

Bestemmingsplan Bergwijckpark Zuid

Toelichting

NL.IMRO.0384.BPbergwijckparkzuid-VG01

Vastgesteld

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

25 april 2013



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
PLANNING & STRATEGY

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
(010) 44 33 688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel Bestemmingsplan Bergwijkpark-Zuid
Toelichting
Verkorte documenttitel Bestemmingsplan Bergwijkpark-Zuid
Status Vastgesteld
Datum 25 april 2013
Projectnaam Bestemmingsplan Bergwijkpark-Zuid
Projectnummer 9X2691
Opdrachtgever Gemeente Diemen
Referentie 9X2691/R00004/904490/Rott

Auteur(s) ing. M.A.M. ten Dam
Collegiale toets ir. H.F. Zwaan
Datum/paraaf 2 mei 2013 BZW
Vrijgegeven door ir. H.F. Zwaan
Datum/paraaf 2 mei 2013 BZW

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding en doel	1
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3 Vigerende plannen	2
1.4 Leeswijzer	2
2 HUIDIGE SITUATIE	3
2.1 Geschiedenis	3
2.2 Ruimtelijke structuur	3
2.3 Functionele inrichting	4
3 BELEIDSKADER	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Regionaal beleid	13
3.4 Gemeentelijk beleid	16
4 PLANBESCHRIJVING - RUIMTELIJK ECONOMISCHE PROFIEL	21
4.1 Doelstellingen en uitgangspunten	21
4.2 Ontwikkelingen	21
5 OMGEVINGSASPECTEN	25
5.1 Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)	25
5.2 Verkeer	25
5.3 Luchtkwaliteit	28
5.4 Geluidhinder	32
5.5 Externe veiligheid	33
5.6 Bodemkwaliteit	37
5.7 Water	38
5.8 Ecologie	43
5.9 Archeologie en cultuurhistorie	45
6 JURIDISCHE PLANOPZET	47
6.1 Algemeen	47
6.2 Plansystematiek	47
6.3 Indeling regels	48
7 UITVOERBAARHEID	53
7.1 Economische uitvoerbaarheid	53
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	54

1 INLEIDING

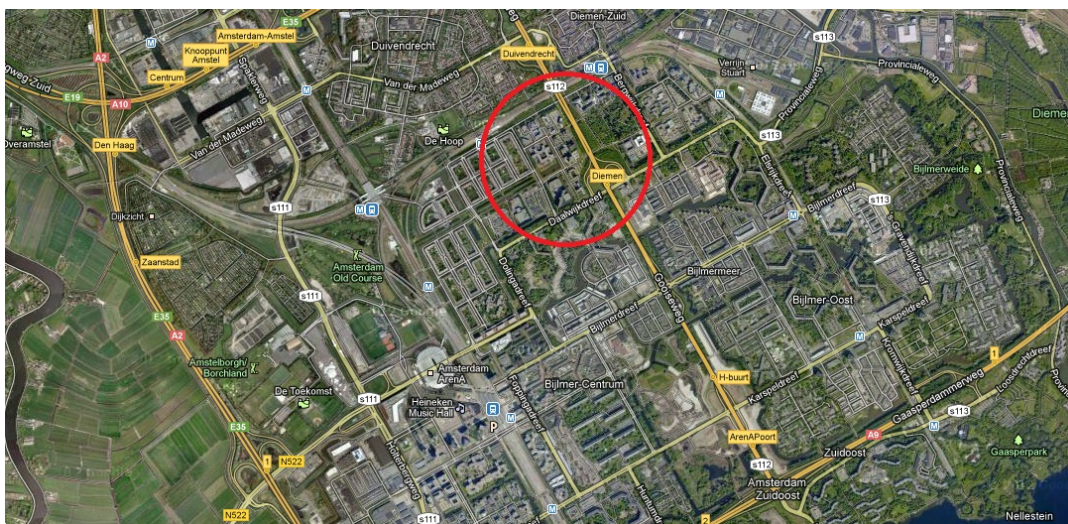
1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Diemen werkt aan een actualisatie van verschillende bestemmingsplannen. Vóór 1 juli 2013 wil de gemeente voor haar gehele grondgebied beschikken over actuele, digitale plannen. Met het bestemmingsplan Bergwijkpark Zuid wordt een actualisering van de analoge bestemmingsplannen voor dit gebied beoogd.

Doel van het bestemmingsplan is de juridische en planologische regelgeving tot stand brengen en te actualiseren, waarin enerzijds de huidige situatie met bijbehorende gebruiks- en bouw mogelijkheden worden vastgelegd en anderzijds voldoende flexibiliteit wordt aangeboden om bouw- en gebruikswijzigingen mogelijk te maken.

In grote lijnen is het plan conserverend van aard. Hoofduitgangspunt is Bergwijkpark Zuid als hoogwaardige kantoorlocatie te behouden. Ter bevordering van het vestigingsmilieu worden op beperkte schaal ondersteunende functies toegestaan (sport, horeca). Verdere functieverbreding in de toekomst wordt ook niet uitgesloten, zolang geen afbreuk wordt gedaan aan het hoofduitgangspunt. Om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen of gewijzigde omstandigheden is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de vestiging van enkele niet-kantoorfuncties mogelijk maakt. Van deze bevoegdheid kan echter allen gebruik worden gemaakt voor functies die passen in een hoogwaardig kantorengedebied.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied



Afbeelding 1.1: Globale ligging van het plangebied (Bron: Maps.google.nl)

Gemeente Diemen grenst aan de gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel en Muiden. Het plangebied ligt in het zuidwesten van de gemeente Diemen. Het plangebied grenst aan zowel de zuid- als westzijde aan Amsterdam Zuidoost. De grens wordt hier gevormd door respectievelijk de Daalwijkdreef en de Dubbelinkdreef.

De noordelijke plangrens wordt bepaald door de Dalsteindreef en de spoorlijn Schiphol-Weesp. De Gooiseweg vormt tenslotte de grens van het plangebied aan de oostzijde.

1.3 Vigerende plannen

Op dit moment vigeren in het plangebied de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Bergwijkpark zuid, inclusief partiële herziening bestemmingsplannen prostitutie	5 juli 1984	8 oktober 1985
Bergwijkpark zuid (1e wijziging), inclusief partiële herziening bestemmingsplannen en prostitutie	9 september 1986	25 november 1986
Uitbreidingsplan in hoofdzaak	25 april 1963	22 december 1964

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in de hoofdstukken 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Geschiedenis

Voor het gebied ten zuiden van Amsterdam werd in 1959 het structuurplan 'Amsterdam-Zuid en Zuid-Oost' opgesteld. Op 5 november 1959 werd het structuurplan door de Raad van de gemeente Diemen aanvaard. Dit structuurplan is opgesteld door de samenwerkende gemeenten Amsterdam, Nieuwer- en Ouder Amstel, Weesperkarspel en Diemen.

Het plangebied maakte daarin deel uit van een uitbreidingsgebied, dat voornamelijk werd aangewezen voor stadsdeelvoorzieningen, waaronder met name kantoren. In 1963 werd dit vastgelegd in een Uitbreidingsplan in hoofdzaak. In de jaren '80 is dit plan verder uitgewerkt in bestemmingsplannen, het onderhavige plangebied in bestemmingsplan Bergwijkpark Zuid. In de jaren '80 en '90 is Bergwijkpark ook daadwerkelijk als kantoreng gebied ontwikkeld.

Het gebied Bergwijkpark is onder te verdelen in twee gebieden: Bergwijkpark Noord en Bergwijkpark Zuid, deze worden van elkaar gescheiden door de Gooiseweg. De kantoren in Bergwijkpark Noord zijn iets ouder dan die in Bergwijkpark Zuid. Beide gebieden verschillen daardoor van uitstraling. Bergwijkpark Noord kampt al enige jaren met leegstand. In 2007 heeft de gemeenteraad voor dit gebied gekozen voor een nieuwe ontwikkelingsrichting: de geleidelijke transformatie naar een multifunctioneel woon-werkgebied.

In het onderhavige plangebied (Bergwijkpark Zuid) daarentegen is de leegstand beperkt. Het gebied handhaaft zich goed als kleinschalig en hoogwaardig kantoreng gebied. De gemeenteraad streeft voor dit deel van Bergwijkpark dan ook naar behoud als vestigingsgebied voor (hoofd)kantoren en - met het oog hierop - naar optimalisatie van het vestigingsklimaat. In dit verband wordt ook van de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord tot een gemengd gebied verwacht dat dit meerwaarde heeft voor het bedrijfsleven in Bergwijkpark Zuid.

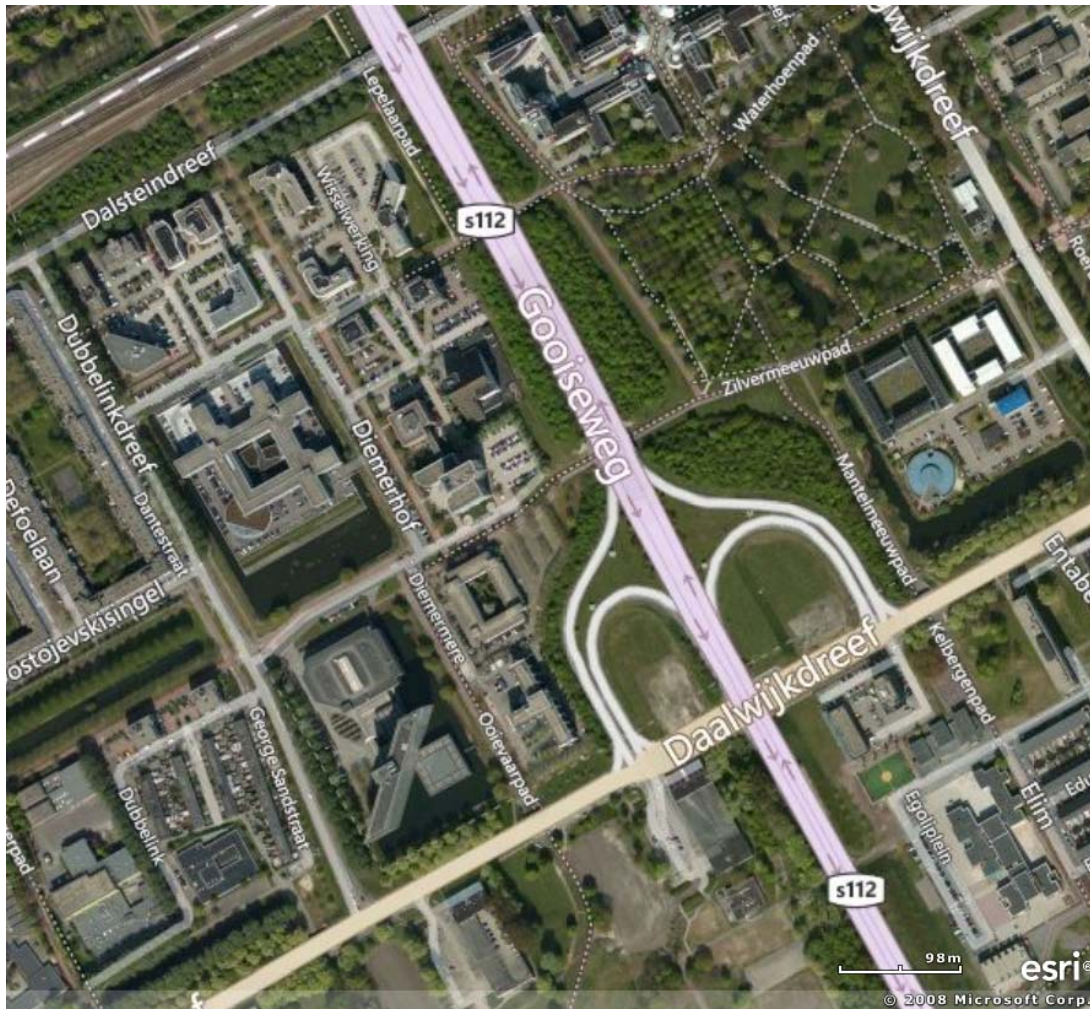
2.2 Ruimtelijke structuur

Bergwijkpark Zuid is een kantoreng gebied met een oppervlakte van ongeveer 20 hectare, dat in de jaren '80 en '90 is ontwikkeld, in vervolg op het kantoreng gebied ten noorden van de Gooiseweg (Bergwijkpark Noord). Het ligt in het uiterste zuidoosten van de gemeente en wordt aan de overige drie zijden, zowel aan Amsterdamse als aan Diemense kant, omsloten door woonwijken.

Door de hoge ligging van enkele omliggende wegen en de spoorbaan heeft het gebied enigszins het karakter van een eiland in zijn omgeving. Door deze zelfde wegen en railverbindingen is het gebied echter ook uitstekend bereikbaar zowel per auto als per openbaar vervoer.

Het gebied is verdeeld in een beperkt aantal (16) ruime percelen, met daarop hoofdgebouwen die in oppervlakte variëren van 600 m² tot ruim 7.600 m² en qua hoogte van 15 tot 50 meter. De percelen zijn via veelal gezamenlijke toegangswegen ontsloten en aangetakt op de in het gebied gelegen wegen Wisselwerking, Diemermere en Diemershof. Deze op hun beurt voeren via de Dalsteindreef en Dubbelinkdreef naar de doorgaande Daalwijkdreef en Gooiseweg (S112).

Het plangebied wordt door brede groenstroken afgeschermd van de omliggende infrastructuur. In het gebied liggen een aantal flinke waterpartijen. Dit water heeft zowel een waterbergende als een stedenbouwkundige functie.



Afbeelding 2.1: Plangebied met straatnamen. (Bron: Esri)

2.3 Functionele inrichting

Kantoren

Het plangebied is in gebruik als een kantoorlocatie met bijbehorende parkeervoorzieningen. Er zijn diverse grote hoofdkantoren van bekende internationale bedrijven gevestigd zoals Randstad, Generali, AC Nielsen en International Card Services. Ook is er een enkel kantoor met een (beperkte) baliefunctie gevestigd, zoals de Stichting Arkin. Daarnaast zijn verschillende gebouwen in gebruik bij meerdere kleinere bedrijven. Daarmee wordt ingespeeld op de groeiende behoefte aan kleinschalige kantoorruimte voor bijvoorbeeld ZZP-ers.

Parkeren vindt in beginsel plaats op eigen terrein. In aanvulling daarop zijn ook langs de openbare weg parkeerplaatsen aangelegd.

Onderstaande foto's geven een beeld weer van het plangebied.



Afbeelding 2.2: Verschillende kantoren in het plangebied



Afbeelding 2.3: Parkeerterreinen in het plangebied

Verkeersstructuur

Ontsluiting auto's

Bergwijckpark-Zuid ligt centraal in de Zuidoostlob van de Metropoolregio Amsterdam, langs de Gooiseweg. Deze weg verbindt het plangebied met de A9 en de A10. Het gebied is aangesloten op het hoofdwegenet via de Dubbelinkdreef en via de Dalsteindreef. Binnen het plangebied verzorgen Wisselwerking, Diemerhof en Diemermere de ontsluiting van alle percelen.

Ook wordt op deze plekken meer gesurveilleerd. De routes zijn weergegeven op een digitale plattegrond die meerdere bedrijven inmiddels op hun intranet hebben geplaatst en daarnaast is er een pilot met aanduiding met bordjes.

Openbaar vervoer

Ten noordoosten van het plangebied ligt, op loopafstand, het trein- en metrostation Diemen Zuid. Dit station zorgt voor treinverbindingen met knooppunt Duivendrecht, Schiphol en verder in westelijke richting en Almere/Amersfoort in oostelijke richting. De metrolijn, die een halte heeft bij zowel station Diemen Zuid als het eveneens op loopafstand van Bergwijckpark gelegen station Venserpolder, vormt via het metronetwerk van Amsterdam de verbinding met Amsterdam Centrum en Amsterdam Zuidoost. Diverse buslijnen zorgen tenslotte voor openbaar vervoerverbindingen met onder andere Diemen en Ilburg.

Parkeren

Langs de ontsluitingswegen liggen parkeervakken. Het grootste deel van de parkeerbehoefte wordt echter opgevangen op de percelen zelf. Om dit te waarborgen was in het bestemmingsplan uit 1985 een minimale parkeernorm opgenomen. In het voorliggende plan wordt deze regeling gecontinueerd.

Groen

De bebouwing in het plangebied wordt door brede groenstroken afgeschermd van de omliggende infrastructuur. In het gebied zelf bestaat de groene inrichting uit een aantal groenstroken tussen de wegen en de bebouwing. Verder heeft het gebied twee opvallende waterpartijen aan de Diemermere en aan het Ooievaarpad.



Afbeelding 2.6: Groenstructuur in het plangebied

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.

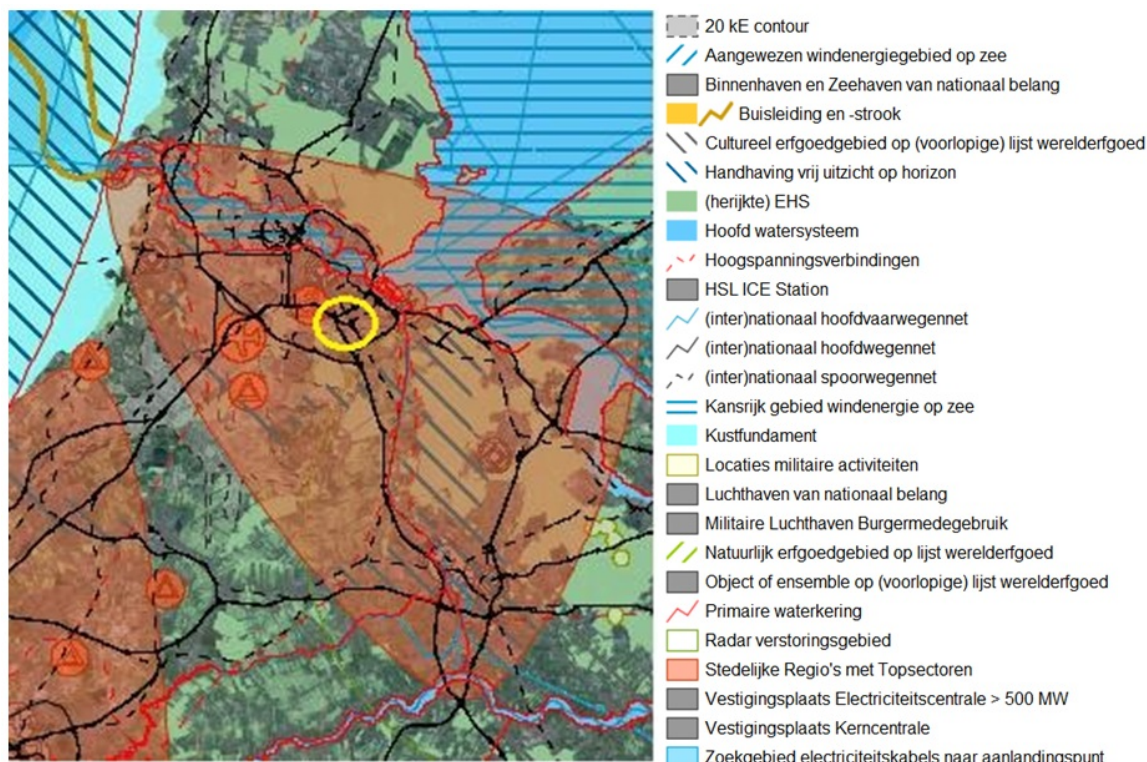
Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. 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.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient door de betrokken overheden te worden beoordeeld of de ontwikkeling wordt voorzien in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woninglocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien.



Afbeelding 3.1: Overzichtskartaal Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met globale ligging van het plangebied (Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de programmering van deze verstedelijkingsopgaven in combinatie met het versterken van het vestigingsklimaat. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking. In de andere regio's is er geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de programmering.

Conclusie

Op afbeelding 3.1 is te zien dat het plangebied onderdeel vormt van de stedelijke regio's met topsectoren (Mainport Schiphol). Een voorwaarde voor Mainport Schiphol is het internationale vestigingsmilieu. Provincies en gemeenten kijken naar de daadwerkelijke regionale behoefte. Bergwijckpark Zuid streeft naar het behouden van het kwalitatief hoogwaardige vestigingsmilieu aan de Zuidzijde van Amsterdam. Dit past binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld met een algemene maatregel van bestuur (AMVB). Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de beleidsuitgangspunten in de diverse planologische kernbeslissingen (pkb) in principe alleen bindend voor het Rijk.

In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid staat een overzicht van de nationale ruimtelijke belangen in de vigerende pkb's. Ook is aangegeven waarvoor de bevoegdheid voor het stellen van regels per AMvB wordt ingezet.

De inwerkingtreding van de AMvB 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 evt. 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 wordt 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 vastgestelde deel is Defensie, Waterkering en EHS opgenomen. Het plangebied ligt niet in een gebied dat in de Amvb ruimte is aangewezen voor deze doeleinden. Vanuit de AMvB zijn dan ook geen bindende regels die gevolgen hebben voor het plangebied/voorgaande bestemmingsplan.

Luchthavenindelingsbesluit

Het luchthavenindelingsbesluit (LIB) is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. In het Luchthavenindelingsbesluit 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. Voor dit onderhavige bestemmingplan komen geen relevante bouw- of gebruiksbeperkingen uit voort.

3.2 Provinciaal beleid

Noord-Holland Structuurvisie 2040

Het provinciale beleid richt zich op een concurrerend en internationaal profiel en streeft naar het behouden en het aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid met het accent op kennisontwikkeling en handel. Daarnaast dient de bestaande ruimte van economische clusters optimaal benut te worden.



Figuur 3.2: Uitsnede plangebied Structuurvisie 2040 (Bron: Provinciale structuurvisie)

Volgens de Structuurvisie neemt het belang van kantoren als fysieke werkplek in Noord-Holland sterk toe. Daardoor wordt het belang van kantoorontwikkeling steeds prominenter voor de ruimtelijke inrichting. Het gaat daarbij niet alleen om de gebouwen zelf en de inpassing in de omgeving maar ook om de infrastructuur, inclusief parkeermogelijkheden. Ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is belangrijk, om verkeerscongestie te voorkomen.

Hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit en een goede inpassing in, en vervlechting van kantoren met het stedelijk gebied is belangrijk omdat met name het zuiden van onze provincie veel internationale en internationaal georiënteerde kantoorbedrijven huisvest. De keuze van deze bedrijven voor vestiging in Amsterdam en omgeving of een andere internationale grootstedelijk regio zoals Londen, Parijs, Frankfurt, Brussel, Milaan, is deels afhankelijk van de kwaliteit van het vestigingsklimaat, en dus ook de kwaliteit van de kantooromgeving. Deze internationale bedrijven leveren veel werkgelegenheid en toegevoegde waarde op.

In bestaand bebouwd gebied is menging van kantoorfuncties met stedelijke functies als wonen, recreëren, winkelen en cultuur belangrijk om monofunctionele, geïsoleerde werkgebieden te voorkomen.

1e partiële herziening

De 1e partiële herziening richt zich met name op de ecologische hoofdstructuur, natuurlandschappen en landbouw. De herziening heeft geen invloed op het plangebied.

Conclusie

In figuur 3.2 wordt in de structuurvisie het plangebied aangeduid als 'kantorenterrein'. Bergwijkpark Zuid is een hoogwaardig kantorengedebied. Qua infrastructuur, bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voldoet het aan de gewenste kwaliteit van het vestigingsklimaat van een kantooromgeving. Het noordelijk deel van Bergwijkpark wordt de komende jaren getransformeerd naar een gemengd woon-werkgebied. Ook in Bergwijkpark Zuid wordt, middels het voorliggende bestemmingsplan, enige functieverbreding mogelijk gemaakt. Dit is in lijn met het beleid om monofunctionele gebieden te voorkomen.

Noord-Holland Verordening Ruimte

Provincies hebben met de inwerkingtreding Wet ruimtelijke ordening de bevoegdheid een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen). De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen aan te passen aan de provinciale verordening.

Conclusie

Het plangebied staat in de verordening aangeduid als bestaand bebouwd gebied (BBG). Binnen het BBG wordt voorzien van kantoorlocaties. Voor Bergwijkpark Zuid is afgesproken dat de regionale planningsopgave hier geldt. Met de regionale planningsopgave wordt hier structuurschema Plabeka bedoeld. Dit beleidsplan komt hieronder in paragraaf 3.3 aan de orde. In de verordening zijn geen regels opgenomen die direct betrekking hebben op dit plangebied.

3.3 Regionaal beleid

Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken 36 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam samen om tot gezamenlijk beleid te komen op het gebied van verstedelijking, economie, duurzaamheid, landschap en verkeer en vervoer. Binnen het kader van de MRA is het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) opgericht om uitvoering te geven aan de aanpak van leegstand en een goede afstemming van de marktvraag op het aanbod van werklocaties.

Door de onevenwichtigheid op de markt van kantorenlocaties staat ook het vestigingsklimaat in de regio vanuit nationaal en internationaal perspectief onder druk. In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 worden maatregelen genomen om het kwantitatieve en kwalitatieve aanbod van werklocaties beter te laten aansluiten bij de (geraamde) vraag vanuit bedrijven en instellingen.

De doelstelling van de uitvoeringsstrategie voor werklocaties in de MRA is: 'Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige regionaal economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.'

Het internationale profiel van de MRA kan worden versterkt door in te zetten op kansrijke economische clusters en kansrijke locaties. Onder de kansrijke economische clusters worden verstaan: ICT, (rode) lifesciences, zakelijke en financiële dienstverlening, creatieve industrie, logistiek en handel, food en flowers en toerisme. Binnen deze clusters kunnen de bedrijven, samen met de kennisinstellingen, internationaal het verschil maken.

Om het aanbod beter af te stemmen op de vraag, zijn in regionaal verband afspraken gemaakt. In concreto betekent dit onder andere het onttrekken van 1,1 miljoen m² aan kantoorgebouwen van de kantorenmarkt door sloop of transformatie middels het toestaan van een niet-kantoorbestemming. Verder zal de markt zich meer moeten richten op de gewijzigde vraag naar duurzame, flexibele kantoren en bedrijven in een stedelijke omgeving met verschillende voorzieningen.

Conclusie

Met de voorgenomen transformatie van Bergwijkpark Noord als monofunctioneel kantorengedebied naar een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen, waarbij goedlopende kantoorpanden behouden blijven, geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie.

Bergwijkpark Zuid kan daar als goedlopende en hoogwaardige kantoorlocatie in een dergelijke stedelijke omgeving met voorzieningen van meeprofiteren. Dat in het plangebied zelf ook ruimte wordt geboden voor enkele bedrijfsondersteunende voorzieningen en eventueel voor een nog verdere functieverbreding om het kantorengedebied te versterken, sluit ook geheel aan met de visie van de Metropoolregio Amsterdam.

Regionaal Verkeers & Vervoersplan

In het Regionaal Verkeer- & vervoerplan (RVVP) is het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende 10 jaar gepresenteerd. Hierin zijn de gemeenten onderverdeeld in verschillende gebiedstypen; voor ieder gebiedstype geldt een specifiek beleid. Het plangebied behoort tot gebiedstype 'stedelijk herkomstgebied', dat nader wordt omschreven als gebied met wisselende dichtheden, redelijk openbaar vervoer, veel ruimte voor de auto en sterke groei inwoneraantal.

Uit het RVVP komt naar voren dat de stadsregio Amsterdam verkeer en vervoer wil sturen met behulp van een aantal inhoudelijke strategieën. Deze strategieën zijn gericht op:

- versterking van de samenhang in en tussen de netwerken van verschillende modaliteiten;
- gebiedsgerichte aanpak op basis van kenmerken van een gebied, de omvang en aard van de verkeersproblemen;
- prijsbeleid als effectief instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen;

- pragmatische aanpak van problemen rond veiligheid en leefbaarheid.

De gemeente Diemen wordt door de stadsregio Amsterdam gezien als een stedelijk herkomstgebied. Dit betekent dat voor deze nota het volgende van belang is:

- het gebruik van stringente parkeernormen en parkeertarieven wordt niet gezien als geschikte maatregel voor stedelijke herkomstgebieden (overwegend woonfunctie);
- op plaatsen met (verkeer- en parkeer-) problemen kan een stevige regulering met behulp van prijsbeleid gewenst zijn, mits goede alternatieven beschikbaar zijn.

De gemeenten binnen de regio hebben met elkaar afgesproken te beschikken over een goede kwaliteit van openbaar vervoer. Kantoren en voorzieningen waar dagelijks mensen komen, worden gepland in de buurt van hoogwaardige openbaar vervoersknooppunten. Ten aanzien van parkeernormen zijn in het RVVP geen richtlijnen voor kantoorterreinen opgenomen.

Conclusie

Bergwijckpark Zuid heeft een sterk verkeersstructuur met veel ruimte voor de auto en fiets. Ook beschikt het gebied over een goede kwaliteit van het openbaar vervoer. Voor parkeernormen hanteert het plangebied de parkeernormen uit Bestemmingsplan Bergwijckpark zuid, inclusief partiële herziening bestemmingsplannen prostitutie (1985). Paragraaf 5.2 gaat hier dieper op in.

Uitvoeringsprogramma 2012

Met het Uitvoeringsprogramma (UVP) geeft de Stadsregio Amsterdam jaarlijks inzicht in de projecten, maatregelen en acties die worden uitgevoerd om de in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) geformuleerde beleidsdoelstellingen te behalen. Op het grondgebied van de gemeente Diemen liggen twee belangrijke infrastructuurassen. Op deze assen vinden grootschalige en bovenregionale infrastructuurprojecten plaats.

De volgende projecten die betrekking hebben op het plangebied of in de omgeving daarvan staan omschreven in het UVP.

Wegverbreding Schiphol Amsterdam

Voor de wegwitbreiding Schiphol – Amsterdam Almere geldt dat in 2011 is gestart met de uitvoering van de verbreding van de A1 en A10 oost, in 2012 wordt ook gestart met fase 2, A1 Diemen - Muiderberg. Aanvullend worden busvoorzieningen tussen Almere en knooppunt Watergraafsmeer aangelegd. Delen hiervan worden meegenomen in de reeds geplande wegwerkzaamheden, voor andere onderdelen geldt dat deze in 2012 nog verder worden uitgewerkt. Dit project hangt samen met het project Oostelijke Ontsluiting, waarin een aantal maatregelen kunnen worden meegenomen.

Tramverbinding Diemen - Amsterdam

Om de tramverbinding Diemen – Amsterdam (tramlijn 9) te versnellen is in 2011 gestudeerd op diverse kleine maatregelen waarmee de rijtijden op de verbinding verkort kunnen worden. Ook verbetert de betrouwbaarheid. In 2012 zal een eerste pakket gerealiseerd worden.

Busdoorstromingsmaatregelen

Ten aanzien van busdoorstromingsmaatregelen in Diemen wordt gekeken naar verdere uitwerking van de oplossingsmogelijkheden op het tracé A1-Weteringweg-Provincialeweg– Daalwijkdreef. Het promotieverzoek naar planuitwerkingsfase wordt verwacht in 2012.

Gebiedsgerichte samenwerking

In overleg tussen gemeente Diemen en de Stadsregio Amsterdam worden afspraken gemaakt over gebiedsgerichte samenwerking in het gebied Bergwijkpark.

Conclusie

In het Uitvoeringsprogramma van de Stadsregio zijn diverse projecten beschreven die in of in de omgeving van het plangebied relevant zijn. Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die tot planologische maatregelen in het plangebied noodzaken.

Regionale OV-visie 2010-2030

In de Regionale OV-Visie 2010 - 2030 worden de ambities van de Stadsregio Amsterdam op grond van de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen onderbouwd. Om de Metropoolregio Amsterdam Duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer en vervoer van belang. Daarbij speelt het regionaal openbaar vervoer de hoofdrol. Het openbaar vervoer moet beter aansluiten bij de wensen van mensen (comfort, imago, prestaties, tarief) en de ruimtelijke ordening moet in het teken staan van eerlijker kansen voor het openbaar vervoer als volwaardig regionaal vervoermiddel.

Zonder gericht locatie- en ruimtelijk inrichtingsbeleid van gemeenten kan het openbaar vervoer niet de prestaties leveren die de OV-Visie 2010 - 2030 nastreeft. Sterker inspelen op openbaar vervoer kan door intensief ruimtegebruik te concentreren rond knooppunten van openbaar vervoer en door ruimte te reserveren voor zowel een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer (vrije banen, voorrang op kruisingen) als hoogwaardige opstappunten. Alle ruimtelijke plannen in de regio moeten zo vroeg mogelijk worden getoetst op goede en tijdige OV-bereikbaarheid waarbij voldoende ruimte gereserveerd moet blijven voor de aanleg en uitbreiding van OV-infrastructuur.

Conclusie

Het openbaar vervoer is binnen het plangebied goed georganiseerd. Verdere verbetering in de toekomst van het openbaar vervoer binnen Bergwijkpark Zuid is in onderzoek. Binnen de planperiode van voorliggend bestemmingsplan worden er geen ontwikkelingen verwacht die tot planologische maatregelen in het plangebied noodzaken.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Diemen (2011)

In de structuurvisie van de gemeente Diemen is een visie opgenomen over de ontwikkeling van de gemeente voor de komende tien tot dertig jaar. Hierbij gaat het om lokale thema's als wonen, werken, voorzieningen, recreatie, groen, maar ook over de regionale positie.

De structuurvisie kan gezien worden als een strategisch beleidsdocument. In een structuurvisie worden afwegingen gemaakt voor het toekomstig ruimtelijk beleid op lokaal niveau. Er worden keuzes gemaakt over de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn, en de daarvoor noodzakelijke maatregelen op korte termijn. Het is het richtinggevend document waarin voor overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers duidelijk wordt welk ruimtelijk beleid de gemeente nastreeft. Het vormt de basis voor verdere uitwerking in sectoraal beleid en in juridische kaders zoals bestemmingsplannen.

Door de ligging in de metropoolregio Amsterdam, de ligging op de as Schiphol-Amsterdam-Almere en goede aansluitingen op de A1, A2, A9 en A10 is Diemen aantrekkelijk voor vestiging van bedrijven. Door de goede bereikbaarheid en nabijheid van Amsterdam lijkt een duidelijke profilering en imago in het verleden nooit noodzakelijk te zijn geweest. De ontstane ruimte op de regionale kantorenmarkt lijkt niet direct consequenties te hebben gehad voor de moderne kantoorpanden, maar wel voor de verouderde kantoorpanden op Bergwijckpark. Overeenkomstig de regionale afspraken in Metropoolregio Amsterdam volgt Diemen zowel het streven naar onttrekking van kantoorruimte uit de regionale markt, als naar het koesteren en indien nodig herstructureren van bestaande bedrijventerreinen (mede om te voorkomen dat meer groen in de regio voor nieuwe bedrijventerreinen moet wijken).

Op het kantorengedebiet Bergwijckpark zijn zowel hoofdkantoren van multinationals als middelgrote en kleinere ondernemingen gevestigd, enkele maatschappelijke instellingen en een conferentiecentrum. Ook is hier recent studentenhuysvesting gerealiseerd. In het noordelijk deel van Bergwijckpark is sprake van forse leegstand, met name in de oudere kantoren. Er mist een fysieke relatie met het station Diemen-Zuid. Een herontwikkelingsplan tot gemengd woon/werkgebied is in voorbereiding. Hierbij worden de goed lopende kantoren gehandhaafd. Bergwijckpark Zuid (met vele multinationals) wordt door deze ontwikkeling versterkt. Passende voorzieningen in combinatie met bijvoorbeeld het station Diemen-Zuid kunnen bijdragen aan het vestigingsklimaat. Daarbij kan worden gedacht aan ondersteunde functies als bijvoorbeeld detailhandel, horeca, een hotel of sport- en recreatiefaciliteiten.

De kansen liggen met name in het verbeteren van de uitstraling van Diemen als vestigingsplaats. Hierbij kan worden gedacht aan combinaties die bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke en economische structuur en daarmee aan de identiteit van Diemen. Voor Bergwijckpark moet worden gestreefd naar optimale uitstraling van Bergwijckpark Zuid als gebied voor (hoofd)kantoren en Bergwijckpark Noord als gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen.

Binnen de herontwikkeling Bergwijckpark Noord kan wijziging plaats vinden van de lokale wegenstructuur. Bij een eventuele herontwikkeling van (delen van) Diemen Zuid kunnen varianten worden onderzocht voor de hoofdwegenstructuur (inclusief de busbaan). Er dient rekening te worden gehouden met de optie van het verlagen van de Gooiseweg (met behoud van de stroomfunctie binnen de ruit A1, A2, A9 en A10) en/of de Daalwijckdreef, met aanpassingen van aansluitingen in Diemen en de wens tot stedelijke herontwikkeling langs deze wegen.

Conclusie

De structuurvisie Diemen is gericht op versterking van Bergwijpark Zuid als vestigingslocatie voor (internationale) kantoren. In het plan wordt ruimte geboden voor passende voorzieningen die bijdragen aan het vestigingsklimaat. Voorzover ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (Bergwijpark Noord en infrastructuur) ruimtelijke gevolgen (kunnen) hebben voor Bergwijpark Zuid worden deze in het bestemmingsplan planologisch niet onmogelijk gemaakt.

Beleidsnotitie ondergronds bouwen

De vraag naar het ondergronds bouwen neemt toe in de gemeente Diemen. Daarom is het van belang om het beleid ten aanzien van ondergronds bouwen vast te leggen in het bestemmingsplan aan de hand van deze beleidsnotitie.

Gestreefd wordt naar het expliciet vastleggen van ondergronds bouwen in nieuwe bestemmingsplannen. Voor bestemmingsplannen dienen gebiedsafhankelijke voorwaarden gesteld te worden. Daarom wordt onderscheid gemaakt voor woonwijken, voor het buitengebied, voor kantoor- en industriegebieden en overige bestemmingsplannen en uitzonderingsgevallen. Hieronder wordt dieper op het onderwerp kantoren in gegaan.

In kantoor- en industriegebieden gaat het voornamelijk om grotere ondergrondse ruimten, zoals parkeergarages, maar ook opslagruimtes. In deze gebieden is nauwelijks sprake van negatieve gevolgen, aangezien de terreinen meestal toch al geheel bestraat zijn. In deze gebieden zijn ondergrondse ruimten toegestaan onder de bebouwing en op het bijbehorende erf. Er wordt geen beperking opgelegd, wat betreft de maximale oppervlakte van een ondergrondse ruimte. Dit betekent dat in beginsel 100% van het erf onderkelderd mag worden, tenzij kabel- en leidingstroken dit niet toestaan.

Conclusie

Bergwijpark Zuid is een kantoorlocatie. Hier zijn ondergrondse ruimten volgens het beleid toegestaan.

Duurzaamheid

In het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 is een planologisch relevante doelstelling op het gebied van duurzaamheid vastgelegd. Deze luidt: 'de gemeente maakt het, voor zover nodig, planologisch mogelijk dat kleine windmolens worden geplaatst op bedrijventerreinen en op (hoge) gebouwen in de woongebieden'

In het plangebied is in het verleden al gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Omdat het vigerende bestemmingsplan hierin nog niet voorziet is de bestaande windturbine destijds middels een vrijstellingsprocedure gerealiseerd.

In voorliggend plan is het realiseren van kleinschalige windmolens op de hoofdgebouwen planologisch mogelijk gemaakt.

Beleidsnotitie Verblifsgebieden

In deze notitie is de standaard categorisering van (hoofd)wegen in het kader van Duurzaam Veilig vertaald naar de Diemense situatie. De belangrijkste ontsluitingswegen (binnen de bebouwde kom) zijn aangemerkt als verkeersaders. Voor ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom geldt derhalve een maximum snelheid van 80 km/uur (eventueel 100 km/uur) en voor ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/uur.

Conclusie

De Gooiseweg, de ontsluitingsweg van het plangebied, heeft een 70 km/uur regime. Op de overige wegen in het plangebied geldt een snelheid van 50 km/uur. Hiermee voldoet onderhavig plan aan de notitie verblifsgebieden.

Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

Bij ruimtelijke ontwikkelingen van zowel woningen als bedrijven moet maatwerk worden geleverd met betrekking tot parkeren, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld handhaving openbaar groen) als belangrijk uitgangspunt geldt. De gemeente Diemen beschikt niet over mogelijke uitleggebieden. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst zullen voornamelijk door middel van herstructurering en transformatie worden gerealiseerd. Om problemen in de toekomst te voorkomen is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit.

Het onderhavige plan voorziet in functieverandering van kantoorfunctie naar niet kantoor functies. Dit is om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het plangebied voor zowel de huidige als toekomstige gebruikers beter te kunnen waarborgen. De functieverbreding moet echter wel te allen tijde gericht zijn op en/of ondersteunend zijn aan het hoofddoel. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. 'Parkeren op eigen terrein' is hierbij het uitgangspunt.

Parkeernormen worden op diverse manieren vastgelegd om stedenbouwkundige plannen te kunnen toetsen. De parkeernormen worden vastgelegd in bestemmingsplannen en/of in de bouwverordening. De parkeernormen zijn in de regels van dit bestemmingsplan vastgelegd. Dit plan is leidend in de toe te passen parkeernormering om te voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen.

Conclusie

In het bestemmingsplan blijft de vigerende minimum parkeernorm voor kantoren van kracht die er voor zorgt dat parkeren in beginsel op eigen terrein plaats vindt en blijft vinden. Dit zal zeker ook een punt van aandacht zijn als zich in de toekomst andere functies in het gebied zullen vestigen. Voor deze functies zullen de daarvoor van toepassing zijnde (op CROW gebaseerde) parkeernormen als criterium gelden.

Beleidsregels voor GSM/UMTS antennes

In februari 2009 heeft de gemeenteraad van Diemen de notitie 'plaatsingsmogelijkheden van GSM- en UMTS antenne-installaties in de gemeente Diemen' vastgesteld met daarin beleidsregels voor het plaatsen van GSM/UMTS antennes.

Om aantasting van de ruimtelijke kwaliteit/het bebouwingsbeeld dan wel onevenredige inbreuk op het gebruiksgenot van panden in de directe omgeving te voorkomen, en gelet op het daarmee samenhangende belang van een goede ruimtelijke ordening, zijn beleidsregels vastgesteld.

In het plangebied is - onder voorwaarden - plaatsing van diverse soorten antenne-installaties mogelijk.

Conclusie

De aanvullende voorwaarden uit de beleidsregels zijn overgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Prostitutiebeleid

In 2000 heeft de gemeenteraad voor het eerst beleidsuitgangspunten geformuleerd met betrekking tot het lokaal prostitutiebeleid. Zichtbare vormen van prostitutie, raam- en straatprostitutie, wordt in verband met de bescherming van de woon- en leefomgeving en in het belang van de openbare orde en veiligheid niet toegestaan in de gemeente. Daarentegen wordt voorgesteld om door middel van een zogenaamd maximum vergunningstelsel in de APV vooralsnog één seksinrichting en één escortbedrijf toe te staan in de gemeente.

Aan de vestiging van een eventuele seksinrichting en/of escortbedrijf worden strenge eisen gesteld in het kader van de woon- en leefomgeving en in het belang van de openbare orde en veiligheid. Maar ook ter verbetering van de positie van de prostituees op het gebied van de arbeidsomstandigheden (inrichtingseisen). In de nota wordt gesteld dat de vestiging van een seksinrichting en/of escortbedrijf met het oog op de (sociale) controle en veiligheid voor hen die als prostituee werken, doch ook voor klanten, minder gewenst is in o.a. gebieden met hoofdzakelijk de bestemming kantoor. De regiopolitie heeft ook geadviseerd prostitutie uit deze gebieden te weren. In 2001 is dit middels de partiële herziening bestemmingsplannen Diemen betreffende prostitutie planologisch verankerd.

Conclusie

Het vigerende prostitutieverbod wordt in het nieuwe bestemmingsplan gecontinueerd.

4 PLANBESCHRIJVING - RUIMTELIJK ECONOMISCHE PROFIEL

4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

De belangrijkste doelstelling van dit bestemmingsplan is dat het voldoende mogelijkheden biedt om het kantorenterrein, ook in de toekomst, aantrekkelijk te houden als hoogwaardige vestigingslocatie voor huidige en voor potentiële nieuwe gebruikers.

4.2 Ontwikkelingen

Het plangebied Bergwijpark Zuid is een hoogwaardige kantoorlocatie. Het gebied kent een lage leegstand en dus een relatief hoge bezetting. Er is een concentratie van diverse (inter)nationaal bekende bedrijven gehuisvest, met daarnaast ook meerdere kleine kantoren. De locatie is zowel per auto als per openbaar vervoer goed te bereiken en kent door de inrichting en verzorging van de bebouwing en buitenruimte een hoogwaardige uitstraling.

Aandachtspunten

Er zijn echter ook aandachtspunten op de planlocatie, die o.a. in het bestemmingsplan hun neerslag kunnen of moeten krijgen. Hieronder beschrijven wij de aandachtspunten kort.

Veiligheid

Op en nabij de locatie staat de sociale veiligheid, onder andere van de werknemers van de diverse kantoren, onder druk. In het verleden hebben er een aantal incidenten plaatsgevonden. Men heeft dit probleem onder andere aangepakt door gemeenschappelijke looproutes te benoemen. Op dit moment is de situatie normaal, maar van zowel de gemeente als van de diverse bedrijven heeft dit aspect de blijvende aandacht. Een van de mogelijkheden om dit probleem verder aan te pakken is het toestaan en mengen van functies waardoor meer dynamiek en vitaliteit in het gebied ontstaat, ook buiten de kantoor tijden. Op die manier kan 'het aantal ogen' in het gebied toenemen, waardoor de sociale veiligheid verder verbetert. Het bestemmingsplan kan hierin een - voorwaardenscheppende - rol vervullen door de vestiging van andere dan kantoorfuncties mogelijk te maken.

Ontbrekende voorzieningen

De gevestigde bedrijven zijn verenigd in diverse platforms. In die gremia is de wenselijkheid van enkele bedrijfsondersteunende voorzieningen in het plangebied uitgesproken. Daarbij gaat het om een aantal met name genoemde functies: een kleinschalige horecavoorziening voor zakelijke lunches, borrels en dergelijke. Daarnaast kunnen ook sportvoorzieningen waar werknemers (mede) gebruik van kunnen maken, als een aanwinst worden gezien.

Als het zakelijke zalencentrum uit het complex Diemervijver in Bergwijpark Noord verdwijnt, zou Bergwijpark Zuid verder nog ruimte kunnen bieden om een soortgelijke voorziening te herbergen.

Leegstand

Hoewel de leegstand op dit moment relatief laag is, is de kantorenmarkt verre van stabiel. In deze onzekere situatie is het van belang dat gedurende de looptijd van het bestemmingsplan flexibel kan worden ingespeeld op wijzigende omstandigheden. Een van de mogelijkheden hiertoe is het opnemen van enige bestemmingsverbreding in het plan.

Relatie omgeving

Bergwijckpark Zuid is geen op zich staand gebied. Het heeft een relatie met de directe omgeving, met name met Bergwijckpark Noord. Van de hier voorziene gebiedstransformatie naar een gemengd woon- werkgebied met voorzieningen kan Bergwijckpark Zuid naar verwachting meeprofiteren. Niet alleen omdat eventuele nieuwe voorzieningen in Noord ook nuttig kunnen zijn voor de gebruikers van Zuid, en zo een positieve bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat, maar ook andersom omdat de haalbaarheid van eventuele voorzieningen in Zuid groeit met de toename van potentiële gebruikers (i.c. bewoners) uit Noord. De verwachte komst van een groot aantal nieuwe (studenten)woningen in de directe omgeving van het plangebied (zowel in Bergwijckpark Noord als in Amsterdam Zuidoost) wordt in die zin ook zeker als een kans voor Bergwijckpark Zuid gezien.

Het masterplan Bergwijckpark Noord gaat bovendien uit van een wijziging van de verkeersstructuur die mede zal leiden tot een verbeterde relatie met Bergwijckpark Zuid. Met de eventuele ruimtelijke gevolgen van deze wijziging wordt in onderhavig bestemmingsplan rekening gehouden.

Toekomst kantorenpark

Hoofddoel van de gemeente is om Bergwijckpark Zuid te behouden als hoogwaardige vestigingslocatie voor (internationale) kantoren. Om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van die vestigingslocatie voor zowel de huidige als toekomstige gebruikers beter te kunnen waarborgen is het echter niet (meer) gewenst om het gebied een monofunctionele kantoorbestemming te geven. De functieverbreding moet echter wel te allen tijde gericht zijn op en/of ondersteunend zijn aan het hoofddoel. Niet-kantoorfuncties dienen in ieder geval te passen in een hoogwaardige kantooromgeving, en indien mogelijk daarvoor ook een toegevoegde waarde hebben. Een zakelijke uitstraling van het gebied en haar gebruikers staat voorop. De aanvullende functies dienen daarom in ieder geval te passen binnen het ruimtelijk-economische profiel van het plangebied.

Na overleg met de huidige gebruikers en eigenaren worden de volgende aanvullende functies als wenselijk of mogelijk voorgesteld:

- een kleinschalige horecafunctie, in eerste aanleg gericht op de aanwezige kantoren (lunchroom, borrelgelegenheid);
- sportvoorzieningen (bijvoorbeeld fitness, yoga, squash), mede bedoeld, voor de werknemers van de op de locatie aanwezige kantoren;
- een hotel, bij voorkeur gericht op de zakelijke markt;
- een (zakelijk) zalencentrum;
- een onderwijsinstelling voor hoger onderwijs en/of volwassenen educatie;
- een medische voorziening in de vorm van bijvoorbeeld een privékliniek of ooglaserkliniek.

In de optiek van betrokkenen passen bovenstaande functies goed bij een hoogwaardig kantorenpark. Bovendien ontstaat hiermee een toekomst bestendige situatie waarbij het ruimtelijk-economisch profiel van het kantorenpark versterkt kan worden en er voldoende flexibel ingespeeld kan worden op mogelijke ontwikkelingen in de markt. Het bestemmingsplan biedt daarom op enigerlei wijze ruimte voor de vestiging van genoemde voorzieningen. De wijze van regeling- bij recht of via wijziging- en de specifieke randvoorwaarden (bijvoorbeeld beperking aantal, omvang of locatie) verschilt per functie. In paragraaf 6.3 wordt dit nader beschreven.

5 OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)

Wettelijk kader

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 sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is 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. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

Situatie plangebied

Het betreft een grotendeels bestaand gebied waarbij het voornamelijk gaat om het voorzetten van het bestaande gebruik. Het gebied zal bovenal een kantorenterrein blijven. Er zullen wellicht enkele andere functies ook toegelaten worden in dit gebied, waaronder ook een hotel, een (zakelijk) zalencentrum, sportvoorzieningen, een onderwijsinstelling, medische- en horecavoorzieningen.

Voor het uitbreiden of realiseren van een hotel buiten het stedelijk gebied, dient een m.e.r.- beoordeling plaats te vinden. Het te ontwikkelen hotel in Bergwijkpark Zuid bevindt zich in het stedelijk gebied en heeft daarom het geen gevolgen voor de beoordeling van milieueffecten.

De uitbreiding of realisatie van de overige voorzieningen staan niet op de C of D lijst uit het Besluit m.e.r. Het is dan ook niet aannemelijk dat deze voorzieningen op deze plek de milieusituatie aantasten. Er kan reeds in dit stadium worden uitgesloten dat er negatieve milieueffecten op gaan treden.

Op basis daarvan oordeelt de gemeente dat er een mer-beoordeling of mer niet nodig is voor dit bestemmingsplan.

5.2 Verkeer

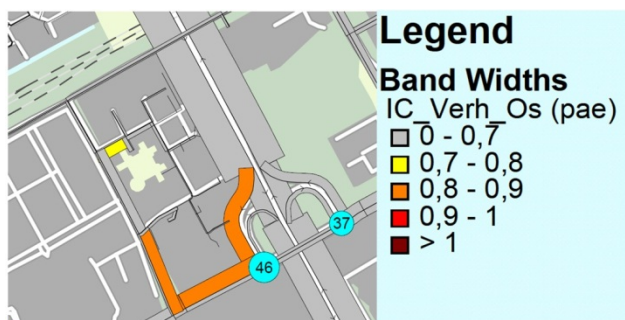
Inleiding

Voor een goede ruimtelijke ordening is een goede verkeersafwikkeling en een veilige verkeersontsluiting van alle modaliteiten van belang. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de het doelmatig functioneren van verschillende functies.

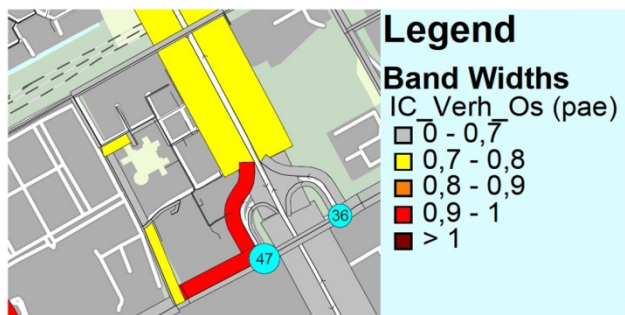
Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

Situatie plangebied

Voor de Zuidoostlob van de Metropoolregio Amsterdam is een nieuw Verkeer en Vervoerplan in voorbereiding. Uit de verkeersprognoses voor 2020 en 2030 komen diverse knelpunten naar voren. Deze knelpunten liggen grotendeels aan de westkant van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en hebben weinig invloed op het plangebied. De moeizame doorstroming van het autoverkeer op de Daalwijkdreef in de spitsuren is een knelpunt dat het plangebied wel direct raakt.

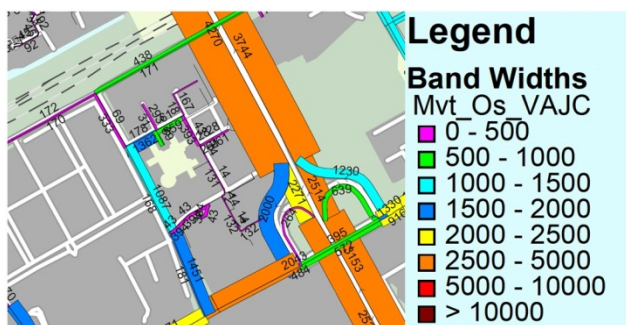


Afbeelding 5.1: I/C waarden met cyclustijden (2-uurs ochtendspits); 2010 met knelpunt (46)

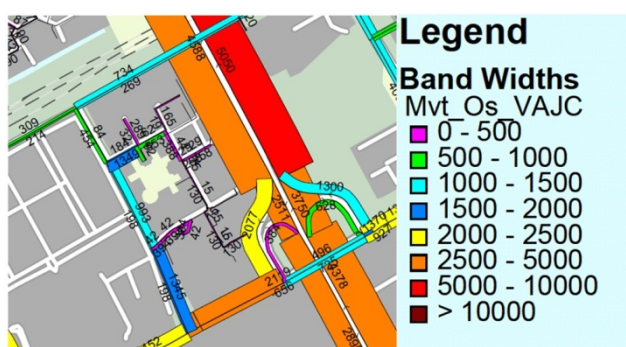


Afbeelding 5.2: I/C waarden met cyclustijden pae (2-uurs avondspits); 2020GE met knelpunt (47)

Voor de geïnterviewde knelpunten (knelpunt 46 en 47) worden oplossingen geformuleerd waarover bestuurlijke besluitvorming zal moeten plaatsvinden. Wat dit zal betekenen voor de Daalwijkdreef en de aansluitingen daarop en wanneer dit zal worden uitgevoerd is nu nog niet bekend. Uit het verkeersmodel Diemen komt ook naar voren dat de afwikkeling van het autoverkeer vanaf de Gooiseweg over de Daalwijkdreef naar de Dubbelinkdreef in de ochtendspits in de toekomst problematisch kan worden. In de onderstaande afbeeldingen is te zien dat de intensiteit van 500 - 1.000 naar 1.000 - 1.500 zal gaan.



Afbeelding 5.3: Intensiteiten mvt (2-uurs ochtendspits); 2010



Afbeelding 5.4: Intensiteiten mvt (2-uurs ochtendspits); 2020GE

Realisering van het masterplan Bergwijkpark Noord kan tot gevolg hebben dat op termijn de hoofdwegenstructuur in Bergwijkpark wijzigt. Uitgangspunt hierbij is dat Bergwijkpark-Zuid twee aansluitingen op het hoofdwegennet behoudt. Voor een eventuele toekomstige nieuwe (auto)verbinding naar Bergwijkpark-Noord ter hoogte van het Zilvermeeuwpad (als alternatief voor de Dalsteindreef) is in het plan ruimte gereserveerd. De mogelijke ontwikkelingen in het plangebied zelf zijn dusdanig van aard en schaal dat hierdoor geen wezenlijke toename van de verkeersbelasting valt te verwachten.

Op het gebied van het openbaar vervoer is een toename van het aantal treinen te verwachten op de Zuidelijke Ringlijn. Voor zover nu is bekend leidt dit niet tot uitbreiding van het aantal sporen op het baanvak ter hoogte van het plangebied. Hetzelfde geldt voor een eventuele toekomstige aanleg van een IJmeerlijn. Deze nieuwe metrolijn takt bij Diemen-Zuid aan op het de bestaande metrolijn tussen Amsterdam CS en Gaasperplas.

Mogelijk wordt in de toekomst tramlijn 9 doorgetrokken naar station Bijlmer/ArenA. De Daalwijkdreef is daarbij in beeld als mogelijk tracé. Dit heeft geen directe gevolgen voor het plangebied maar leidt wel tot een verdere verbetering van de OV-bereikbaarheid.

Parkeren

Parkeren is op dit moment geen structureel knelpunt. Niettemin is de parkeerdruk op de locatie hoog. In het bestemmingsplan blijft daarom de vigerende minimum parkeernorm voor kantoren van kracht die er voor zorgt dat parkeren in beginsel op eigen terrein plaats vindt en blijft vinden. Dit zal zeker ook een punt van aandacht zijn als zich in de toekomst mogelijk andere functies in het gebied zullen vestigen. Voor deze functies zullen de daarvoor van toepassing zijnde (op CROW gebaseerde) parkeernormen als criterium gelden. In geval de norm hoger is dan bij het huidige kantoorgebruik, kan dit er toe leiden dat extra parkeergelegenheid op eigen terrein moeten worden aangelegd. Het ontbreken van voldoende (parkeer) ruimte op eigen terrein kan dus werend zijn voor een vestiging. Ook via deze weg is dus verzekerd dat de verkeersbelasting niet wezenlijk toeneemt.

Verder is de bestemming van de openbare ruimte zodanig dat ook daar, indien nodig, parkeerruimte kan worden geboden. Dit mag echter niet ten koste gaan van de uitstraling en eventuele ecologische waarde van die openbare ruimte.

5.3 Luchtkwaliteit

Op basis van WHO richtlijnen¹ voor een gezondere luchtkwaliteit heeft de EU een Europese luchtkwaliteitsrichtlijn (2008/50/EG) opgesteld. Voor de fijn stof fracties PM10 en PM2,5 zijn alleen de eerste stappen van de WHO richtlijn opgenomen². Een verdere aanscherping van de fijn stof norm wordt door de EU-lidstaten overwogen op het moment dat implementatie haalbaar is (wagenpark en industriële processen moet eerst beduidend minder fijn stof uitwerpen wil dit haalbaar zijn). De Europese richtlijn is opgenomen in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Voor PM10 (stoffractie met de deeltjesgrootte van 0 – 10 micrometer) geldt een grenswaarde van $40 \mu\text{m}^3$ jaargemiddeld en $50 \mu\text{m}^3$ 24 uurgemiddeld die gedurende niet meer dan 35 dagen per jaar mag worden overschreden.

De uitvoeringsregels van de luchtkwaliteitseisen is neergelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen op grond van de Wet milieubeheer. Genoemd worden het Besluit maatregelen richtwaarden, het Besluit niet in betekenende mate bijdragen, het Besluit gevoelige bestemmingen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 en de Wijzigingsregeling Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (toepasbaarheid regels inzake meting of berekening kwaliteitsniveau en criteria meet- en rekenpunten).

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is gebaseerd op de luchtkwaliteitseisen. Het NSL regelt saneringsmaatregelen in bestaande situaties waar de grenswaarde wordt overschreden. Met het NSL worden ook nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in betekende mate (IBM) bijdragen aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit. Het NSL verbindt aan deze zogenaamde IBM projecten een saneringsverplichting, dusdanig dat aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan voordat de Europese sancties op niet naleving van de EU luchtkwaliteitsrichtlijn mogelijk worden.

Indien een ontwikkeling niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit (de achteruitgang bedraagt dan niet meer dan 3% van de grenswaarden) wordt voldaan aan de Wet milieubeheer. De wetgever gaat er immers van uit dat een achteruitgang van de luchtkwaliteit met niet meer dan 3% binnen korte termijn wordt teniet gedaan door het effect van de generieke maatregelen in Europees en Nederlands verband (emissie-eisen nieuwe motorvoertuigen, vrijstelling van wegen belasting voor extra schone voertuigen). Een nieuwe ontwikkeling die per saldo niet leidt tot een achteruitgang van de luchtkwaliteit kan op grond daarvan worden toegelaten. Een bepaalde verslechtering van de luchtkwaliteit op de ene plaats wordt dan gecompenseerd door een even grote vooruitgang op een andere plaatst.

Met het Besluit gevoelige bestemmingen wordt het vestigen of uitbreiden van gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen aan banden gelegd. Van de bevoegdheid om gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen toe te laten dient terughoudend gebruik gemaakt te worden, ook als aan de nu geldende wettelijke grenswaarde wordt voldaan. De reden is dat een verdere aanscherping van de normen voor fijn stof noodzakelijk is (zie ook voetnoten). Verder wordt de fractie ultra fijn stof (PM_{0,1}, de fractie stof met de deeltjesgroottes van 0 tot 0,1 micrometer, PM_{0,1}) steeds meer verdacht van het veroorzaken van de meeste negatieve gezondheidseffecten. Ultra fijn stof wordt vrijwel uitsluitend veroorzaakt door het wegverkeer op of nabij een locatie. De concentratie op een afstand van 300 meter uit een drukke weg (zoals rijksweg A1) is laag in verhouding tot de concentratie op en naast de weg. Ultra fijn stof heeft geen (nauwelijks) natuurlijke bronnen en de menselijke vervuilingbronnen op grotere afstand leveren maar een geringe bijdrage aan de ultra fijn stof concentratie op een locatie. Er is nog geen richt- of grenswaarde voor ultra fijn stof beschikbaar. In afwachting van normering wordt daarom beleidsmatig rekening gehouden met de verhoogde concentraties ultra fijn stof langs drukke wegen.

Gevoelige bestemmingen zijn volgens het Besluit gevoelige bestemmingen gebouwen die geheel of gedeeltelijk worden bestemd of gebruikt voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, voor kinderopvang, als verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis of ten behoeve van een combinatie van deze functies. Vanwege de nabijgelegen Gooiseweg voorziet de planherziening niet in het toelaten van gevoelige bestemmingen.

De planherziening kan door het toelaten van een nieuwe ontwikkeling een achteruitgang van de luchtkwaliteit veroorzaken, wat een gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe ontwikkeling. De planherziening moet daarom voldoen aan ten minste één van de volgende zes besluitgronden (luchtkwaliteiteisen).

1. De grenswaarden Bijlage II Wm worden als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen niet overschreden (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder a Wm).
2. Als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen verbetert de luchtkwaliteit of blijft gelijk (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder b, sub 1 Wet milieubeheer).
3. Als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen verbetert de luchtkwaliteit per saldo (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder b, sub 2 Wet milieubeheer).
4. De nieuwe ontwikkelingen dragen Niet In Betekende Mate (NIBM) bij aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder c van de Wet milieubeheer). Dit is aannemelijk indien de ontwikkelingen vallen onder de criteria die zijn vermeld in de Regeling NIBM bijdragen.

5. Luchtkwaliteitonderzoek wijst uit dat de nieuwe ontwikkelingen NIBM bijdragen aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder c van de Wet milieubeheer). Het onderzoek dient te worden uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.
6. De nieuwe ontwikkelingen zijn als IBM project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en/of het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder d van de Wet milieubeheer).

De bestemmingsplanherziening is niet als IBM project opgenomen in het NSL, zodat besluitgrond 6 niet van toepassing is.

De planherziening verhoogt ten opzichte van het vigerende plan de verkeersaantrekkende werking waardoor een achteruitgang van de luchtkwaliteit niet op voorhand kan worden uitgesloten: de besluitgronden 2 en 3 zijn daarom niet van toepassing.

Een luchtkwaliteitonderzoek om de achteruitgang van de luchtkwaliteit ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe ontwikkeling in kaart te brengen is niet noodzakelijk, omdat op andere wijze aannemelijk kan worden gemaakt dat aan ten minste één van de luchtkwaliteiteisen wordt voldaan: hierdoor blijven de besluitgronden 1 en 5 buiten toepassing.

De planherziening voorziet in het opheffen van de huidige monofunctie van het gebied door aan de kantoorfunctie toe te voegen: een hotelfunctie (5% BVO) en onderwijsfunctie voor volwassenen (2,5% BVO), een horecafunctie (1% BVO), een sportfunctie (1% BVO) en maatschappelijke doeleinden (5% BVO, exclusief luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen).

Uitgaande van oppervlak van de percelen met een kantoorbestemming, de daar maximaal toegelaten gebouwhoogte en bebouwingspercentage en bouwlaaghoogte van 4 meter is in het plangebied circa 238.020 m² bruto vloeroppervlak geprojecteerd (gerealiseerd is circa de helft daarvan). Uitgaande van 1 kantoormedewerker per 30 m² BVO kunnen er conform het vigerende plan 7.934 personen verblijven. Als gevolg van de bestemmingsplanherziening ziet het plaatje er als volgt uit.

Functie	% BVO	Aantal m ² BVO	Aantal personen	Toelichting
Kantoor	85.5	203.507	6.784	1 persoon per 30m ² BVO
Onderwijs	2.5	5.950	1.488	Aangenomen is dat 50% van het BVO wordt gebruikt voor lokalen. Per lokaal is 60 m ² aangehouden en 30 leerlingen per lokaal.
Maatschappelijk	5	11.901	397	1 persoon per 30 m ²
Hotel	5	11.901	397	Per kamer is 30 m ² benodigd met per kamer 1 persoon.
Horeca	1	2.380	238	1 persoon per 10 m ² .
Sport	1	2.380	119	1 persoon per 20 m ² .
Totaal	100	238.019	9.423	

De planherziening heeft maakt een toename van het aantal personen mogelijk met 1.488. Uitgangspunt is verder, dat deze 1.488 extra personen evenveel verkeer genereren als 1.488 kantoormedewerkers. Deze 1.488 personen genereren dan evenveel verkeer als een kantoorlocatie met 44.629 m² BVO (1.488*30 m²). Bergwijckpark Zuid is ontsloten met twee wegen, de Wisselwerking en Diemermere. Vanuit deze wegen verdeelt het verkeer zich over de Dubbelinkdreef en vervolgens de Dalsteindreef en Daalwijckdreef.

In bijlage 3a, voorschrift 3A.1 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is een nieuwe kantoorlocatie aangewezen als een project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit, indien de locatie twee ontsluitingswegen heeft met een gelijkmatige verkeersverdeling en een bruto vloeroppervlak omvat van niet meer dan 200.000 m². De planherziening voldoet ruimschoots aan dit NIBM-criterium. In artikel 4, eerste lid van het Besluit Niet in Betekende Mate bijdragen is bepaald dat de planherziening in ieder geval niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit, zodat een luchtkwaliteitonderzoek niet nodig is. Aan besluitgrond 4 wordt voldaan. De planherziening voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

Opgemerkt wordt dat de monitoring van de luchtkwaliteit in Diemen uitwijst dat in de verblijfsgebieden van Diemen aan de vigerende grenswaarden voor PM10 en stikstofdioxide wordt voldaan (zie verder de website gemeente Diemen). Nu aannemelijk is gemaakt dat de planherziening niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit zijn er tevens geen grenswaarde overschrijdingen ten gevolge van de planherziening te verwachten. De maximaal geringe achteruitgang van de luchtkwaliteit door de extra verkeersaantrekkende werking die de planherziening mogelijk maakt, wordt teniet gedaan door de Europese en Nederlandse generieke luchtkwaliteitmaatregelen (steeds schoner worden wagenpark).

5.4 Geluidhinder

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 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 in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige 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.

Wegverkeerslawaaï

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Onderzoek

De planherziening is overwegend conserverend van aard, maar laat als eerste andere geluidgevoelige gebouwen toe. Hierbij wordt ook gedacht aan het in beperkte mate toelaten van geluidgevoelige onderwijsgebouwen, poliklinieken en medische centra etc. De terreinen die behoren bij deze gezondheidszorggebouwen en worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg worden niet toegelaten en worden niet verder toegelicht.

Geluidgevoelige gebouwen en terreinen kunnen worden toegelaten als voldaan wordt aan de normen van de Wet geluidhinder (Wgh). Het plangebied maakt geheel of ten dele deel uit van de geluidzones van de Gooiseweg, Daalwijkdreef, Dubbelinckdreef, Dalsteindreef, Wisselwerking, Diemerhof, Diermere en de spoorweg Duivendrecht – Weesp.

Het voorliggend akoestisch onderzoek wijst uit dat de grenswaarden van de Wet geluidhinder worden overschreden. Geluidbeperkende maatregelen waarmee de grenswaarde worden nageleefd stuiten op overwegende bezwaren van financiële (Gooiseweg) of verkeerskundige en vervoerskundige (overige wegen) aard. Concrete initiatieven voor het vestigen van andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen zijn er bovendien niet en het gaat om een relatief gering deel (5% onderwijs en 5% medische functies) van het toegelaten brute vloeroppervlak dat gebruikt zal gaan worden als geluidgevoelig gebouw.

Met de planherziening wordt immers beoogd om de bestaande monofunctie van het gebied te doorbreken en met de functiemenging de kwaliteit van het kantorenpark te verhogen. Om dit doel ook met geluidgevoelige gebouwen mogelijk te maken dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld: voor de Gooiseweg van 49 dB tot en met 53 dB; voor de Daalwijkdreef van 49 dB tot en met 56 dB; voor de Dalsteindreef van 49 dB tot en met 52 dB; voor de Dubbelinkdreef van 49 dB tot en met 54 dB; voor de Wisselwerking van 49 dB tot en met 55 dB en voor de Diemerhof van 49 dB. Voor spoorweglawaaï dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld van 56 dB tot en met 62 dB.

In een circa 210 met brede strook vanuit de buitenkant verharding van de Gooiseweg wordt de maximaal mogelijk hogere grenswaarde van 53 dB overschreden. Geluidgevoelige gebouwen kunnen hier worden toegelaten indien een gevelscherm of dove gevel wordt toegepast. Een dove gevel is een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB of 28 dB, alsmede een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

Conclusie

Het onderzoek wijst uit dat het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid voor onderwijs en medische doeleinden niet stuit op de Wet Geluidhinder. Wel zal bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mogelijk, afhankelijk van de locatie, omvang en het feitelijk gebruik, te zijner tijd een hogere grenswaarde moeten worden vastgesteld en/of zullen geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen. Dit is vastgelegd in de planregels.

5.5 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.

Bevi

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) in werking getreden. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. De norm voor het plaatsgebonden risico is vastgesteld op 10⁻⁶ per jaar. Voor kwetsbare objecten, zoals woningen en scholen, is dit een grenswaarde. Voor beperkt kwetsbare objecten, zoals bedrijfsgebouwen en sporthallen, is dit een richtwaarde.

Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en geeft ook aan hoe deze veiligheidseisen doorwerken in plannen voor de ruimtelijke ordening. Op grond van het besluit wordt in een ministeriële regeling voor een aantal bedrijfssectoren (LPG-tankstations, opslag van gevaarlijke stoffen (PGS 15), ammoniakkoelinstallaties) vaste veiligheidsafstanden vastgelegd. Voor de overige bedrijven wordt de veiligheidsafstand met een risicoberekening bepaald. Bij het maken van een bestemmingsplan moeten gemeenten hiermee rekening houden.

Het Bevi bevat geen wettelijke grenswaarde voor het groepsrisico; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico in het gebied rondom de inrichting. Er is een oriëntatiewaarde bepaald, die aangeeft wanneer de kans dat bij een ongeval 10, 100 of 1.000 doden vallen, voldoende klein is. Dit geeft houvast bij de beoordeling bij welke bevolkingsdichtheid in de omgeving van een risicobedrijf er nog sprake is van een voldoende veilige situatie. De gemeente dient verantwoording af te leggen met betrekking tot het groepsrisico. Het bevoegd gezag motiveert - kort gezegd - in ieder geval:

- het aantal personen in het invloedsgebied;
- het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- de mogelijkheid tot zelfredzaamheid.

Naast de verantwoording van het groepsrisico moet advies worden gevraagd aan de regionale brandweer over het groepsrisico en de mogelijke gevolgen van het bestemmingsplan voor de mogelijkheden van rampbestrijding en de zelfredzaamheid van de bevolking binnen het invloedsgebied van het bedrijf.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1.600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1.600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1.600 en 4.000 kPa.

Het beleid inzake externe veiligheid is erop gericht om risico's zoveel mogelijk te voorkomen door de kans op het ontstaan van een calamiteit en de effecten daarvan te beperken. Daartoe is het van belang na te gaan of en welke maatregelen ten aanzien van de risicobron of in de ruimtelijke omgeving getroffen kunnen worden en of maatregelen mogelijk zijn die de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid van een calamiteit kunnen optimaliseren.

Structuurvisie buisleidingen

Structuurvisie Buisleidingen dateert uit 1985. Momenteel is het Rijk bezig met een nieuwe Structuurvisie buisleiding. Deze Structuurvisie buisleidingen bevat een lange termijnvisie op het buisleidingstransport van gevaarlijke stoffen (gas, olie, chemicaliën en CO₂), zoals de reservering van ruimte voor toekomstige buisleidingen. Voor deze Structuurvisie buisleidingen is een visiekaart ontwikkeld met hoofdverbindingen die van nationaal belang zijn.

Op basis van de hoofdlijnen uit de Structuurvisie kunnen provincies en gemeenten het exacte buisleidingtracé bepalen. Uitgangspunt daarbij is zoveel mogelijk bundeling met bestaande buisleiding(-stroken).

Vervoer gevaarlijke stoffen

Over de spoorweg langs het plangebied worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Bij een calamiteit kunnen deze gevaarlijke stoffen vrijkomen. De risico's die de mensen als gevolg daarvan lopen worden bepaald door de aard en omvang van de vervoersstroom gevaarlijke stoffen, de spoorveiligheid en het aantal personen langs de spoorweg. Deze risico's moeten worden getoetst aan de risiconormering voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico bedraagt de kans van één op een miljoen jaar (10^{-6} per jaar). De contour waarbinnen de grenswaarde wordt overschreden volgt uit bijlage 4 van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) en bedraagt 6 meter uit de sporenbundel (Traject 30115: Duivendrecht – Diemen).

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen dient te worden berekend per kilometer spoorweg per jaar en bedraagt:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1.000 slachtoffers;
- enz. (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Bij de toetsing aan de oriëntatiewaarde moet worden gezien of de kans per kilometer route of tracé op een bepaald aantal slachtoffers groter is dan bovengenoemde oriëntatiewaarden. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moet het groepsrisico worden betrokken (verantwoord) bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening. Een toename onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde behoeft op grond van het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) niet te worden verantwoord. Het BTEV treedt naar verwachting op 1 juli 2013 in werking. Het groepsrisico is onderzocht door Adviesgroep AVIV. Het onderzoek wijst uit dat het groepsrisico uitgaande van het herziene bestemmingsplan niet meer bedraagt circa 0,09 maal de oriëntatiewaarde.

Een geringe toename van het groepsrisico ten gevolge van de planherziening treedt op onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde en behoeft niet te worden verantwoord. Hier wordt overigens geanticipeerd op de inwerkingtreding van het BTEV. Met het BTEV wordt hetgeen met het Basisnet Spoor is geregeld verankerd in een wettelijke regeling. Indien het BTEV (Basisnet Spoor) niet inwerking zou treden bedraagt het groepsrisico:

- 7,0 maal de oriëntatiewaarde indien de vigerende bestemmingsplannen langs het spoor volledig zouden worden gerealiseerd;
- circa 7,5 maal de oriëntatiewaarde (uitgaande van 2,5% BVO onderwijsdoeleinde) in de situatie dat hetgeen waarin de planherziening voorziet volledig zou worden gerealiseerd.

Het groepsrisico neemt dus sterk af, vooral door de risicoreducerende maatregelen die met het BTEV worden opgelegd aan het vervoer van de gevaarlijke stoffen over de spoorweg.

Opgemerkt wordt dat het plangebied is niet gelegen buiten de het invloedsgebied van inrichtingen met activiteiten met gevaarlijke stoffen, buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en transportroutes gevaarlijke stoffen over de weg.

Schiphol

De locatie is gelegen onder een luchtvaartroute voor Schiphol. Aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden PR 10^{-6} wordt voldaan (zie o.a. LIB 2004 en het Compendium voor de leefomgeving).

Onderzoek naar het effect van de toename van het aantal personen in Bergwijkpark Zuid van 7.934 tot 9.422 op het groepsrisico dient in beginsel te worden uitgevoerd met het RIVM rekenprogramma GEVERs. Degelijke onderzoeken wijzen doorgaans uit dat een geringe toename van het aantal personen met 1.488 onder de route een marginaal effect heeft op het te berekenen groepsrisico.

Conclusie

Plaatsgebonden risico

Ter plaatse van Bergwijkpark Zuid wordt een plaatsgebonden risicocontour berekend voor de grenswaarde van 1.0 10-6/jr. Door de transportintensiteit volgens het OTB SAAL ligt deze contour op 10 meter vanaf de as van de sporenbundel. Door de transportintensiteit volgens het Basisnet Spoor ligt deze contour op 6 meter vanaf de as van de sporenbundel.

De plaatsgebonden risicocontour is gedeeltelijk gelegen over het bestemmingsplan Bergwijkpark Zuid. Binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6 bevinden zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor drie situaties:

1. Uitgaande van de bestaande omgeving en de bestaande bestemmingsplancapaciteit van Bergparkwijk-Zuid en het transport conform marktverwachting 2020 is het groepsrisico een factor 7,0 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.
2. Uitgaande van de bestaande omgeving en de nieuwe bestemmingsplancapaciteit van Bergparkwijk-Zuid en het transport conform marktverwachting 2020 neemt het groepsrisico toe tot een factor 7,9 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.
3. Uitgaande van de bestaande omgeving en de nieuwe bestemmingsplancapaciteit van Bergparkwijk Zuid en het transport conform het Basisnet Spoor is het groepsrisico een factor 0,09 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

Er is geen verantwoording van het groepsrisico nodig.

5.6 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van herbestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Bouw kan pas plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatie kwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Het voormalig weidegebied was in gebruik als agrarisch gebied (veenpolder met een circa 10 meter dik slap en sterk gelaagd veen/kleipakket). In deze omgeving bevonden zich ook enkele boerderijen. Op basis van onderzoek in de veenpolders elders in de gemeente, kan niet worden uitgesloten dat de weilanden een circa 20 cm dikke toemaakdeklaag bevatten (met verhoogde concentraties zware metalen en PAK's). Uit oogpunt van verdere stadsuitbreiding is in 1968/1969 het gehele gebied in enkele spuitvakken opgespoten. Hiervoor is zand uit het IJmeer gebruikt. Dit zand is gewonnen middels dieptezuiging tot maximaal 60 meter beneden NAP uit de bodem van het IJmeer ter hoogte van het eiland Pampus. Het opgebrachte zandpakket is circa 3 meter dik.

Op het spuitzand van geheel Diemen-Zuid wordt niet verwacht dat het zand ten tijde van het opspuiten noemenswaardige verontreinigingen bevatte (niet verdacht van bodemverontreiniging). De op het spuitzand aangebrachte teelaarde is destijds niet onderzocht evenals het voormalige weiland waarop het spuitzand is aangebracht. De toplaag van een weiland kan bestaan uit een zogenaamd toemaakdek (door de eeuwen heen aangebracht stadsvuil). Onderzoek op weilanden elders wijst uit dat de mate van verontreiniging wisselt van weilandvak tot weilandvak van niet (omstreeks de streefwaarde) tot sterk (boven de interventiewaarde). De eventuele verontreiniging loogt over het algemeen niet uit en wordt dus niet met grondwater verspreid en vormt geen enkele risico of belemmering voor de woonbestemming.

Situatie plangebied

Het gebied wordt voornamelijk gebruikt als kantorenwijk en als parkgebied.

Het gemeentelijk archief bevat voor het plangebied een grootschalig bodemonderzoeksrapport. Het betreft het oriënterend bodemonderzoek Bergwijkpark (Diemen-Zuid, wijk IV) dat in opdracht van de gemeente Diemen door bureau BKH is uitgevoerd met datum 25-7-1985 (nr. 2112C). Uit dit onderzoek volgt geen verontreiniging van de boven- en ondergrond. Op enkele plaatsen geringe verhogingen van het lood- en zinkgehalte in het grondwater. Op een enkele plaats is arseen aangetroffen. Er is geen aanleiding om aan het gebruik van het terrein wegens verontreiniging van bodem en/of grondwater functionele beperkingen op te leggen. Gezien de grootschaligheid van het onderzoek is geen detailinformatie van het gebied aanwezig.

5.7 Water

Wettelijk kader/Inleiding

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals "water in de stad" en "water als mede ordenend principe" en het streven naar "duurzame en robuuste watersystemen" zijn als speerpunten aangegeven in het vigerende beleid en geconcludeerd in de twee drietrapsstrategieën voor:

- waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren);
- waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Water gerelateerde plannen en beleid gemeente Diemen Startovereenkomst 'Waterbeleid 21 ^e eeuw' (WB21), Nationaal Waterplan 2010-2015 (ministerie van I&M),

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) 2010,
Stroomgebiedsbeheerplan Rijn-West (Regionaal ambtelijk overleg Rijn-West),
Handreiking Watertoets (ministerie van I&M),
Provinciaal Waterplan 2010-2015 (Provincie Noord-Holland),
Waterbeheersplan 2010-2015 (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht),
Keur AGV 2011 (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht),
Watergebiedsplan Bijlmerring 2012 (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht),
Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) Diemen 2009-2013 (gemeente Diemen),
Waterplan Diemen 2010-2028 (gemeente Diemen).

In het stroomgebiedbeheersplan is het Europees beleid met betrekking tot de Kader Richtlijn Water (KRW) uitgewerkt. Het nationaal waterplan, het stroomgebiedbeheersplan, het provinciaal waterplan en het waterbeheersplan zijn wettelijke plannen die voortkomen uit de Waterwet (WW, 2009). De handreiking watertoets is een uitwerking van de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO, 2006). En de Wet Milieubeheer (WM, 1979) verplicht de gemeente Diemen tot het opstellen van een GRP. Het stedelijk of gemeentelijk waterplan is een zogenaamd buitenwettelijk plan en wordt opgesteld wanneer hiervoor urgente noodzaak bestaat en/of wanneer dit bestuurlijk is afgesproken.

Het realiseren van de doelen en uitgangspunten van het vigerende waterbeleid is een gezamenlijke opgave. Dit is afgesproken in het Nationaal Bestuursakkoord Water (2010) door de ondertekening van het Rijk, de provincies in het samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Basisprincipes uit het NBW 2010 zijn:

- 'meer ruimte voor water';
- 'voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd';
- 'stand still situatie: géén verdere achteruitgang in de huidige (2000) chemische en ecologische waterkwaliteit'.

In opdracht van de gemeente Diemen en in samenwerking met AGV evenals de burgers van de gemeente Diemen, is het "Waterplan Diemen 2010-2028 – Diemen zet water op de kaart" (Tauw, oktober 2009) opgesteld. Naast regels en voorschriften (Keur en Keurbesluit, 2011) geeft AGV aan welk beleid en welke criteria (Beleidsregels, 2011) aangehouden moeten worden in en rond het oppervlaktewatersysteem (kwantiteit en kwaliteit) en met betrekking tot waterveiligheid (keringen).

Ook dient rekening te worden gehouden met het provinciaal beleid voor grondwaterbeschermingsgebieden en het gemeentelijk beleid op basis van de uitvoering van gemeentelijke zorgtaken voor de afvoer van afvalwater, hemelwater en de beheersing van freatisch grondwater. Voor het plangebied zijn dat de Provincie Noord-Holland en de gemeente Diemen.

In deze waterparagraaf zijn de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied Bergwijckpark Zuid op hoofdlijnen beschreven door vertaling van het genoemde vigerend waterbeleid naar het gewenste waterbeheer.

Overleg

Op 15 mei 2012 heeft een vooroverleg tussen het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Royal Haskoning plaatsgevonden. Tijdens dit overleg is besproken dat het om een conserverend bestemmingsplan gaat. Bovendien is afgesproken dat de concept waterparagraaf aan AGV voorgelegd wordt, voordat het de ruimtelijke procedure in gaat.

Situatie plangebied

Watersysteem

Het watersysteem in het plangebied is gelegen in de Venserpolder en behoort tot het beheersgebied van AGV. In het plangebied ligt een primaire watergang. In afbeelding 5.8 is een kaart met het oppervlaktewatersysteem opgenomen. De watergangen worden bemalen.



Afbeelding 5.5: Watersysteem van het plangebied (online legger, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht)

Peilbeheer

De Venserpolder bestaat uit vier peilgebieden en vier gebieden met een peilafwijking. In het grootste deel van de polder wordt een vast peil van NAP -2,50 m gehanteerd. In dit peilgebied 106_1 ligt het kantorenterrein.

Waterberging en veiligheid

Bij de NBW analyse is getoetst of het grondgebruik voldoet aan de normen voor het voorkomen van regionale wateroverlast (bij de verwachte klimaatontwikkelingen, middenscenario 2050). Uit deze toetsing blijkt dat alleen gebied 106_3 met afwijkend peil (gestuwd volkstuincomplex), kritisch, is ten opzichte van wateroverlast (Watersysteemboek Bijlmerring, 2010).

Op basis van de gebruiksfunctie “stedelijk gebied” mag niet vaker dan eens in de 100 jaar oppervlaktewateroverlast optreden op maaiveld. Wanneer water wordt gedempt en/of het verharde oppervlak toeneemt, is daarvoor compenserende waterberging nodig. In het geval het kantorenterrein wordt uitgebreid met het hotel, congrescentrum en eventuele extra parkeergelegenheden wordt de oppervlakteverdeling verhard, onverhard en open water opnieuw bepaald. Eventuele extra waterberging wordt aangelegd in het bestaande open watersysteem.

In en rond het plangebied liggen geen primaire, regionale of overige waterkeringen.

Wateraan- en afvoer

De diepte van de watergangen wordt in de huidige situatie geschat tussen 0,8 meter tot 1,0 meter. Boven water heeft de oever een flauw talud. De oevers zijn begroeid. Onder water is de watergang mogelijk beschoeid en is het talud steil. Permanent watervoerende hoofdwatgangen in het stedelijke gebied dienen te voldoen aan een technisch (hydraulisch) profiel en hebben bij voorkeur een minimale waterdiepte van 1,0 meter bij streefpeil, een minimale bodembreedte van 2 meter en een talud onder water van 2:3 of flauwer.

Watergangen, oevers en kunstwerken

De diepte van de watergangen wordt in de huidige situatie geschat tussen 0,8 meter tot 1,0 meter. Boven water heeft de oever een flauw talud. De oevers zijn begroeid. Onder water is de watergang mogelijk beschoeid en is het talud steil. Permanent watervoerende hoofdwatgangen in het stedelijke gebied dienen te voldoen aan een technisch (hydraulisch) profiel en hebben bij voorkeur een minimale waterdiepte van 1,0 meter bij streefpeil, een minimale bodembreedte van 2 meter en een talud onder water van 2:3 of flauwer.

Aan beide zijden van een A-watergang is een beschermingszone van 5 meter aanwezig. In het Stedelijk waterplan van de gemeente Diemen zijn hoofdwatgangen met een natuurwaarde aangegeven, waarbij gestreefd wordt om 50% van de oevers natuurvriendelijk in te richten.

Ter plaatse van kruisingen met infrastructuur zijn de watergangen verbonden met duikers. Indien nieuwe kruisingen worden voorgesteld genieten bruggen de voorkeur. Dimensies van eventuele nieuwe watergangen, oevers en kunstwerken worden nader uitgewerkt en gecontroleerd op de hydraulische uitgangspunten voor opstuwing en stroomsnelheid (zie Keur AGV 2011).

Riolering en afkoppelen

In de Venserpolder ligt deels een gescheiden en deels een verbeterd gescheiden rioolstelsel. In het geval het kantorenterrein wordt uitgebreid met het hotel, congrescentrum en eventuele extra parkeergelegenheden wordt nieuwe riolering aangelegd van het gescheiden type.

Hoogteligging, bodemopbouw en grondwater

De data in het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) is verkregen vanuit de lucht, door over Nederland te vliegen. Het plangebied is grotendeels bebouwd. Hoogbouw en laagbouw wisselen elkaar af. Hierdoor is het lastig om de maaiveldhoogte te bepalen. In het plangebied ligt de maaiveldhoogte tussen NAP -0,8 m en NAP -1,2 m.

De ondergrond van de Venserpolder is veel veen aanwezig. In het gebied komen van nature Waardveengronden, weideveengronden en koopveengronden voor. Vrijwel de gehele polder is bij het bouwrijp maken opgehoogd met zand. Het gebied is ingeklonken, De bodemdaling bedroeg in de periode 1973 – 2004 circa 1 cm/jaar.

De Venserpolder is overwegend een infiltratiegebied. De berekende gemiddelde infiltratie voor Venserpolder bedraagt 0,4 mm/dag (Royal Haskoning, 2007).

Waterkwaliteit en ecologie

In de Venserpolder zijn tussen 1994 en 2007 op 19 locaties waterkwaliteitsmetingen uitgevoerd. De meetpunten liggen verspreid over de polder. De periode van bemonstering verschilt per meetpunt.

De gemiddelde chlorideconcentratie in de Venserpolder varieert van 80 tot 160 mg/l. Dit is lager dan de norm van 200 mg/l, wat het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) is. De meetpunten die dichtbij een inlaat liggen hebben door de invloed van het inlaatwater een hogere gemiddelde concentratie, tot 350 mg/l.

De concentratie N-totaal in de polder is redelijk constant en varieert tussen de meetpunten van 1,5 tot 6,5 mg/l. De gemiddelde concentratie N-totaal is ongeveer 3,6 mg/l. Dit ligt hoger dan de norm van 2,2 mg/l, wat het MTR is. De waterkwaliteit van de Venserpolder kan als zoet en voedselrijk gekwalificeerd worden.

In het noordoosten van de Venserpolder is in 2003 en 2007 de ecologie volgens het door Waternet ontwikkelde Praktisch Ecologisch Beoordelings Systeem (PEBS) getoetst. De getoetste locaties zijn soortenarm. In de periode tussen 2003 en 2007 is de variatie in verschillende soorten groter geworden, hoewel nog steeds soortenarm. De soorten die voorkomen zijn kenmerkend voor voedselrijk water (waterpest en grof hoornblad; Waterplan Diemen, 2009).

Ten einde de kwaliteit van het oppervlaktewater te beschermen moeten maatregelen in het kantorenterrein voorkomen dat verontreinigingen in het open water geraken (zie ook aspect 'riolering en afkoppelen'). Deze maatregelen zullen zowel materiaalvoorschriften in de eventuele nieuwbouw of bij vervanging betreffen als het voorkomen dat verontreinigingen via de verharding in het water belanden.

Beheer- en onderhoud

AGV is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het boezemwater, het hoofdwatersysteem, de kunstwerken in het hoofdwatersysteem en de gemalen. Elk peilgebied is voorzien van een peilschaal waarop het peil ten opzichte van NAP afgelezen kan worden. De ligging moet zodanig zijn dat ze representatief, gemakkelijk zichtbaar en toegankelijk zijn.

Voor de overige watergangen moeten afspraken worden gemaakt over het baggeren, schonen en onderhouden van de kanten boven het laagst vastgesteld (streef)peil. In de Keur AGV 2011 zijn ook richtlijnen gegeven voor natuurvriendelijk onderhoud van wateren en oevers. Natuurvriendelijk onderhoud is het schonen en baggeren van watergangen op een manier waarbij ecologische kwaliteit van natte en droge natuurwaarden worden behouden en waar mogelijk versterkt. Wat betreft de richtlijnen voor baggeren wordt uitgegaan van een minimaal schouwprofiel volgens de Keur.

Conclusie

Het nieuwe bestemmingsplan kantorenterrein Bergwijckpark Zuid continueert het bestaande gebruik en sorteert voor op de eventuele ontwikkeling van een nieuw hotel met ruimte voor een congrescentrum en extra parkeergelegenheden. Omdat de voorgenomen plannen evenals de ontwikkelingen in het waterbeleid en –wetgeving een uitwerking hebben op de inrichting van het watersysteem en de waterketen, is het proces van de watertoets gevolgd.

In het geval het bestaande kantorenterrein wordt uitgebreid is een nadere uitwerking nodig van de waterhuishouding en riolering in een ‘waterstructuurplan’.

5.8 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. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

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.

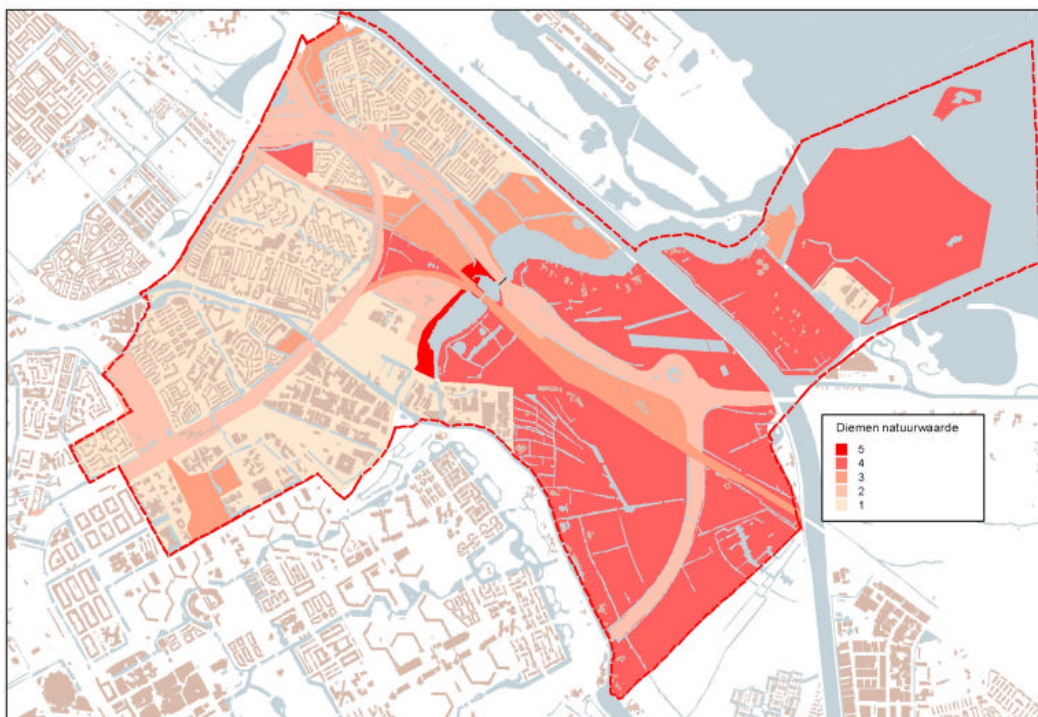
Natuurbeleidsplan en natuurwaardenkaart

In het Natuurbeleidsplan van de gemeente Diemen staan de ecologische waarden centraal. Diemen zorgt voor goede leefomstandigheden voor plant- en diersoorten en meer recreatieve mogelijkheden voor fietsers en wandelaars. Daarnaast streeft Diemen naar het in stand houden en verbeteren van de ecologische verbindingen.

Dit is vertaald naar vijf uitgangspunten:

- de kerngebieden en ondersteunende gebieden worden optimaal ingericht en beheerd voor betreffende doelsoorten;
- de knelpunten in het systeem van ecologische verbindingzones worden opgelost;
- de natuurwaarden in de woonwijken worden verhoogd;
- alle natuur wordt zo toegankelijk mogelijk gemaakt voor recreanten;
- het leefgebied van de ringslang in stand houden en uitbreiden.

Naast het Natuurbeleidsplan Diemen is er een Natuurwaardenkaart opgesteld tezamen met andere Natuurthemakaarten van de Gemeente Diemen (2007). Hiervoor is zowel de stadsnatuur, als natuur van de recreatiegebieden aan de oostkant van de gemeente Diemen geïnventariseerd en in kaart gebracht. Deze gegevens zijn gebruikt om een natuurwaardenkaart te maken. De natuurwaarde is afgeleid uit: de biodiversiteit, de natuurlijkheid, de (on)vervangbaarheid en de rol in de ecologische structuur. De klassen zijn op een schaal van laag (1) tot hoog (5) verdeeld. Binnen het plangebied komt grotendeels klasse 1 voor en een klein gedeelte klasse 3.



Afbeelding 5.6 Natuurwaardenkaart in vijf klassen (Bron: Natuurwaardenkaart Diemen september 2007)

Conclusie

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de EHS en is geen gebied met hoge natuurwaarden. De hoge natuurwaarden liggen op meer dan een kilometer afstand van het plangebied. Dit bestemmingsplan is conserverend van aard. Nader onderzoek op het gebied van beschermde natuurwaarden of soortenbescherming kan daardoor achterwege blijven. De berm van de Gooiseweg vormt een ecologische verbinding. Bij eventuele verdere doorsnijding hiervan, zullen de effecten onderzocht en mogelijk gecompenseerd moeten worden.

5.9 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 geïnterpreteerd 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.

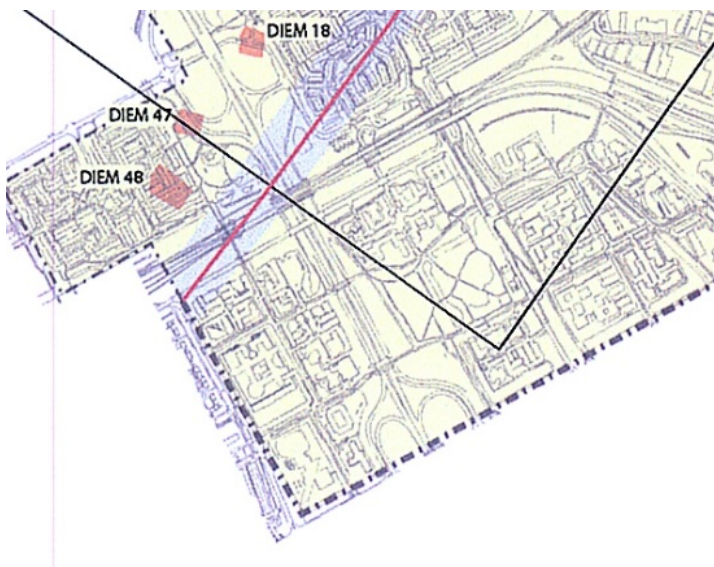
Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen

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 archeologiekkaart bevindt zich in het plangebied wel een klein gedeelte van de oorspronkelijke ontginningsas, de Ouddiemerlaan/Ouderkerklaan. Hierlangs kunnen in de ondergrond nog resten worden aangetroffen van ontginningsnederzettingen uit de middeleeuwen.

Bij grondroerende werkzaamheden met een grote oppervlakte (meer dan 500 m²) die de waardevolle archeologische bodemlagen zullen raken, dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Middels een dubbelbestemming archeologie zijn deze archeologische waarden beschermd.



Abbeelding 5.7: Archeologiekkaart gemeente Diemen

6 JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 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 (SVBP2008). De toepassing van de SVBP2008 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.

6.2 Plansystematiek

De hoofdopzet van het bestemmingsplan sluit aan bij de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In principe zijn de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden van de vigerende bestemmingsplannen gehandhaafd. Deze bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn getoetst aan de bestaande situatie en waar nodig geactualiseerd. Verder acht de gemeente het wenselijk dat de inhoud van diverse bestemmingsplannen in de gemeente overeenkomt. Dit geldt zowel voor de bestemmingen die toezien op het openbaar gebied, zoals groen- en verkeersbestemmingen als bestemmingen voor kantoren.

6.3 Indeling regels

Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

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: Gemengd

Er is voor de bestemming Gemengd gekozen omdat naast de reeds aanwezige functie 'kantoren' middels dit plan voorzien wordt in een (beperkte) functieverbreiding. De extra functies die rechtstreeks voor dit plangebied zijn toegestaan (onder bepaalde voorwaarden) zijn:

1. horeca;
2. hotel;
3. (zakelijk) zalencentrum;
4. bedrijfsondersteunende sportvoorzieningen.

Door deze functieverbreiding kan niet langer gebruik gemaakt worden van de bestemming 'kantoor' en is er voor gekozen om gebruik te maken van de bestemming gemengd.

De achtergrond van de functieverbreiding ligt in het feit dat de gemeente graag de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het plangebied als vestigingslocatie wil kunnen waarborgen. Het is niet gewenst om het gebied een monofunctionele kantoorbestemming te geven. De functieverbreiding moet wel gericht zijn op en/of ondersteunend zijn aan de kantoorfunctie/passen in ruimtelijk economisch profiel (zie ook hoofdstuk 4 van deze plantoelichting).

In deze bestemming is verder de aanduiding 'water' opgenomen. Dit betreft waterpartijen op particulier terrein die een waterhuishoudkundige (waterbergende) functie hebben en uit dien hoofde behouden moeten blijven. Waar de waterpartijen binnen de bouwgrenzen liggen kunnen wel gebouwen worden gerealiseerd, maar alleen door het 'overbouwen' van het water.

Artikel 4: Groen

Deze gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen. In de groenbestemming is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Om bij een toenemende parkeerdruk in de toekomst het parkeren te kunnen blijven regelen is in dit bestemmingsplan parkeren ook binnen de bestemming groen toegestaan. Dit laat onverlet het uitgangspunt dat de bedrijven in eerste instantie op eigen terrein in hun parkeerbehoefte moeten voorzien.

Artikel 5: Verkeer

De lokale wegen zijn aangewezen voor verkeer en bestemd voor erftoegangswegen, voet- en fietspaden, verblijfsgebieden, parkeervoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' is reeds een overbouwings tussen twee gebouwen aanwezig. Er is voor de aanduiding 'gemengd' gekozen omdat de functie van de aanliggende percelen gemengd is. De vrije doorrijhoogte onder deze overbouwings dient ten behoeve van het verkeer minimaal 7 meter hoog te zijn. Middels deze functieaanduiding zijn eventuele noodzakelijke extra overbouwingen ter plaatse ook mogelijk.

Artikel 6: Verkeer - weg

De doorgaande Gooiseweg heeft een aparte bestemming Verkeer - Weg gekregen. Dit om een duidelijk onderscheid te maken met de lokale wegen. In de bouwregels is ook met deze afwijkende functie rekening gehouden.

Artikel 7: Water

De waterpartijen die in openbaar gebied zijn gelegen en een waterbergende functie hebben zijn hierin bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 meter. Te denken valt bijvoorbeeld aan een (voetgangers)brug, een steiger, vlonder o.i.d.

Artikel 8: Leiding - Leidingstrook

De dubbelbestemming Leiding - Leidingstrook geldt voor de stroken waar de belangrijkste leidingen door het plangebied liggen. Het betreft hier o.a. een aardgasleiding en een leiding voor de stadsverwarming. Deze dubbelbestemming is bedoeld voor de aanleg, instandhouding en bescherming van deze en andere leidingen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen maximaal 3 meter bedragen. Verder zijn er regels opgenomen onder welke voorwaarde ter plaatse van deze strook werkzaamheden uitgevoerd mogen worden.

De bescherming van de leidingen is ondergeschikt aan die van archeologische waarden. Waar de dubbelbestemming Leiding samenvalt met de dubbelbestemming Archeologie gaan de bepalingen van de dubbelbestemming Archeologie voor.

Artikel 9: Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming Waarde - Archeologie geldt voor gronden waar - op basis van de gemeentelijke archeologiekartaal - sprake is van archeologische verwachtingswaarden (zie ook hoofdstuk 5.9). Deze dubbelbestemming dient ter bescherming van deze waarden. In dit artikel wordt geregeld wanneer een archeologisch onderzoek vereist is en worden maatregelen ter bescherming van eventuele waarden voorgeschreven.

De bescherming van de archeologische waarden is bovengeschild aan die van de leidingen. Wanneer de dubbelbestemming Archeologie samenvalt met de dubbelbestemming Leiding, gaan de bepalingen van de dubbelbestemming Archeologie voor.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering geldt voor de gronden waar een primaire waterkering is gelegen en heeft onder meer tot gevolg dat voor een aantal werkzaamheden, die een bedreiging kunnen vormen voor de waterkering een omgevingsvergunning is vereist.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11: Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel voorkomt dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) bouwvergunningen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 12: Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels regelen welke vormen van gebruik van onbebouwde gronden respectievelijk bouwwerken in ieder geval moeten worden aangemerkt als een verboden gebruik, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening respectievelijk de Woningwet.

Artikel 13: Algemene afwijkingsregels

Behalve de specifieke afwijkingsregels, opgenomen binnen de bestemmingsregels, kent het plan ook een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden. Deze bevoegdheden hebben als doel om flexibel te kunnen inspelen op afwijkingen en overschrijdingen van beperkte aard of omvang. Binnen deze afwijkingsregels is onder andere het plaatsen van vrijstaande antenne-installaties geregeld conform de hiervoor vastgestelde gemeentelijke beleidsregels, in verband hiermee is de Kaart Plaatsingsmogelijkheden van GSM en UMTS antenne-installaties uit het gemeentelijk beleid als bijlage bij de regels gevoegd.

Artikel 14: Algemene wijzigingsregels

De specifieke en algemene wijzigingsbevoegdheden hebben als doel het bestemmingsplan van flexibiliteit te voorzien. Via gedeeltelijke planwijziging, zoals bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, kan worden besloten tot wijziging van het plan, zonder dat daarvoor een normale (integrale) herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Met de wijzigingsbevoegdheid wordt het mogelijk in het plangebied onderwijsvoorzieningen of medische voorzieningen te realiseren. Voorwaarde is wel dat deze passen in het ruimtelijk-economische profiel van het gebied (zie ook hoofdstuk 4). Zo kan er bij onderwijs bijvoorbeeld gedacht worden aan onderwijs voor volwassenen en bij medische voorzieningen aan een ooglaserkliniek. Aan de andere kant wordt het hoogwaardige kantorengedrag Bergwijkpark Zuid niet geschikt geacht als vestigingsplaats voor lager en/of middelbaar onderwijs en bv. ziekenhuis- of verpleeghuiszorg.

Gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid leidt er in voorkomend geval toe dat naast de in Gemengd genoemde functies ook onderwijs- en/of medische voorzieningen mogelijk zijn. Het betreft dus uitsluitend een mogelijke functieuitbreiding. De bestaande regels bij de bestemming Gemengd blijven ook na vaststelling van de wijziging onverminderd van kracht.

Andere voorwaarde voor wijziging is dat ook voor de nieuwe functies voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. De voor die specifieke functie geldende landelijke parkeernormen zullen hierbij worden gehanteerd. Om te voorkomen dat de kantoorfunctie van het gebied te veel aan belang inboet, dient de functieverbreding van beperkte omvang te blijven. Met het oog daarop is de oppervlakte van zowel de onderwijs- als de medische voorzieningen aan een maximum gebonden.

Omdat bij beide functies sprake is/kan zijn van geluidgevoelige bebouwing, zijn ter voldoening aan de Wet Geluidhinder, bepalingen opgenomen die garanderen dat die Wet in acht wordt genomen.

Artikel 15: Overige regels

Indien er wordt verwezen naar een wet of een wettelijke regeling dan geldt deze regeling zoals die luid en van kracht is op het moment van de tervisielegging van het ontwerp van dit plan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16: Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 17: Slotregel

De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald.

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

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

Economische haalbaarheid

Het bestemmingsplan 'Bergwijckpark Zuid' betreft een actualisering van bestemmingsplannen. In grote lijnen is het plan conserverend van aard. Wel maakt dit bestemmingsplan enige functieverbreiding mogelijk. Ten opzichte van de kantoorbestemming is dit echter van ondergeschikte aard. Bovendien gaat het niet zozeer om herontwikkeling van percelen maar eerder om beperkte functiewijzigingen binnen de bestaande structuur/bebouwing. Voor de inrichting van het openbaar gebied worden geen economische gevolgen verwacht.

Exploitatieplicht

In het kader van de Grondexploitatiewet (GREX) is het mogelijk dat in kader van de bestemmingsplanwijziging een exploitatieplan moet worden vastgesteld door de gemeenteraad. De centrale doelstelling van de Grondexploitatiewet, zoals opgenomen als afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening, is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling.

Het uitgangspunt van de Grondexploitatiewet is dan ook dat gemeenten een verplichting hebben tot kostenverhaal. Dit betekent, dat een gemeente de door haar gemaakte en nog te maken kosten verband houdende met ontwikkelingen door een particuliere grondeigenaar moet verhalen in het geval deze eigenaar tot een ontwikkeling van de gronden overgaat. De gemeente mag hier bovendien niet meer van afzien.

Op grond van artikel 6.12, tweede lid Wro kan van de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan worden afgezien, indien (globaal) sprake is van de volgende factoren:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie is anderszins verzekerd en
- het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen is niet noodzakelijk.

Geen noodzaak vaststellen exploitatieplan

Het voorliggende bestemmingsplan betreft in hoofdzaak een beheerplan, hierin is de huidige ruimtelijke structuur van een passende planologisch-juridische regeling voorzien. Met de uitvoering van dit plan is geen gemeentelijke investering gemoeid, dus er is geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplicht.

Planschade

In principe ontstaat planschade, indien een nieuw bestemmingsplan ten opzichte van het vorige bestemmingsplan een beperking of verruiming van de bouw- of gebruiksmogelijkheden met zich meebrengt.

Met de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan wordt de geldende regelgeving op basis van dit bestemmingsplan de gebruiksmogelijkheden meer flexibel gemaakt. Er worden ten overstaande van het vorig bestemmingsplan geen beperkingen gelegd op bouwmogelijkheden.

Indien een ontwikkeling plaatsvindt door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid zal de gemeente de initiatiefnemer benaderen om samen met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst over het aspect planschade te sluiten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Inleiding

Het gemeentebestuur streeft naar draagvlak bij belanghebbenden en maatschappelijke organisaties voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Daarom hecht het gemeentebestuur veel belang aan de dialoog over dit bestemmingsplan. Dit hoofdstuk over de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' gaat nader in op de maatschappelijke dialoog die in het kader van het bestemmingsplan zal plaatsvinden. Resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de inspraak volgens de inspraakverordening van de gemeente Diemen zullen hieronder nog verwerkt worden.

7.2.2 Inspraakreacties

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 21 september tot 1 november 2012 ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Tevens was het plan via de gemeentelijke website en de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen.

Gedurende deze periode was er gelegenheid voor een ieder om op het plan in te spreken. Dit is bekend gemaakt in het Diemer Nieuws. Ook zijn de eigenaren en gebruikers van de in het plangebied gelegen percelen en panden schriftelijk op de hoogte gebracht van de inspraakmogelijkheid.

Gedurende de inspraaktermijn is het voorontwerp verder voorgelegd aan de Werkgroep Veiligheid Bergwijckpark. In de Werkgroep is instemmend gereageerd op de inhoud van het plan.

Voor het overige zijn geen inspraakreacties ontvangen.

7.2.3 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex art. 3.1.1 Bro voorgelegd aan de volgende overlegorganen:

1. Gemeente Amsterdam
2. Stadsdeel Zuidoost
3. Gemeente Ouder Amstel
4. Stadsregio Amsterdam
5. Gedeputeerde Staten
6. Ministerie van EL&I
7. Ministerie van Defensie
8. Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat
9. Kamer van Koophandel
10. ProRail

11. Liander
12. Gasunie
13. Waternet/Hoogheemraadschap AGV
14. Vereniging Ondernemend Diemen
15. Brandweer

De onder 1, 11, 12 en 13 genoemde overlegpartners hebben gereageerd. Van de gemeente Amsterdam, de Gasunie en Liander is bericht ontvangen dat het plan hen geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen.

Waternet maakt uit het plan op dat er sprake is van eventuele toename in verharding als gevolg van een nieuw hotel of parkeerplaats en adviseert om in het bestemmingsplan op te nemen dat bij toename van verharding van meer dan 1.000 m² tussen de 10% en 20% watercompensatie moet worden uitgevoerd.

In reactie hierop kan worden gesteld dat de eventuele nieuwe ontwikkelingen die in het plan mogelijk worden gemaakt, zich beperken tot de bouwpercelen. Deze zijn allemaal al in gebruik. Het zal derhalve gaan om herontwikkeling op bestaande terreinen. Nu deze terreinen al bijna geheel zijn verhard, zullen nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot toename van de verharding van meer dan 1.000 m². Het opnemen van een regeling hiervoor is dan ook niet noodzakelijk. Overigens is Waternet nauw betrokken geweest bij het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan met de daarbij behorende Waterparagraaf. Bovenstaande informatie en de conclusie om in het plan geen regeling voor watercompensatie op te nemen, zal in dat overleg al zijn meegenomen.

Van de overige overlegpartners is geen reactie ontvangen, waaruit de conclusie getrokken mag worden dat zij met het plan instemmen.

7.2.4 Zienswijzen

In deze paragraaf wordt de beantwoording van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan beschreven.