder LPG, met daarbij behorende, ondergeschikte detailhandel en een autowasgelegenheid, alsmede diverse voorzieningen behorende bij de hiervoor genoemde functies, zoals voorzieningen voor de terreininrichting. Aan detailhandel is een maximum (verkoopvloer-)oppervlakte gesteld, met het oog op de waarborgen van de ruimtelijk-functionele ondergeschiktheid en met het oog op de verkeersaantrekkende werking.

Lid 1 dient in samenhang met lid 4 te worden gelezen, aangezien in laatstgenoemd lid is bepaald welke functies ter plaatse in elk geval niet zijn toegestaan. Door deze functies expliciet uit te sluiten wordt de interpretatievrijheid van de regeling verkleind en de rechtszekerheid vergroot. Uitsluiting van genoemde functies is gewenst: met het oog op de ruimtelijk-functionele inpasbaarheid in de wijk in het algemeen en de verkeers- en sociale veiligheid in het bijzonder.

De bouwregels (lid 2) geven aan waar (welke) bebouwing mag worden gesitueerd en wat de maximum oppervlakte en bouwhoogte mag bedragen. In principe wordt hierbij relatief veel ontwerpvrijheid geboden. Om te voorkomen dat hierdoor een situatie zou ontstaan die uit een bepaald ruimtelijk oogpunt ongewenst is, biedt het plan (in lid 3) de mogelijkheid voor het bevoegd gezag om nadere eisen te stellen aan de situering, oppervlakte en/of bouwhoogte van bouwwerken, dan wel aan de situering van andere werken, geen bouwwerken zijnde. Uiteraard moet er sprake zijn van een dringende reden, zoals de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen, de brandveiligheid, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid, het ruimtelijk (straat-)beeld of de waterhuishouding en de waterveiligheid.

Met het oog op de eventuele levering van CNG is een specifieke gebruiksregel opgenomen, op grond waarvan de bufferopslag en de afleverzuil niet binnen 20 m van (een bestemming voor) een kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object (als bedoeld in art. 1 Bevi) gesitueerd mogen worden. Deze regel is opgenomen omdat de onderhavige bestemming binnen 20 m is gelegen van een nabij gelegen bestemming Bedrijventerrein, waarbinnen onder meer kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan. De voorgeschreven afstand van 20 m is een maximum afstand. In de praktijk kan, mits dit wordt aangetoond, eventueel worden volstaan met een kortere afstand (van 15 m of 10 m), maar dit is onder meer afhankelijk van de grootte van de bufferopslag en de leveringscapaciteit.

Daarnaast zijn ter plaatse van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering én binnen een daaraan grenzende bufferzone brandstofopslag en/of brandstofleidingen uitgesloten, dit in verband met bescherming dijklichamen tegen explosies. Dit is geregeld door middel van een aanduiding 'veiligheidszone' in combinatie met specifieke gebruiksregels in lid 3.4.b.

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is opgenomen met het oog op de aanleg, het beheer en instandhouding van een natuurvriendelijke oever langs de noordzijde van het plangebied. Vanwege de beoogde specifieke inrichting als natuurvriendelijke oever zijn binnen deze bestemming geen bouwwerken toegestaan.

Artikel 5 Leiding - Leidingstrook

De dubbelbestemming Leiding - Leidingstrook is bedoeld ter bescherming van een ter plaatse aanwezige warmtetransportleiding inclusief een vrijwaringszone c.q. veiligheidszone van 10 m aan weersijden van (het hart van) de warmtetransportleiding. Het bouwen dan wel het uitvoeren van werken, geen bouwwerkzaamheden zijnde, en werken binnen de dubbelbestemming is uitsluitend toegestaan (onder andere) indien het functioneren van deze leiding niet wordt geschaad en de veiligheid wordt gewaarborgd. Vooraf dient toestemming van de leidingbeheerder te zijn verkregen. Daar waar de dubbelbestemming samenvalt met de hierna genoemde dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering geldt laatstgenoemde als primaire dubbelbestemming.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming stelt specifieke regels met het oog op de bescherming van de ter plaatse aanwezige waterkering. Daabij geldt in principe een verbod op het realiseren van bouwwerken en andere werken, geen bouwwerken zijnde. Het verbod kan worden gepasseerd (voor bouwwerken) dan wel van het verbod kan worden afgeweken (voor werken, geen bouwwerk zijnde) na overleg met de beheerder van de waterkering. De regeling is afgestemd op de regeling zoals die is opgenomen in het aangrenzende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Deze wettelijke standaardbepaling strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is aangegeven wat in elk geval als een verboden gebruik van gronden of gebouwen moet worden aangemerkt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bepaalde vormen van opslag, stort en lozing, gebruik als seksinrichting of voor prostitutie, ligplaats voor woonboten en speelautomatenhal.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het bevoegd gezag kan op grond hiervan bepaalde bouwwerken toestaan of in bepaalde situaties afwijken van de in de regels opgenomen bestemmingsgrenzen en maatvoeringen.

Artikel 10 Overige regels

Deze bepaling geeft aan welke (andere) wet- en regelgeving van toepassing is, indien en voor zover daarnaar in de regels wordt verwezen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

Deze regels bevatten de wettelijke standaardbepalingen inzake het overgangsrecht. De eerste standaardbepaling heeft betrekking op het overgangsrecht ten aanzien van bouwmogelijkheden, de tweede op het overgangsrecht ten aanzien van (andere) gebruiksmogelijkheden van de grond (gebruik in enge zin).

Artikel 12 Slotregel

Deze regel bevat de aanhalingstitel van de regels van het plan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden met het bestemmingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden.

Exploitatieplan

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 Wro moet in het kader van een bestemmingsplan onder andere inzicht worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In verband daarmee is onderzocht of voor het bestemmingsplan op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro de verplichting bestaat om een of meer exploitatieplannen vast te stellen.

Artikel 6.12 lid 1 van de Wro geeft aan dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bedoelde bouwplannen worden beschreven in artikel 6.2.1 Bro. In afwijking van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Het verhaal van kosten is in dit geval anderszins verzekerd, de grondverkoop dient ter dekking van de te verwachten kosten. Een exploitatieplan is daarom niet noodzakelijk.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg met andere overheden en inspraak

Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van Provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Ook andere belanghebbenden en belangstellenden worden in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren (inspraak).

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van vooroverleg volgens artikel 3.1.1. toegezonden aan de onderstaande instanties en belanghebbenden:

- Veiligheidsregio/brandweer Amsterdam Amstelland
- GGD
- GVB
- Waternet
- Gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Zuidoost
- BP
- Nuon
- Texaco
- Exploitant De Blokhut

Daarnaast is de mogelijkheid van inspraak gepubliceerd in het Diemer Nieuws.

Naar aanleiding van de geboden mogelijkheid van inspraak en vooroverleg zijn vier reacties ontvangen, namelijk van de Brandweer Amsterdam Amstelland, Waternet, Gemeente Amsterdam en BP. Onderstaand zijn de reacties opgenomen inclusief de beantwoording door de Gemeente Diemen.

1. Brandweer Amsterdam Amstelland

- Het maatgevende ongevalsscenario is een plasbrand. Gezien de ligging van het tankstation zullen de effecten daarvan niet leiden tot directe gevolgen voor omliggende plangebieden.
- Voor hulpdiensten is het tankstation goed te bereiken. Essentiële voorwaarde is wel dat er

voldoende bluswater aanwezig is.

Reactie

- De gemeente Diemen heeft goede nota genomen van de conclusie van de brandweer dat het tankstation niet zal leiden tot gevolgen voor omliggende plangebieden. Daarmee onderschrijft de gemeente dat de bestemming tankstation op de betreffende locatie voor wat betreft externe veiligheid aanvaardbaar is.
- Bij het bouwrijp maken van het terrein wordt een hydrant aangelegd. De locaties van de hydrant en van de opstelplek voor een blusvoertuig worden ter goedkeuring aan de brandweer voorgelegd. Voor de inhoud van het bestemmingsplan heeft de reactie geen gevolgen.

2. Waternet

- Een explosiegevaarlijke inrichting binnen een afstand van 100 m van de kernzone van een waterkering is vergunningplichtig. In de buitenbeschermingszone (en tot 100 m van de kernzone) kan deze vergunning worden verleend als is aangetoond dat de explosiekrater het leggerprofiel niet aantast. Daarnaast hangt verlening van de vergunning af van de locatie van vulpunten, leidingen, tanks, tappunten en eventueel mitigerende maatregelen. De gegevens in het voorontwerp bestemmingsplan zijn onvoldoende om dit te kunnen beoordelen.

Reactie

- Naar aanleiding van de reactie heeft nader overleg tussen Waternet en de Gemeente Diemen plaatsgevonden. Daaruit bleek dat met name onduidelijkheid bestond over de locatie van de ondergrondse benzinetanks en dat inzicht gewenst is in de ligging van benzinetanks en andere ondergrondse opslag, leidingen en erosiekraters rondom deze voorzieningen in relatie tot de beschermingszone en buitenbeschermingszone. Dit is door de gemeente in een aanvullend rapport inzichtelijk gemaakt, die als bijlage aan deze toelichting is toegevoegd. Op basis van de uitkomsten is in het plan (verbeelding en regels) een 'gebiedsaanduiding - veiligheidszone' opgenomen waar geen ondergrondse leidingen en opslagtanks zijn toegestaan. In de toelichting zijn de conclusies van het rapport verwerkt.

3. Gemeente Amsterdam

- De gemeente Amsterdam vraagt om meer aandacht te besteden aan de verantwoording van externe veiligheid.
- Het onderdeel ecologie is verouderd en de realisatie van mitigerende maatregelen/compensatie is niet geborgd.
- Tot slot is de watercompensatie niet geborgd.

Reactie

- Voor wat betreft externe veiligheid wordt hier verwezen naar het specifieke onderzoeksrapport dat als de bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting. De reactie van de brandweer wijst ook uit dat de realisatie van een tankstation (zonder LPG) op deze locatie geen gevolgen heeft voor de omliggende plangebieden. De gemeente Diemen is van oordeel dat de externe veiligheid daarmee voldoende is verantwoord.
- Het deel van het terrein waar de natuurvriendelijke oever is voorzien, wordt niet uitgegeven, maar blijft eigendom van de gemeente Diemen. De gemeente zal genoemde oever aanleggen vóór de oplevering van het aangrenzende terrein aan de exploitant van het tankstation. In de exploitatie is rekening gehouden met de uitvoering van deze maatregel. Planologische borging van deze maatregel acht de gemeente Diemen in deze omstandigheden daarom niet noodzakelijk.
- De waterbeheerder ziet toe op de mogelijke consequenties van het tankstation voor de waterhuishouding. Watercompensatie is onderdeel van deze (verplichte) watertoets. Uitvoering van eventueel noodzakelijke maatregelen is anderszins verzekerd (de keur, het keurbesluit vrijstellingen en beleidsregels keurvergunningen). Borging in de regels van het bestemmingsplan is derhalve overbodig.

4. BP

- 100 m² bvo voor een gebouw/shop is onvoldoende gelet op de vereiste ruimte voor ruistrimte, magazijnen, technische ruimte, kantoor, toiletten en dergelijke. Als compensatie kunnen de carwashmogelijkheden worden teruggebracht naar 225 m².
- Verzocht wordt om de tekst van art. 3.1.a uit te breiden met de volgende regel: 'Alle detailhandel is mogelijk met uitzondering van specifieke activiteiten die op geen enkele wijze gelieerd kunnen worden aan een tankstation (broodjesverkoop en franchise van bijv. Delifrance, WildBean Café,

AhtoGo moet mogelijk zijn)'.

Reactie

- De door BP genoemde maat van 100 m² betreft niet het bruto vloeroppervlak, maar het verkoopvloeroppervlak. Dat betekent dat genoemde voorzieningen, zoals ru ruimte, magazijn, technische ruimte, toilet, hier geen deel van uit maken. De totale oppervlakte voor gebouwen (450 m²) biedt voldoende ruimte om plaats te bieden aan deze voorzieningen. Uitbreiding van het verkoopvloeroppervlak is niet aan de orde. Van compensatie door beperking van de carwashruimte hoeft dan ook geen sprake te zijn.
- De genoemde verkoop van etenswaren is binnen de huidige regeling van art. 3.1.a in combinatie met art. 1.10 al mogelijk. Uitbreiding van de tekst heeft daarom geen meerwaarde.

Zienswijzen

In de ontwerpfase wordt het bestemmingsplan gedurende zes weken ter visie gelegd. Belanghebbenden kunnen gedurende deze periode hun zienswijze kenbaar maken. De zienswijzen worden samengevat en beantwoord in een Nota van zienswijzen en wijzigingen, welke aan de raad wordt voorgelegd.

