

Bestemmingsplan Overdiemerweg 33

Vaststelling

30 januari 2020

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Begrenzing plangebied	1
1.3	Voorgaand bestemmingsplan	3
2	Beschrijving plangebied	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2	Bestaande situatie	5
2.3	Ontwikkelingen	6
3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	15
4.	Planbeschrijving	18
4.1	Uitgangspunten	18
5	Randvoorwaarden	20
5.1	Milieu	20
5.1.2	M.e.r.-beoordeling	20
5.1.3	Bodemkwaliteit	20
5.1.4	Akoestische aspecten	22
5.1.5	Luchtkwaliteit	23
5.1.6	Milieuzonering	26
5.1.7	Externe veiligheid	27
5.2	Water	32
5.3	Ecologie	39
5.4	Archeologie en cultuurhistorie	45
5.5	Kabels en leidingen	48
5.6	Verkeer en vervoer	49
5.7	Parkeren	51
5.8	Overige belemmeringen	51
6	Juridische aspecten	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Hoofdstuk 'Inleidende regels'	53
6.3	Hoofdstuk 'Bestemmingsregels'	53
6.4	Hoofdstuk 'Algemene regels'	54
6.5	Hoofdstuk 'Overgangs- en slotregels'	55
6.6	Verbeelding	55
7.	Economische uitvoerbaarheid	57

8.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59
8.1	Overleg	59
8.2	Ontwerpfase	59
8.3	Vaststellingsfase	60

Bijlagen bij de toelichting:

- Bijlage 1:** Quickscan flora en fauna in het kader van de realisatie van een distributiecentrum aan de Overdiemerweg in Diemen, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr. W1177/P16-097, d.d. augustus 2016
- Bijlage 2:** Aanvullend onderzoek naar de Ringslang en Rugstreeppad in het kader van de ontwikkeling van een distributiecentrum aan de Overdiemerweg in Diemen, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr.: P16-118/W1202, d.d. oktober 2016
- Bijlage 3:** Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, d.d. 20 augustus 2018
- Bijlage 4:** Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied - Aanpassen zonemodel i.v.m. Depot Diemen het distributiecentrum, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, d.d. 13 mei 2019
- Bijlage 5:** Nota van beantwoording vooroverleg- en inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan Overdiemerweg 33
- Bijlage 6:** Stikstofdepositieberekening Kraanverhuurbedrijf Saan bestemmingsplan Overdiemerweg 33, KuiperCompagnons, d.d. 8 november 2019
- Bijlage 7:** Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Overdiemerweg 33

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de noordoostzijde van Diemen - direct ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal - bevindt zich een braakliggend terrein, waar zich voorheen drie olieopslagtanks van Nuon bevonden. Deze zijn reeds jaren geleden verwijderd.

Nuon heeft voor de toekomst geen plannen met dit perceel en heeft zich bereid verklaard mee te werken aan de vestiging van een bedrijf gespecialiseerd in logistieke dienstverlening op het betreffende perceel en een klein gedeelte van het naastliggende groene gebied. Het bedrijf Koninklijke Saan b.v. (hierna: Saan) dat is gespecialiseerd in transport, projectlogistiek, verhuizingen en kraanverhuur is voornemens te verhuizen van de huidige bedrijfslocatie in het centrum van Diemen en zich te vestigen aan de Overdiemerweg 33 in een nieuw op te richten bedrijfsgebouw. De reden voor deze bedrijfsverplaatsing betreft onder andere de betere ontsluitings-mogelijkheden die de nieuwe locatie biedt. Bijkomend voordeel van de bedrijfsverplaatsing is dat de overlast als gevolg van de bedrijfsactiviteiten voor omliggende gevoelige functies in de kern Diemen zal afnemen. Het aantal verkeersbewegingen in de kern zal verminderen, wat de (verkeers)veiligheid en het leefklimaat aldaar ten goede komt.

De herinrichting van het gebied omvat tevens de aanleg van een vrijliggend fietspad en 20 openbare parkeerplaatsen langs de Overdiemerweg.

De beoogde ontwikkeling van een bedrijfsgebouw ten behoeve van Saan, een logistieke dienstverlener, is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' niet mogelijk. Zodoende wordt het voorliggende bestemmingsplan in procedure gebracht. Hierbij is door Nuon als voorwaarde gesteld dat de beoogde bestemmingsplanwijziging de vestiging van grootschalige energiebedrijven binnen het plangebied niet onmogelijk mag maken. Het voorliggende bestemmingsplan komt hieraan tegemoet.

1.2 Begrenzing plangebied

De gemeente Diemen grenst aan de gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel en Gooise Meren. Het plangebied ligt aan de noordoostzijde van de gemeente Diemen, ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het plangebied wordt aan de noordoost- en noordwestzijde begrensd door de Overdiemerweg. Aan de zuidoostzijde vormt de Fortdiemerdamweg de begrenzing van het plangebied. Aan de zuidwestzijde grenst het plangebied aan de groenzone langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.1.



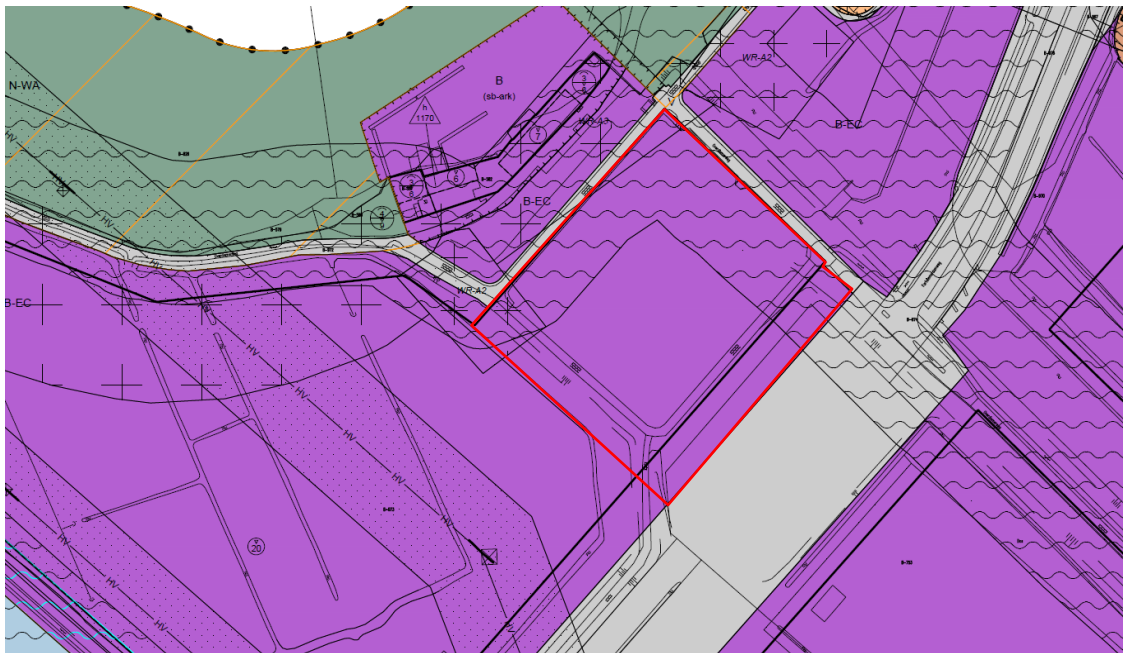
Afbeelding 1.1.: globale ligging en begrenzing plangebied

1.3 Voorgaand bestemmingsplan

Ter plaatse van het voorliggende plangebied vigeert thans het bestemmingsplan 'Buitengebied', dat op 25 juni 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld en op 29 oktober 2015 (gewijzigd) onherroepelijk is geworden. Op grond van dit bestemmingsplan is het plangebied voorzien van de bestemming 'Bedrijf – Elektriciteitscentrale' (zie afbeelding 1.2). Ter plaatse zijn de gronden bestemd voor het met gas opwekken, transformeren en distribueren van elektrische energie (elektriciteit), alsmede de daarbij behorende bouwwerken en overige voorzieningen zoals koelwaterkanalen. Bouwen is toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij de bouwhoogte van bouwwerken niet meer dan 150 meter mag bedragen.

Strijdigheid met bestemmingsplan 'Buitengebied'

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van een bedrijfsgebouw voor een logistieke dienstverlener. Een dergelijke functie is niet toegestaan op grond van de huidige bestemmingsplan 'Bedrijf – Elektriciteitscentrale'. Daarmee is de voorliggende ontwikkeling in functioneel opzicht strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Zodoende dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. De huidige bouwmogelijkheden zijn wel toereikend.



Afbeelding 1.2: uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied'

2 Beschrijving plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Rond 1960 werd in opdracht van het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf van Noord-Holland (PEN) aan de noordzijde van Diemen de eerste elektriciteitscentrale aangelegd en in 1970 in gebruik genomen. Bij de aanleg ontstond ten noorden van het voorliggende plangebied het zogenoemde PEN-eiland - later de "Diemer Vijfhoek" genoemd, gevormd uit veen- en kleigrond die uit de bouwput werd opgebaggerd en buitendijks werd gestort in het IJmeer. De 'Centrale Diemen' bestaat uit een complex van elektriciteitscentrales, die thans in eigendom zijn bij Nuon. Direct ten zuiden van de elektriciteitscentrales bevindt zich een uitgestrekt transformatorstation waar diverse hoogspanningsleidingen bij elkaar komen.

2.2 Bestaande situatie

Recentelijk is de Fortdiemerdamweg (S114) aangelegd, die de nieuwe woonwijk IJburg (Amsterdam) aan de oostzijde ontsluit op de A1. De gronden ten westen van deze nieuwe weg zijn grotendeels in eigendom van Nuon, maar worden – mede door de geïsoleerde ligging – niet gebruikt voor het opwekken van energie. In het gebied waren tot enige tijd terug wel enkele olieopslagtanks gesitueerd, maar deze zijn inmiddels geamoveerd. In het overige deel van het gebied is bos aangeplant, op meerdere plaatsen doorsneden door een tracé van bovengrondse hoogspanningsleidingen, waaronder de begroeiing laag wordt gehouden.

De aanleg van de S114 heeft er voor gezorgd dat het gebied goed wordt ontsloten. Tegelijkertijd zorgt deze weg er voor dat het gebied tussen het Amsterdam-Rijnkanaal, de Diem en S114 geïsoleerd is komen te liggen en daardoor een meer zelfstandig geheel vormt. Het betreffende gebied kent momenteel een variëteit aan functies: Over-Diemen als woonenclave op de punt bij het Amsterdam Rijnkanaal (1); een bos doorsneden met hoogspanningsleidingen (2); het braakliggende terrein van de voormalige olieopslagtanks (3); de woonarkenbouwer (4) aan de Diem met daarnaast de voormalige aanlegsteiger (5) van het energiebedrijf; een loods met verkoop van vintage meubels (6); het cultuurhistorisch belangrijke Fort Diemerdam (7) onderdeel van de stelling van Amsterdam, met 'Paviljoen Puur'. Onder de weg door is de monumentale boerderij Zeehoeve (8) bereikbaar.



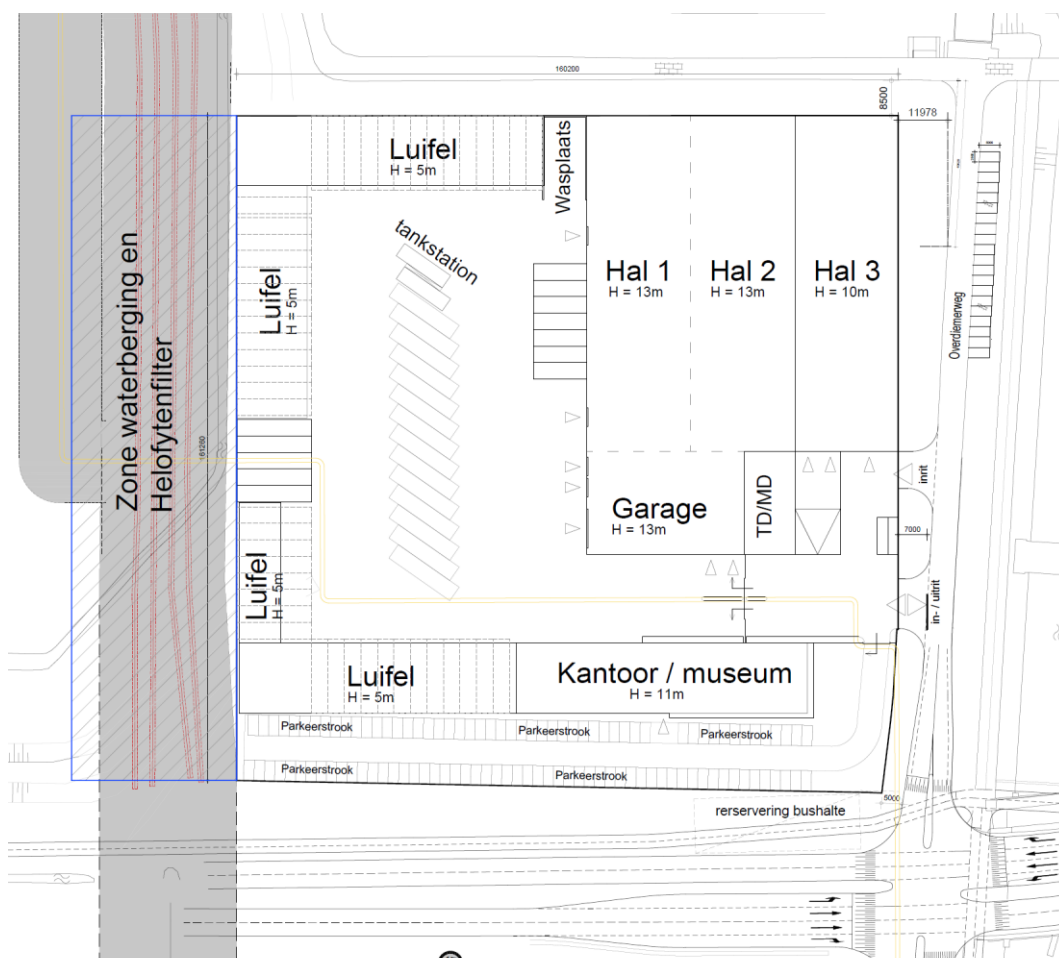
Afbeelding 2.1: bestaande situatie omgeving plangebied

Visueel maakt het voormalige olieopslagterrein met omgeving onderdeel uit van een uitgestrekt energielandschap. Gezien vanaf de brug naar fort Diemerdam is de zichtlijn over energie-bedrijvigheid bijna een kilometer lang.

2.3 Ontwikkelingen

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de nieuwbouw ten behoeve van Saan op de braakliggende locatie van de voormalige olieopslagtanks. De betreffende gronden zijn thans in eigendom van Nuon. Nuon heeft echter geen plannen met dit perceel en een klein gedeelte van het naastliggende groene gebied en heeft zich derhalve bereid verklaard mee te werken aan de vestiging van het bedrijf.

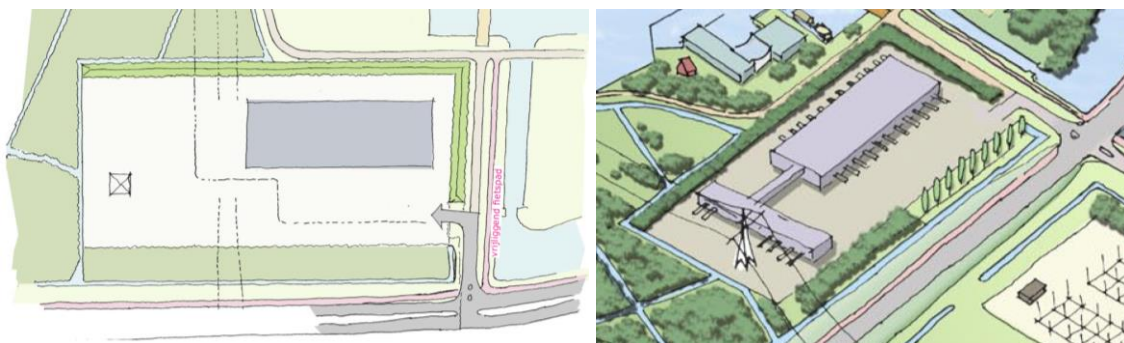
Het beoogde bedrijfsgebouw presenteert zich primair richting de Fortdiemerdamweg (S114), zie afbeelding 2.2. Qua bebouwing wordt uitgegaan van een eenvoudig bouwvolume in terughoudende kleuren. Verbijzondering in de architectuur en accenten in kleurstelling kunnen worden geconcentreerd bij de entree op de hoek Fortdiemerdamweg (S114) – Overdiemerweg. Het bouwvolume omsluit, met uitzondering van de in- en uitrit, het centrale binnenterrein waar een parkeerterrein, dieselpompinstallatie en tanks en een wasplaats zijn voorzien. Het gebouw biedt ruimte aan het bedrijfskantoor inclusief museum, opslagplaatsen en een garageruimte. Tevens zijn er overkappingen voorzien boven de parkeerplaatsen. De minimale en maximale bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven.



Afbeelding 2.2: mogelijk bouwplan toekomstig bedrijfsgebouw (bovenkant is gericht op het noordwesten)

Het bedrijfsgebouw wordt voorzien van groencompensatie in de vorm van een groene inpassing. Langs de weg wordt een grasstrook gerealiseerd met een bomenrij van de eerste orde, in losse mix (bijvoorbeeld: zomereik, zoete eik, witte paardenkastanje). De bomen komen 6 tot 8 meter uit elkaar te staan. Daaronder wordt een bosplantsoen gerealiseerd, met boomsoorten als hazelaar, sleedoorn en egelantier. De zuidzijde van het plangebied wordt afgeschermd door het reeds aanwezige groen. Parallel langs de Fortdiemerdamweg (S114) is binnen het plangebied een parkeerstrook voorzien, waarop minimaal 8 bomen van de eerste orde worden gerealiseerd. De groene inpassing is juridisch geborgd, zie paragraaf 6.3.

De entree van het bedrijfsgebouw ligt aan de Overdiemerweg, op circa 40 meter van de kruising. Door het vrachtverkeer direct na de kruising al af te wentelen op het terrein van het bedrijfsgebouw, ontstaat een veilige verkeersafwikkeling met een minimale vermenging tussen vrachtverkeer en recreatieverkeer / woonverkeer. Voor fietsverkeer zal een vrijliggend fietspad langs het water worden aangelegd. Ook wordt voorzien in de aanleg van 20 openbare parkeerplaatsen.



Afbeelding 2.3: stedenbouwkundige inpassing van een mogelijk bedrijfsgebouw met groene omlijsting en entree nabij bij de S114

Stedenbouwkundige visie voor de oevers van de Diem

Vooruitlopend op de herinrichting van het plangebied is een visie ontwikkeld, met als doel meer eenheid en samenhang te brengen in de zone langs de Diem. Economisch belangrijke functies worden daarbij gecombineerd met landschappelijke versterking en recreatieve ontwikkeling. Een blijvend groene omlijsting van het bedrijfsgebouw zorgt er voor dat het gebied langs de Diem ruimtelijk en visueel aantrekkelijker wordt en wordt losgekoppeld van het uitgestrekte industriële energielandschap. Het Diemoevergebied verschiet daardoor van karakter, waarbij watergebonden recreatie en daar aan gerelateerde bedrijvigheid meer levensvatbaarheid krijgen. Afbeelding 2.4 toont een vogelvluchtimpresie van het gebied. Dit betreft geen blauwdruk, maar geeft de richting aan van de gewenste ontwikkeling van het gebied. De uitvoering hiervan wordt aan de markt overgelaten. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de in de visie omschreven ontwikkelingsrichting niet voor het gehele gebied mogelijk, maar ziet enkel op de ontwikkeling van het bedrijfsgebouw ten behoeve van Saan binnen dit gebied, inclusief vrijliggend fietspad en een parkeervoorziening (buiten het plangebied). De parkeerstrook zal gerealiseerd worden langs de Overdiemerweg en groen worden ingepast.



Afbeelding 2.4: vogelvluchtimpresie toekomstbeeld (indicatief)

3 Beleidskader

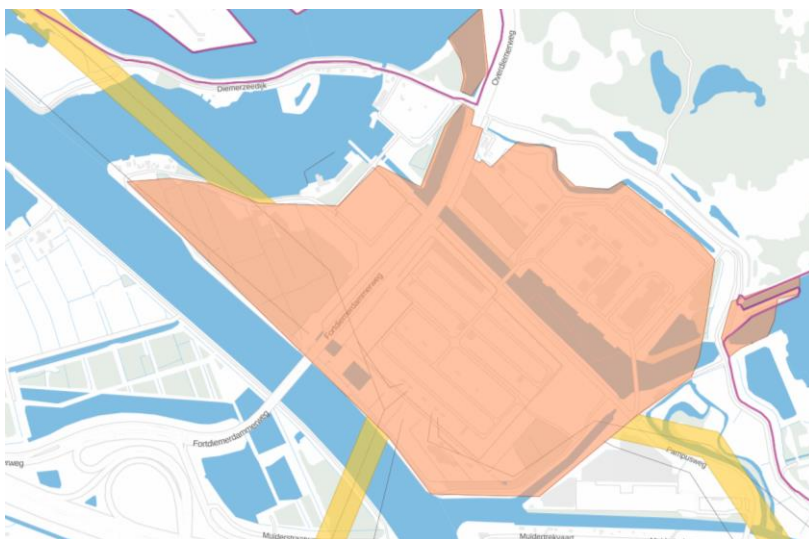
3.1 Rijksbeleid

SVIR en Barro

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Elektriciteitsvoorziening

Op basis van het Barro is het plangebied aangemerkt als “vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking Diemen” (zie afbeelding 3.1). Ter plaatse zijn de gronden primair bestemd voor elektriciteitsproductie met één of meer elektriciteitsproductie-installaties met een gezamenlijk vermogen van ten minste 500 MW en de daarmee verbonden werken en infrastructuur. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking laat grootschalige elektriciteitsopwekking toe (1), voorziet in de fysieke ruimte daartoe (2) en bevat geen hoogtebeperkingen voor installaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking (3).



Afbeelding 3.1: uitsnede kaart Barro; kaart 5 elektriciteitsvoorziening

In het voorliggende plangebied bevonden zich voorheen enkele olieopslagtanks van Nuon. Deze zijn reeds jaren geleden verwijderd. Nuon heeft voor de toekomst geen plannen met dit perceel en heeft zich bereid verklaard mee te werken aan de vestiging van een logistieke dienstverlener. Hierbij is door Nuon wel als voorwaarde gesteld dat de bestemmingsplanwijziging (die de vestiging van een logistieke dienstverlener mogelijk maakt) de vestiging en toekomstige groei van grootschalige energiebedrijven niet onmogelijk mag maken. Derhalve zal de mogelijkheid om het betreffende perceel (in de toekomst) te gebruiken voor elektriciteitsopwekking worden gecontinueerd. Dat betekent dat de gronden overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan worden bestemd voor “het met gas opwekken,

transformeren en distribueren van elektrische energie (elektriciteit), met daarbij behorende bouwwerken en overige voorzieningen zoals koelwaterkanalen". De vigerende regeling wordt dan ook één-op-één overgenomen, met dien verstande dat de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – logistieke dienstverlening' wordt toegevoegd. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden mede bestemd voor een logistieke dienstverlener (Saan).

Gelet op de in de planregels opgenomen bestemmingsregeling, bestaan er vanuit het Barro geen belemmeringen voor de ontwikkeling. Dit is bevestigd door het voormalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu, met instemming van het Ministerie van Economische Zaken.

Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe ladder is ten opzichte van de voorgaande ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toepassing van de ladder

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een logistieke dienstverlener langs de S114, nabij knooppunt Diemen (A1/A9). Het bedrijf is gespecialiseerd in transport, projectlogistiek, verhuizingen en kraanverhuur. Op de locatie wordt het materieel gestald en onderhouden. Daarnaast is opslagruimte voorzien waar goederen van opdrachtgevers tijdelijk kunnen worden opgeslagen en is kantoorruimte voorzien. Op basis van de definitie van 'nieuwe stedelijke voorzieningen' kan logistieke dienstverlening worden aangemerkt als 'andere stedelijke voorziening'. Gelet hierop dient de ontwikkeling te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Echter, is met voorliggende ontwikkeling niet zozeer sprake van een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling; het betreft een bedrijfsverplaatsing vanuit de kern Diemen naar het voorliggende plangebied. De nieuw te realiseren bebouwing wordt dan ook opgericht om te voorzien in een specifieke bedrijfsbehoefte. De verplaatsing is met name van belang omdat het bedrijf in de kern Diemen thans te veel overlast veroorzaakt voor de omgeving aldaar. Verplaatsing van het bedrijf naar het plangebied zorgt bovendien voor een betere ontsluiting en er is in de nabijheid van het plangebied in mindere mate sprake van gevoelige functies dan in de kern Diemen het geval is.

Er vanuit gaande dat voor de huidige locatie van Saan een passende invulling wordt gezocht (dit zal in overleg met de gemeente nader moeten worden afgestemd, waarbij leegstand in ieder geval moet worden voorkomen), is er in ruimtelijke opzicht derhalve geen sprake van een substantieel nieuw ruimtebeslag en is formele toetsing aan de ladder niet noodzakelijk. Vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt in de navolgende alinea's wel aandacht besteed aan de vraag of het plangebied deel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied en de ontsluiting.

Bestaand stedelijk gebied

Van belang, in het kader van de ladder, is om te beoordelen in hoeverre het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. De definitie voor bestaand stedelijk gebied (artikel 1.1.1, lid 1 onder h, Bro) luidt als volgt: *“bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”*. In het voorliggende plangebied waren tot enkele jaren terug enkele olieopslagtanks van Nuon aanwezig. Deze zijn inmiddels geamoveerd, waarna de S114 is aangelegd. Het geldende bestemmingsplan ‘Buitengebied’ voorziet ter plaatse van het voorliggende plangebied echter nog altijd in bedrijvigheid, gericht op het transformeren, opwekken en distribueren van elektrische energie (elektriciteit). Het plangebied is voorzien van een bouwvlak, waarbinnen gebouwen en andere bouwwerken tot een hoogte van 150 meter opgericht kunnen worden. Daarmee is het voorliggende plangebied aan te merken als bestaand stedelijk gebied, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens van het Rijk om de bestaande ruimte beter te benutten.

Ontsluiting

Met de komst van de nieuwe ladder voor duurzame verstedelijking is de voormalige derde trede komen te vervallen. Niettemin wordt het voorliggende plangebied op passende wijze ontsloten. De locatie is voor vrachtverkeer uitstekend bereikbaar door de ligging nabij knooppunt Diemen (A1/A9). Bovendien staat de S114, waaraan het plangebied is gelegen, in directe verbinding met de binnenstad van Amsterdam. Daarmee is het plangebied bij uitstek geschikt als vestigingslocatie voor een logistieke dienstverlener. Ook wordt de locatie middels openbaar vervoer ontsloten. Buslijn 66, gelegen in de nabijheid van het plangebied aan de overzijde van de beide bruggen, verbindt het plangebied met de nieuwbouwwijk IJburg en het trein- en metrostation Bijlmer Arena.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

- a) Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- b) Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

- c) Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

- a) Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- b) Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
- c) Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.
- d) Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie. Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst. Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:

- a) Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst
- b) Dynamisch schiereiland: Benutten van een unieke ligging
- c) Metropool in ontwikkeling: Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem
- d) Sterke kernen, sterke regio's: Sterke kernen houden regio's vitaal
- e) Nieuwe energie: Economische kansen benutten van energietransitie
- f) Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

Het initiatief sluit aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050, vooral ten aanzien van het versterken van het bestaand verstedelijkt gebied en het aansluiten bij de kwalitatieve behoeftes en trends.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld en per 1 november 2010 in werking getreden. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. De laatste wijziging van de PRV is op 14 januari 2019 door Provinciale Staten vastgesteld. De gewijzigde PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden.

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie. In dit uitvoeringsprogramma is

aangegeven voor welke onderdelen van beleidsdoelstellingen (provinciale belangen) uit de Visie de verordening als algemene regel noodzakelijk is voor de doorwerking van het provinciale ruimtelijke beleid.

In haar verordening geeft de provincie aan dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen het provinciale grondgebied (waarbinnen voorliggend plangebied valt) alleen mogelijk zijn als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Hiertoe is de 'Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017' opgesteld. Zoals eerder geconstateerd is voorliggende ontwikkeling aan te merken als een 'overige stedelijke voorziening' conform de definitie 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' uit het Bro. Hiervoor geldt dat regionale afspraken tussen de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in een regio over overige stedelijke voorzieningen, niet zijnde woningbouw, bedrijventerreinen, kantorenlocaties of detailhandel, kunnen worden beperkt tot werkafspraken over de wijze van afstemmingen bij overige stedelijke voorzieningen.

3.3 Regionaal beleid

Uitvoeringsstrategie Plabeka 2017-2030 (vastgesteld 20 juli 2017)

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken 36 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio 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.

Om het aanbod beter af te stemmen op de vraag, zijn in regionaal verband afspraken gemaakt. Concreet 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.

In de Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 worden geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied, omdat het de verplaatsing van een solitair bedrijf betreft. Het plangebied heeft reeds een bedrijfsbestemming en is thans in eigendom bij Nuon. Gelet op de strategische ligging, de concrete bedrijfsbehoefte en het feit dat de omgeving zich kenmerkt door industriële activiteiten (elektriciteitsopwekking) wordt de vestiging van een logistieke dienstverlener in het voorliggende plangebied mogelijk geacht.

Strategische Visie Mobiliteit

De Vervoerregio Amsterdam heeft een beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer: de Strategische Visie Mobiliteit, vastgesteld in december 2016. De visie is opgesteld door de convenantpartijen provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeenten Almere en Lelystad en de Vervoerregio Amsterdam. De Metropoolregio Amsterdam is de sterkste economische regio in Nederland en heeft een belangrijke positie op de internationale markt. Om het verkeer en vervoer in dit gebied optimaal te laten functioneren, wordt er gewerkt aan de vorming van de Vervoerregio Amsterdam. De visie sluit aan op andere beleidsproducten van de Metropoolregio

en wordt in 2017 basis voor de uitvoeringsprogramma's van de deelnemende convenantspartijen.

In deze dynamische regio is sprake van groei die zich uit in een toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen. Dit leidt ook tot meer (e-)bikes, openbaar vervoer, auto's, goederenvervoer en luchtvaart. Deze ontwikkeling is goed voor de regio maar zorgt ook voor uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, leefkwaliteit en duurzaamheid. De visie vormt het strategische niveau tussen de visie op de Metropoolregio en de toekomstige uitvoerings- en investeringsprogramma's.

De volgende trends worden uiteengezet in de visie:

- meer bereikbaarheid met minder ruimtebeslag en hinder
- reizen wordt aangenaam verblijven
- een systeem dat ieder kansen biedt om mee te doen

Tevens zijn de volgende ambities geformuleerd, waarbij mobiliteit de ambities volgt:

- economische en sociale ontwikkeling
- leefkwaliteit
- duurzaamheid

Uit de Strategische Visie Mobiliteit blijkt voorts dat het goederenvervoer de komende jaren sterker groeit dan het personenvervoer.

Het voorliggende plan voorziet in de ontwikkeling van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een bedrijf gespecialiseerd in logistieke dienstverlening aan de oostzijde van Amsterdam. Het betreft een bedrijfsverplaatsing van de logistieke dienstverlener vanuit de kern Diemen naar het plangebied. De bedrijfsverplaatsing zorgt onder andere voor een betere ontsluiting. Met name door de ligging nabij knooppunt Diemen (A1/A9) en direct aan de S114 – de oostelijke verbindingsweg tussen IJburg en de A1/A9 – is het plangebied zeer strategisch gelegen en daardoor aantrekkelijk voor de vestiging van de logistieke dienstverlener. Tevens zorgt de verplaatsing voor minder overlast voor omwonenden in de kern, waardoor een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan het leefbaar houden van de stedelijke omgeving van Diemen en daarmee een verbetering van de leefkwaliteit.

Gelet op het voorgaande draagt de voorliggende ontwikkeling bij aan de ambities zoals gesteld in de Strategische Visie Mobiliteit om leefbaarheid en veiligheid in dichtbevolkte gebieden (zoals Amsterdam/Diemen) te beschermen en te verbeteren. Er is sprake van een goede bereikbaarheid en minder hinder.

Beleidskader Mobiliteit

Op 12 december 2017 heeft de regio raad het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam vastgesteld. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de Vervoerregio Amsterdam voor de komende jaren. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio aan hand van vijf strategische opgaven: Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen; Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid; Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid

en informatie; Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit; Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Gelet op het voorgaande draagt de voorliggende ontwikkeling bij aan de ambities zoals gesteld in het Beleidskader Mobiliteit. Het plan voorziet in een veilige verkeersafwikkeling met een minimale vermenging tussen vrachtverkeer en recreatieverkeer / woonverkeer en draagt zodoende bij aan een prettige en veilige reis. Het plan past binnen de stedenbouwkundige kaders en de groene inpassing is juridisch geborgd.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Diemen

Op 27 januari 2011 is de structuurvisie Diemen vastgesteld. In de structuurvisie is uitgewerkt welke ruimtelijke ontwikkelingen Diemen in de toekomst te wachten staat en waar welke activiteiten plaats gaan vinden. Waar wordt nog woningbouw ontwikkeld, waar ligt de nadruk op natuur en recreatie en waar is juist bereikbaarheid en bedrijvigheid belangrijk? Welke sociale verbanden kunnen met ruimtelijke ingrepen worden versterkt? De visie is vooral een richtinggevend document voor beleid en ruimtelijke plannen.

De algemene ambitie/visie luidt als volgt: in 2040 is Diemen een duurzaam, stedelijk dorp op het grensvlak van Amsterdam en de Diemerscheg, waar het goed wonen, werken en recreëren is.

Diemen heeft een bijzondere ligging, omdat het ligt ingeklemd tussen het grootstedelijke Amsterdam en de Diemerscheg, de groene en recreatieve uitloper van het Groene Hart. De Diemerscheg is bij een groot publiek bekend en van de recreatieve mogelijkheden wordt intensief gebruik gemaakt.

De ambitie/visie schetst een gewenst beeld van Diemen in 2040 en vormt daarmee de kapstok voor de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Om deze ambitie ook daadwerkelijk te kunnen verwezenlijken dient een aantal ruimtelijke opgaven te worden opgepakt.

Van de zeven geformuleerde opgaven is de volgende van belang voor het plangebied:

Opgave: het gebruik van het (regionaal) groen intensiveren

Gezien de ligging in een recreatieve zone, en de ligging nabij IJburg, is een betere landschappelijke inpassing van de elektriciteitscentrale met groen een belangrijke opgave, alsmede de ruimtelijke en functionele invulling van het gebied er om heen (met name ten westen van de elektriciteitscentrale) gezien de realisering van de oostelijke ontsluitingsweg voor IJburg (S114).

De voorliggende ontwikkeling beoogt het gebied ten westen van de S114 een nieuwe functie te geven, die bovendien op zorgvuldige wijze wordt ingepast in het landschap. Het bedrijfsgebouw wordt namelijk gedeeltelijk voorzien van een duurzame groene omlijsting. Langs de twee dijkes is een groene zoom, bestaande uit een grasstrook langs de weg met een bomenrij van de eerste orde, waarbij de bomen 6 tot 8 meter uit elkaar staan, en daaronder een bosplantsoen. De zuidzijde van het plangebied wordt al begrensd door het reeds aanwezige bos. Langs de

Fortdiemerdamweg is enkel een bomenrij voorzien zodat het bedrijfsgebouw daarachter zichtbaar wordt en zich kan presenteren naar de weg. De bomenrij wordt op de voorziene parkeergelegenheid ingepast.

Gelet op het voorgaande tracht de voorgenomen ontwikkeling het gebied ten westen van de S114 een nieuwe ruimtelijke en functionele invulling te geven, waarbij in belangrijke mate aandacht is voor de landschappelijke inpassing. Daarmee is de voorliggende ontwikkeling in overeenstemming met de structuurvisie.

Welstandsnota Diemen 2012

De welstandsnota moet een burger voldoende houvast geven om een bouwplan in te dienen dat voldoet aan redelijke eisen van welstand. Dit houdt in dat het plan niet uit de toon mag vallen of afbreuk mag doen aan zijn omgeving. In de welstandsnota geeft de gemeente van elke plek de karakteristiek aan en de criteria, waarmee de Adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit de plannen zal beoordelen.

Welstandstoezicht heeft allereerst ten doel te voorkomen dat bouwwerken de openbare ruimte ontsieren. Het welstandsbeleid van de gemeente is echter opgesteld vanuit de overtuiging dat het belang van een goede leefomgeving eveneens een rol speelt. Bij iedere aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt bekeken of het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand, wat inhoudt dat de plaatsing en het uiterlijk van het beoogde bouwplan wordt beoordeeld.

Het beleid is opgesteld vanuit de gedachte dat welstand een bijdrage levert aan het tot stand komen en het beheer van een aantrekkelijke bebouwde omgeving. Het welstandsbeleid geeft de gemeente de mogelijkheid om cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden te benoemen en een rol te geven bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen. Ook om gebieden aan te wijzen waar een bijzondere kwaliteit gewenst is. Met de gebiedsgerichte benadering wil de gemeente de waardevolle eigenschappen van bijvoorbeeld de kernen en het open gebied behouden.

Door gebieden welstandsvrij te maken en welstandsvrije objecten op te nemen is er bewust voor gekozen om een aantal plannen en welstandsregels 'vrij te laten'. Het voorliggende plangebied is aangemerkt als 'welstandsvrij' gebied.

Milieunotitie 2016 – 2019

De Milieunotitie gaat over bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en duurzaamheid en bevat:

- een overzicht van het ambitieniveau per onderwerp
- het meerjarenprogramma opstellen beleid 2017 – 2019
- een samenvatting van de uitvoering van acties in 2016
- per onderwerp een gedetailleerd overzicht van doelen, acties en behaalde resultaten

Het ambitieniveau is globaal ingedeeld in basis, plus en extra, waarbij duurzaamheid (waaronder energie) is ingedeeld in niveau extra. Extra houdt in: ook acties voorstellen, waar verbetering van de milieukwaliteit. In de Milieunotitie 2016 – 2019 zijn nog geen extra acties opgenomen waarvoor nog geen budget beschikbaar is.

In de milieunotitie worden geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot voorliggend plan. Door het verplaatsen van het bedrijf vanuit de kern Diemen naar het plangebied zal het aantal verkeerbewegingen in de kern afnemen wat de leefbaar ter plaatse ten goede komt. Met de ontwikkeling van het nieuwe bedrijfsgebouw zal dan ook rekening worden gehouden met de milieudoelstellingen zoals de gemeente Diemen die stelt in de Milieunotitie 2016 – 2019.

Beleidsregels plaatsingsmogelijkheden GSM/UMTS antennes in Diemen

Op 5 maart 2009 heeft de gemeenteraad beleidsregels vastgesteld om aantasting van de ruimtelijke kwaliteit/het bebouwingsbeeld dan wel onevenredige inbreuk op het gebruiksgenot van panden in de directe omgeving als gevolg van antenne-installaties te voorkomen. In de beleidsregels wordt aangegeven onder welke voorwaarden antenne-installaties zijn toegestaan. Daarbij is een kaart gemaakt waarop gebieden zijn aangegeven, waar vrijstaande prikmasten (onder voorwaarden) zijn toegestaan. Naast deze zones is plaatsing van prikmasten ook langs hoofdinfrastructuur (onder voorwaarden) toegestaan.

In dit bestemmingsplan is een algemene afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het plaatsen van vrijstaande antenne-installaties en prikmasten (onder voorwaarden). Daarbij wordt verwezen naar de kaart behorende bij de beleidsregels plaatsingsmogelijkheden GSM/UMTS antennes.

Parkeerbeleidsplan Diemen 2010 - 2020

Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan biedt handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken binnen de gemeente Diemen. Het plan richt zich vooral op het maaiveldparkeren. 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 zoveel mogelijk het uitgangspunt.

Voorliggende ontwikkeling voldoet aan de normen zoals gesteld in het parkeerbeleidsplan, zie hiervoor paragraaf 5.7. De benodigde parkeerplaatsen voor bedrijf Saan moeten geheel op eigen terrein worden aangelegd.

4. Planbeschrijving

4.1 Uitgangspunten

In voorliggend bestemmingsplan is zoveel mogelijk aangesloten op het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied', dat op 25 juni 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. Op grond van dit bestemmingsplan is het plangebied voorzien van de bestemming 'Bedrijf – Elektriciteitscentrale'. Deze bestemming is op verzoek van Nuon – de huidige eigenaar van het perceel - één-op-één overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Nuon heeft namelijk als voorwaarde gesteld dat de voorliggende bestemmingsplanwijziging de vestiging van grootschalige energiebedrijven niet onmogelijk mag maken. Deze eis volgt eveneens uit het Barro.

De gronden met de bestemming 'Bedrijf – Elektriciteitscentrale' zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan bestemd voor het met gas opwekken, transformeren en distribueren van elektrische energie (elektriciteit), alsmede de daarbij behorende bouwwerken en overige voorzieningen zoals koelwaterkanalen. Bouwen is toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij de bouwhoogte van bouwwerken niet meer dan 150 meter mag bedragen.

De voorgenoemde bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn zoals gezegd één-op-één overgenomen. Om de gewenste ontwikkeling van het bedrijfsgebouw ten behoeve van een logistieke dienstverlener mogelijk te maken, is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – logistieke dienstverlening' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden mede bestemd voor logistieke dienstverlening. Primair blijven de gronden echter bestemd voor grootschalige energieopwekking en distributie van energie.

Voor een meer uitgebreide omschrijving van de voorgenomen ontwikkeling wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

5 Randvoorwaarden

5.1 Milieu

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

5.1.2 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De ontwikkeling van een bedrijfsgebouw voor een logistieke dienstverlener kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

5.1.3 Bodemkwaliteit

Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn

gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Bodemkwaliteitskaart Regio Amstel- Meerlanden 2012 & Nota Bodembeheer

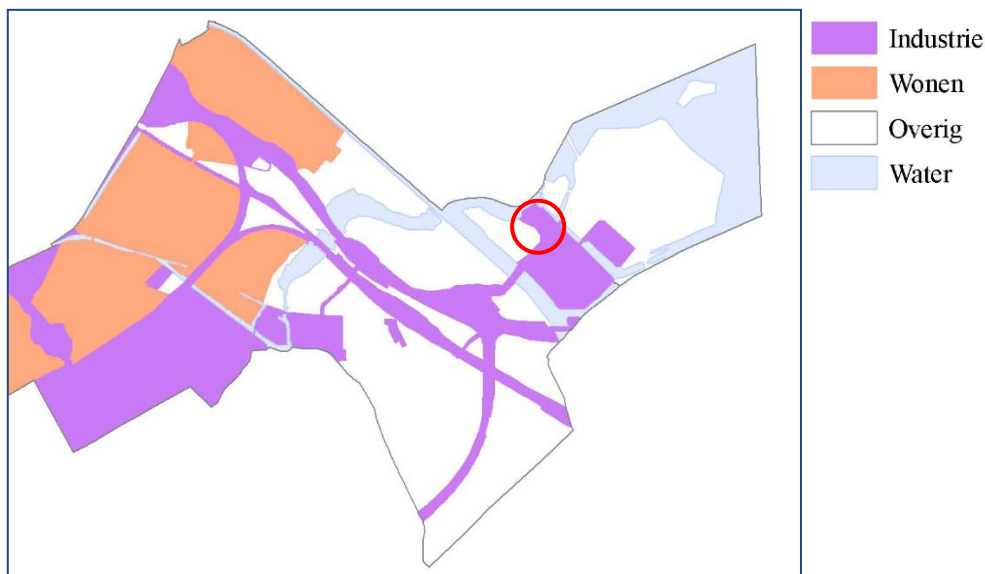
De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn, verenigd in de regio Amstel-Meerlanden, hebben een regionale bodemkwaliteitskaart op laten stellen om gebruik te maken van de mogelijkheden vanuit het Besluit bodemkwaliteit:

- bij het toepassen van grond en baggerspecie op en in de bodem;
- als bewijsmiddel voor de kwaliteit van vrijkomende grond en de ontvangende bodem;
- bij het wegnemen van mogelijke knelpunten bij grond- en/of baggerverzet;
- om lokale verhoogde terugsaneerwaarden vast te stellen (in overleg met het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland);
- om een vrijstellingsregeling voor bodemonderzoeken bij bouwvergunningsaanvragen vast te stellen.

In de nota bodembeheer is aangegeven van welke mogelijkheden de regio uiteindelijk gebruik heeft gemaakt en hoe dit wordt vormgegeven in het bodembeheer.

Onderzoek

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater van het plangebied in overeenstemming zijn met het (beoogde) gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied.



Afbeelding 5.1: bodemfunctieklassenkaart, bron: BKK Amstel- en Meerlanden (het plangebied is rood omcirkeld).

Uit de bodemfunctieklassenkaart blijkt dat de bodemkwaliteit in het voorliggende plangebied voldoet aan de vereiste bodemkwaliteit van de aanwezige bodemfuncties (industrie). Omdat de bestaande functie (industrie) niet wijzigt, is het uitvoeren van een bodemonderzoek niet benodigd. Bovendien wordt het plangebied in de toekomstige situatie grotendeels verhard, waardoor direct contact met de bodem niet mogelijk is.

Na verwijdering van de olietanks kan worden geconcludeerd dat de bodemkwaliteit niet verslechterd is ten opzichte van voorgaande jaren als gevolg van recente activiteiten.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van de bodemkwaliteit.

5.1.4 Akoestische aspecten

Kader

Wegverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat er akoestisch onderzoek verricht dient te worden gedurende de bestemmingsplanprocedure, indien het bestemmingsplan het volgende mogelijk maakt:

- nieuwe infrastructuur;
- nieuwe geluidsgevoelige functies.

De Wgh geeft aan dat wegen, met een rijsnelheid van 50 km/uur of hoger, wettelijke onderzoekszones hebben. Indien er binnen deze zones een nieuwe geluidgevoelige functie juridisch-planologisch wordt mogelijk gemaakt, dient er een akoestisch onderzoek plaats te vinden. Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van een nieuwe geluidsgevoelige functie wordt overschreden, zal er een hogere grenswaarde vastgesteld moeten gaan worden (uitgaande dat er geen maatregelen te treffen zijn, waardoor de gevelbelasting wel aan de voorkeursgrenswaarde voldoet). Dit is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Het ontwerpbesluit van de hogere grenswaarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

Railverkeerslawaaï

Op grond van artikel 1 Wet geluidhinder (Wgh) hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Het voorliggende plangebied is niet gelegen binnen de zone van een spoorlijn.

Industrielawaaï

Het voorliggende plangebied maakt onderdeel uit van een geluidgezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh). Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein als geheel mag buiten de zone de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. Vanwege de ligging op het gezoneerde industrieterrein is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Luchtvaartlawaaï

Uit het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol blijkt dat het plangebied is gelegen binnen het 'beperkingengebied' van de luchthaven. Voor het plangebied gelden enkel bouwhoogtebeperkingen voor nieuwe gebouwen. Vanuit het aspect geluid gezien is het plangebied niet gelegen in de zone waarvoor (nieuwbouw)beperkingen gelden, bovendien maakt de voorgenomen ontwikkeling geen geluidsgevoelige functies mogelijk. Daardoor leidt het luchtvaartlawaaï van Schiphol niet tot een belemmering voor dit bestemmingsplan.

Onderzoek en conclusie

Wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï

Het beoogde nieuwe bedrijf is niet aan te merken als een geluidgevoelige bestemming zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. In het kader van de beoogde ontwikkeling wordt bovendien geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd en wordt de bestaande weginfrastructuur niet gewijzigd. Een akoestisch onderzoek is daarom niet benodigd. Vanuit de Wet geluidhinder gelden voor deze aspecten geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

Industrielawaaï

Om de inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling binnen de geluidzone te kunnen beoordelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beknopt weergegeven, de volledige rapportage is opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor wat betreft de maximale geluidsniveaus voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Wel bleek het zonemodel op toetspunt HW 07_A een overschrijding te geven van de toetswaarde (MTG 55). De berekende waarde op dit punt bedroeg 55,5 dB(A), afgerond 56 dB(A). Voorgesteld werd om maatwerk op te leggen aan de inrichtingen Bloomberry en Botenstalling Rick Smeenk waarbij geluidemissie in de nachtperiode (zoveel mogelijk) zou worden uitgesloten en met tenminste 30 dB(A) zou worden gereduceerd. De zonebeheerder heeft aangegeven dat de situatie inpasbaar wordt gemaakt. Een dergelijke aanpassing bleek echter niet nodig. Een actualisatie van het geluidmodel, opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting, heeft namelijk uitgewezen dat er wel nog ruimte in het model is voor inpassing van het bedrijf Saan.

De actualisatie leidt tot een geluidruimte op toetspunt HW 08_A van 0,6 dB. Als gevolg van deze actualisatie is het opleggen van maatwerk aan de genoemde drie inrichtingen niet langer noodzakelijk. De vergunningaanvraag van Saanis ingepast en wordt middels voorliggend bestemmingsplan geformaliseerd.

5.1.5 Luchtkwaliteit

Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

Onderzoek

Voor kleine ontwikkelingen is een specifieke rekentool ontwikkeld waarmee op een eenvoudige en snelle manier kan worden bepaald of er sprake is van een project dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De rekentool gaat er van uit dat de extra voertuigbewegingen worden afgewikkeld via één ontsluitingsweg.

In overleg met de initiatiefnemer is - ten behoeve van het akoestisch onderzoek - een representatieve bedrijfssituatie opgesteld. Deze representatieve bedrijfssituatie vormt een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de in onderstaande tabel opgenomen verkeersbewegingen.

Omschrijving	Verkeersbewegingen		
	Dag	Avond	Nacht
Vrachtwagens	148	10	42
Bestelwagens	50	--	--
Personenwagens	310	20	50

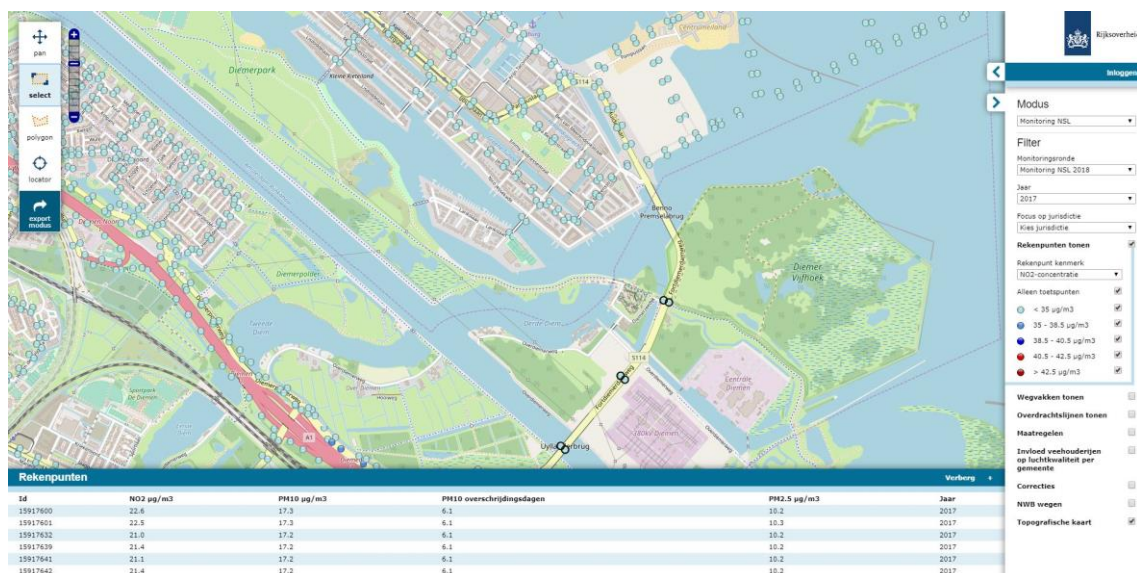
Uit de tabel blijkt dat op een representatieve (maatgevende) werkdag de verkeersgeneratie 630 motorvoertuigen per etmaal bedraagt, waarvan 31,8 % vrachtverkeer.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		630
Aandeel vrachtverkeer		31,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,12
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,26
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Afbeelding 5.2.: NIBM-tool

Uit de berekeningen met de NIBM-rekentool (zie afbeelding 5.2) blijkt dat de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een logistieke dienstverlener uitgaande van het worst case scenario mogelijk 'in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, zodat aanvullend onderzoek noodzakelijk is. Deze berekening geeft de bijdrage aan concentraties NO₂ en PM₁₀ als gevolg van de ontwikkeling weer. Derhalve is aan de hand van de NSL-monitoringstool bepaald wat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ ter plaatse van het plangebied zijn. In de volgende afbeelding zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} weergegeven voor het peiljaar 2018, met de concentraties uit het jaar 2017.



Afbeelding 5.3.: overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool)

Uit de voorgaande afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂, en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) niet overschrijden.

De jaargemiddelde concentratie NO₂ bedraagt maximaal 22,6 µg/m³. Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling zal de jaargemiddelde concentratie NO₂ met maximaal 2,12 µg/m³ toenemen, waardoor de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ ook na realisatie van het bedrijfsgebouw niet wordt overschreden. De jaargemiddelde concentratie PM¹⁰ bedraagt maximaal 17,3 µg/m³. Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling zal de jaargemiddelde concentratie PM¹⁰ met maximaal 0,26 µg/m³ toenemen, waardoor de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ ook na realisatie van het bedrijfsgebouw niet wordt overschreden.

Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

Conclusie

Er gelden geen belemmeringen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

5.1.6 Milieuzonering

Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Onderzoek

Het voorliggende bestemmingsplan faciliteert de realisatie van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een logistieke dienstverlener. Op basis van de VNG-brochure is dit bedrijf aan te merken als een categorie 3.2 inrichting, waarvoor in gemengd gebied (gebied waar milieugevoelige en milieubelastende functies in de nabijheid van elkaar voorkomen) een indicatieve richtafstand van 50 meter geldt. Het maatgevende aspect daarbij is geluid. De dichtstbijzijnde (burger)woningen aan de Overdiemerweg 39 en 40 zijn op meer dan 200 meter afstand gelegen, waarmee voldaan wordt aan de indicatieve richtafstand van 50 meter. De (burger)woningen aan de Overdiemerweg 21 tot en met 28 zijn op circa 400 meter afstand gelegen, waarmee ook voor deze woningen wordt voldaan aan de indicatieve richtafstand.

De bestaande bedrijfswoning aan de Overdiemerweg 32 is op circa 62 meter uit de inrichtingsgrens gelegen. Daarmee wordt ook voor deze woning voldaan aan de indicatieve richtafstand uit de VNG-brochure. In aanvulling daarop dient te worden opgemerkt dat gevoelige objecten op een gezoneerd industrieterrein (zoals de bedrijfswoning aan de Overdiemerweg 32) niet getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Conclusie

Vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering worden geen nadere eisen gesteld met betrekking tot voorliggend bestemmingsplan.

5.1.7 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen. Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Onderzoek

In de directe nabijheid van het plangebied zijn de volgende risicobronnen aangetroffen:

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A1;
- Hogedruk aardgastransportleiding A-807-01;
- Nuon Power Generation B.V.;
- Propaantank Overdiemweg 41.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de A1

Ten zuiden van het plangebied is de Rijksweg A1 gelegen, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het voorgenoemde traject (Knooppunt Diemen – Knooppunt Muiderberg) van de A1 is opgenomen in het Basisnet en heeft geen veiligheidszone. Wel heeft de A1 een plasbrandaandachtsgebied. Dit plasbrandaandachtsgebied reikt echter niet tot het voorliggende plangebied, dat op een afstand van circa 750 meter is gelegen.

Om het invloedsgebied van de A1 te bepalen, is het noodzakelijk om de getransporteerde stofcategorieën per jaar te analyseren. In Basisnet Weg zijn de intensiteiten opgenomen. Het gaat om:

Stofcategorie	Omschrijving	Jaarintensiteit
LF1	Brandbare vloeistoffen	3.994
LF2	Brandbare vloeistoffen	11.397
LT1	Toxische vloeistoffen	67
LT2	Toxische vloeistoffen	267
GF1	Brandbare gassen	0
GF3	Brandbare gassen	2.035
GT3	Toxische gassen	0

Tabel 5.1: Jaarintensiteiten gevaarlijke stoffen over de A1 (Bron: Basisnet Weg)

Het invloedsgebied van de A1 wordt bepaald door de stofgroep die de grootste effectafstand heeft in geval van een incident, in casu LT2 (toxische vloeistoffen). De stofgroep LT2 heeft een invloedsgebied van 950 meter. Dit invloedsgebied overlapt het plangebied gedeeltelijk. Het groepsrisico in relatie tot wegen wordt in het algemeen bepaald door het transport van LPG (de stofgroep GF3). Het invloedsgebied van LPG bedraagt 325 meter en reikt niet tot het plangebied.

Een verantwoording van het groepsrisico is op basis van het Bevt noodzakelijk indien er sprake is van een toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. De waarde van het groepsrisico bedraagt minder dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Van een toename van het groepsrisico is geen sprake omdat:

- het plangebied buiten het invloedsgebied van de bepalende stofcategorie GF3 is gelegen;
- het plangebied op relatief grote afstand (> 750 meter) is gelegen en daardoor buiten de 100% letaliteitsgrens van het toxisch scenario ligt.

Er kan dus uitgesloten worden dat sprake is van een toename van het groepsrisico als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Tevens is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van voorliggend bestemmingsplan, dat de vestiging van een bedrijf dat valt onder het Bevi uitsluit, tenzij de contour voor het plaatsgebonden risico niet buiten de erfgrens valt en

het invloedsgebied voor het groepsrisico niet over kwetsbare objecten valt. Daarom is een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Er is sprake van een acceptabele veiligheidssituatie. Voor de volledigheid zijn hierna de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd.

Spoorweg Diemen – Amersfoort

De ontwikkelingslocatie is gesitueerd in de 1 % letaliteitscontour (invloedsgebied) van de spoorweg Diemen – Amersfoort Oost op een afstand van circa 1.300 m. Deze spoorweg is aangewezen als route 30 met een invloedsgebied >4000 m (stofcategorie D4). De ontwikkelingslocatie is buiten de voor het GR maatgevende stofcategorie A (GF3) 1 % letaliteitscontour gesitueerd (460 m uit de spoorweg).

Amsterdam Rijnkanaal

Het Amsterdam Rijnkanaal is aangewezen als route gevaarlijke stoffen (corridor Amsterdam Rijn) met een invloedsgebied van 90 m (stofcategorie GF3). De ontwikkelingslocatie is net buiten het invloedsgebied gesitueerd.

Relevante scenario's: BLEVE en toxisch scenario

De brandweer bereidt zich voor op de gevolgen van een zogenaamd 'maatgevend scenario'. Voor gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn wordt dit scenario door LPG transporten gevormd. Voor LPG transport is het maatgevende scenario een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een ketelwagon tijdens transport. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het optredende effect (druk golf) en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Het toxisch scenario (toxische wolk) heeft het grootste effectgebied en is daarmee tevens een relevant scenario.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een logistieke dienstverlener waar relatief weinig mensen werkzaam zijn. Bovendien is het gebouw bij calamiteiten eenvoudig te ontvluchten en zijn er geen niet- of beperkt zelfredzame personen aanwezig. Bij calamiteiten zijn er voldoende vluchtwegen in afgekeerde richting van de risicobron aanwezig.

Bij het toxisch scenario speelt risicocommunicatie een belangrijke rol. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) wordt ingezet. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd bij ontwikkelingen afsluitbare ventilatiesystemen toe te passen waarmee kan worden voorkomen dat toxische stoffen binnentreden. Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen is het zinvol dat werknemers door middel van risicocommunicatie worden geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij zelf kunnen nemen.

Bestrijdbaarheid

Om de bestrijdbaarheid te vergroten dient het plangebied over voldoende bluswatervoorzieningen te beschikken. Tevens dient bij de inrichting van het plan in overleg met de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VAA) rekening te worden gehouden met voldoende bereikbaarheid voor hulpdiensten. Overleg met de VAA vindt regelmatig plaats en zal worden gecontinueerd gedurende het proces van de planvorming en het ontwerpen opdat er voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zullen zijn.

In het kader van het wettelijk vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de brandweer Amsterdam-Amstelland namens de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. De Veiligheidsregio acht het aspect externe veiligheid en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening in het bestemmingsplan voldoende beschreven.

Hogedruk aardgastransportleiding A-807-01;

Ten oosten van het plangebied is een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie gelegen. Deze leiding – met een diameter van 17,99 inch en een werkdruk van 66,2 bar – heeft een invloedsgebied van 240 meter. Omdat de afstand tot het plangebied ruim 600 meter bedraagt leidt de aardgastransportleiding niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

Nuon Power Generation B.V.;

Op basis van de risicokaart maakt het voorliggende plangebied gedeeltelijk onderdeel uit van de inrichting 'Nuon Power Generation B.V.'. Deze inrichting beschikt over een opslaginstallatie voor vaste stoffen die giftige gassen kunnen vormen. De betreffende opslaginstallatie is aan de noordoostzijde van de inrichting gesitueerd en heeft een PR 10^{-6} contour van 40 meter. Omdat het voorliggende plangebied op een afstand van ruim 570 meter is gelegen, vormt de betreffende opslaginstallatie geen belemmering voor de ontwikkeling.

Propaantank Overdiemerweg 41

Zeehoeve (stadsherstel) aan de Overdiemerweg 41 heeft op basis van de risicokaart een PR 10^{-6} contour van 10 meter vanwege de opslag van propaan (LPG). Deze inrichting heeft een propaanopslag van 4.900 liter ($< 5 \text{ m}^3$). Het propaanreservoir valt daarom onder de vigeur van het Activiteitenbesluit. In tabel 3.28 van het Activiteitenbesluit worden veiligheidsafstanden ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten genoemd voor dergelijke situaties.

Tabel 3.28 veiligheidsafstanden

	Bevoorrading tot en met 5 keer per jaar	Bevoorrading meer dan 5 keer per jaar
Opslagtank met propaan tot en met 5 kubieke meter	10 meter	20 meter
Opslagtank met propaan groter dan 5 kubieke meter tot en met 13 kubieke meter	15 meter	25 meter

Voor een opslagtank met propaan tot en met 5 kubieke meter geldt een afstand van maximaal 20 meter. Het voorliggende plangebied is op ruim 200 meter uit de inrichtingsgrens gelegen. Daarmee zijn er geen belemmeringen vanuit het Activiteitenbesluit voor het plan. De propaantanks hebben een invloedsgebied van maximaal 50 meter. Een verantwoording van het groepsrisico is niet benodigd.

Conclusie

Vanuit het aspect externe veiligheid worden geen nadere eisen gesteld met betrekking tot voorliggend bestemmingsplan. De brandweer Amsterdam-Amstelland is namens de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland geconsulteerd in het kader van het wettelijk vooroverleg.

5.2 Water

Beleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Waterwet

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterberingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Watervisie 2021

Het regionale waterbeleid tot 2040 en de prioriteiten van de provincie op het gebied van waterveiligheid en schoon en voldoende (drink)water in de periode 2016-2021 is vastgelegd in de Watervisie 2021. De Watervisie zoekt de koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur. Alleen door water goed mee te nemen kunnen duurzame integrale afwegingen gemaakt worden

Met de Watervisie 2021 als zelfbindend document stelt de provincie kaders voor wateropgaven in Noord-Holland. Dit doen zij op basis van de thema's Veilig en Schoon & Voldoende. In het waterveiligheidsbeleid is landelijk een overstap gemaakt naar een risicobenadering, waarbij ook het effect van een overstroming op het achterland wordt meegewogen. Met de waterpartners zorgt de provincie voor veilige dijken en keringen en met het waterrobuust inrichten van de omgeving en goede evacuatiemogelijkheden wordt het effect van een eventuele overstroming beperkt.

Schoon en voldoende water is onmisbaar voor een gezonde, productieve en aangename leefomgeving en een soortenrijke natuur. De provincie zorgt ervoor dat het grond- en oppervlaktewater duurzaam kan worden gebruikt en dat voorraden zorgvuldig worden beheerd, zonder uitputting of verontreiniging. De provincie werkt daarbij samen met waterschappen, Rijkswaterstaat, gemeenten, Veiligheidsregio's, ondernemers, milieuorganisaties en recreatieschappen.

Waterbeheerplan 2016-2021

Elke zes jaar maakt het waterschap een waterbeheerplan, tegelijkertijd met (en afgestemd op) het Nationale Waterplan van het Rijk en de provinciale waterplannen. In het Waterbeheerplan 2016-2021 beschrijft het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) de wensbeelden per thema voor 2030, en daaruit afgeleid doelen voor de planperiode 2016-2021 en een aanpak op hoofdlijnen.

Het waterschap draagt zorg voor het regionale watersysteem: optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater. Belangrijke kernwoorden daarbij zijn 'duurzaam' en 'kosteneffectief'. Het waterschap vindt de intrinsieke waarde van water als beeldbepalend element in de leefomgeving heel belangrijk. Het waterschap wil daarnaast bijdragen aan de beleavingswaarde door aandacht voor recreatie, landschap en cultuurhistorie. Het waterschap wil bereiken dat mensen zich bewuster worden van het belang van een veilig en 'robuust' (toekomstbestendig) watersysteem.

De strategische uitgangspunten voor de langere termijn (2030) zijn:

- samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- een klimaatbestendig en waterrobuust gebied;
- steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte;
- een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
- water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
- gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
- gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen;
- vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;
- afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
- behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Onderzoek

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat uit veen (waardveengronden en koopveengronden) en zeeklei (drechtvaaggronden) langs De Diemen en is veel ingeklonken. Er is sprake van grondwatertrap II. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand op minder dan 0,4 m beneden maaiveld ligt en dat de gemiddelde laagste grondwaterstand varieert tussen 0,5 en 0,8 m beneden maaiveld. De maaiveldhoogte ter plaatse varieert van NAP 1,2 meter aan de noordzijde tot NAP -1,3 m aan de zuidzijde.

Watersysteem

Het gebied ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal – waarbinnen het voorliggende plangebied is gelegen – maakt van oorsprong onderdeel uit van de Overdiemerpolder, maar is

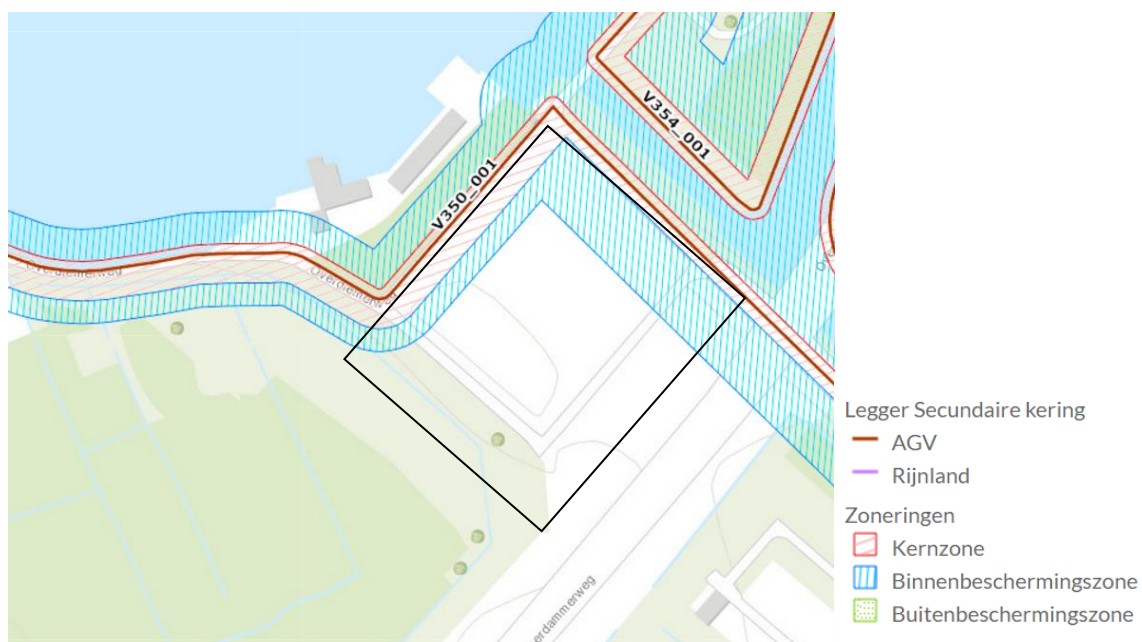
door de aanleg van het kanaal geïsoleerd komen te liggen. Als gevolg hiervan is het gedeelte ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal een apart peilvak geworden, met één watergang en een klein opvoergemaal naar De Diemen (NAP-0,40 m). Het betreffende gebied wordt door een primaire waterkering aan de noordzijde en door secundaire waterkeringen aan de overige zijden beschermd tegen overstromen.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit in de Overdiempolder wordt slechts op één punt, bij het gemaal, gemeten. Dit punt is tussen 2005 en 2007 bemonsterd. De chlorideconcentratie ligt gemiddeld rond de MTR-waarde (norm van het Maximaal Toelaatbaar Risico) van 200 mg/l. In 2007 ligt de chlorideconcentratie echter ongeveer 50 mg/l lager. De concentratie P-totaal schommelt behoorlijk gedurende het jaar en is 's zomers vaak hoger dan in de rest van het jaar. Gemiddeld ligt de concentratie P-totaal boven de MTR-waarde van 0,15 mg/l. De concentratie totaal is gemiddeld ca. 4,75 mg/l en ligt daarmee boven de MTR-waarde van 2,2 mg/l. Ook in de Overdiempolder zijn de nitraatconcentraties 's zomers lager dan 's winters. De waterkwaliteit in de Overdiempolder is hiermee zoet en voedselrijk te noemen.

Veiligheid en waterkeringen

Aan de noordzijde van het plangebied, parallel aan de Overdiemerweg, bevindt zich een secundaire waterkering. De kern- en beschermingszone van deze waterkering overlapt een gedeelte van het plangebied. Indien de toekomstige bebouwing binnen de kern- en/of beschermingszone van de waterkering wordt gesitueerd, dient hiervoor een watervergunning te worden aangevraagd (zie afbeelding 5.4) waarop door Waternet getoetst wordt. Daarbij is het van belang dat het waterkerend vermogen van de dijk niet onevenredig wordt aangetast en dat de funderingsconstructie dusdanig stevig is dat er een laag risico op schade is als de dijk verzwakt wordt. Om de instandhouding van de beschermingszone te waarborgen is een deel van het plangebied voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming is bouwen niet zonder meer toegestaan.



Afbeelding 5.4: Legger waterkeringen, het plangebied is zwart omkaderd

Afvalwaterketen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat de waterhuishouding kan worden verbeterd door het afkoppelen van schoon verhard oppervlak. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit betekent ook dat toename van het verharde oppervlak en/of dempingen binnen het gebied moeten worden gecompenseerd. Ook combinaties met andere functies zoals groen en recreatie liggen voor de hand. Door de aanleg van natuurvriendelijke en ecologische oevers wordt bijvoorbeeld meer waterberging gerealiseerd. Daarnaast is het van belang om bij eventuele ontwikkeling diffuse verontreinigingen te voorkomen door het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare materialen (geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen), zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Toekomstige situatie

Waterkwantiteit

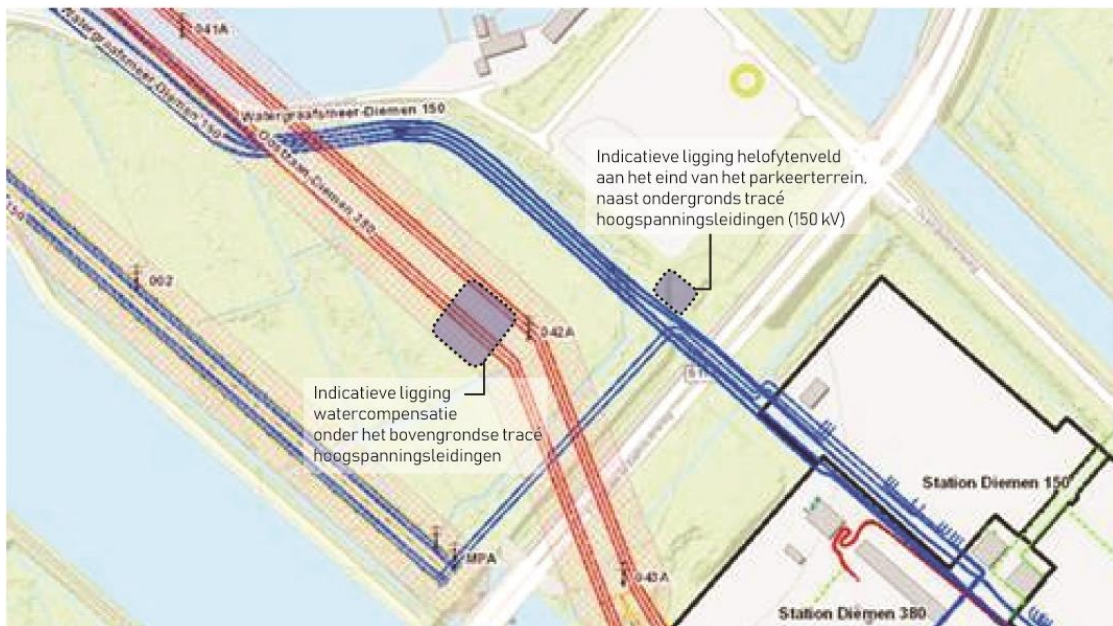
Het waterschap AGV schrijft in de Keur voor wanneer, waar en welke compensatiemaatregelen noodzakelijk zijn voor ontwikkelingen waarbij het verhardingsoppervlak toeneemt in zowel het stedelijk als het landelijk gebied. In onderhavig plan betreft het een ontwikkeling in stedelijk gebied. In de Keur wordt gesteld dat voor een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van een verhardingstoename van minder dan 1000 m², compensatie niet vereist is.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een logistieke dienstverlener met een oppervlakte van circa 13.000 m² op een braakliggend perceel en een klein gedeelte van het naastgelegen groene gebied aan de Overdiemerweg. Tevens maakt het bestemmingsplan het mogelijk om circa 26.000 m² te verharderen met oppervlakteverharding. Derhalve is beoordeeld of watercompensatie benodigd is. Daarbij is de bestaande situatie als uitgangspunt gehanteerd.

Het voorliggende plangebied is in het vigerende bestemmingsplan voorzien van een groot bouwvlak. Binnen dit bouwvlak waren voorheen drie opslagtanks aanwezig (zie afbeelding 5.6). Deze opslagtanks zijn al geruime tijd verwijderd. De opslagtanks hadden een gezamenlijke oppervlakte van 3.900 m². Het verhard oppervlak neemt met de realisatie van het bedrijf met 22.100 m² toe. Dit is ruim boven de 1.000 m² waardoor watercompensatie benodigd is.

In de beleidsregels van de Keur wordt in artikel 14.3 gesteld dat watercompenserende maatregelen in beginsel worden gerealiseerd vóórdat de verharding plaatsvindt én dat de compensatie plaats moet vinden binnen hetzelfde peilgebied. De benodigde watercompensatie bedraagt 10 – 20 % van het te verhard oppervlak. Waterschap AGV bepaalt het benodigde oppervlak. Het heeft de voorkeur om de huidige watergangen te verbreden en ecologische oevers toe te voegen, om losstaand oppervlaktewater te voorkomen. De beoogde watercompensatie zal plaatsvinden door het aanleggen van een waterpartij in het naastgelegen Over-Diemen. Hierdoor zijn minder werkzaamheden en onderhoud rond de aanwezige spanningsleidingen nodig. Om stilstaand water te voorkomen zal de waterpartij worden gekoppeld aan de bestaande watergangen. Ook zal een filter worden aangelegd dat met behulp van helofyten afvalwater zuivert tot een kwaliteit die onschadelijk is voor het milieu. De indicatieve ligging van het helofytenveld en de waterberging ter hoogte van Over-Diemen zijn

opgenomen in afbeelding 5.5. Er wordt rekening mee gehouden dat er zo min mogelijk natuur verdwijnt en dat de aanwezige hoogspanningsleidingen niet worden gehinderd.



Afbeelding 5.5 Globale ligging watercompensatie en helofytenveld



Afbeelding 5.6 Uitsnede topografische kaart 2001 (bron: www.topotijdreis.nl)

Veiligheid

Het plangebied is gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een secundaire waterkering. Hiertoe is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Ter plaatse van deze dubbelbestemming is bouwen niet zonder meer toegestaan. Voor eventuele (bouw)werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone is een ontheffing van de keur noodzakelijk. Er dient een watervergunning te worden aangevraagd.

Riolering

In het plangebied is geen riolering aanwezig. Een alternatieve voorziening om het afvalwater lokaal te zuiveren wordt nader uitgewerkt en zal op eigen terrein een plaats krijgen. Indien het afvalwater wordt geloosd op het interne water van AGV/Waternet worden de ontwerpen worden voorgelegd aan het Waterschap. Het hemelwater moet worden afgekoppeld. Hemelwater dat op daken en verharding van het perceel valt wordt in principe afgekoppeld van DWA. De afvoermogelijkheden in het plangebied voor het verwerken van hemelwater in voorkeursvolgorde zijn:

1. hemelwater vasthouden voor benutting;
2. (in-)filtratie van afstromend hemelwater;
3. afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;

Het hemelwater zal in de toekomstige situatie worden afgewaterd op de aanwezige watergangen ten zuiden van het plangebied. De lozer dient er voor te zorgen dat het hemelwater bij de afstroming niet onnodig vervuild en indien nodig maatregelen treffen om dit te voorkomen.

Volksgezondheid

Door het afkoppelen van hemelwater worden de risico's van watergerelateerde ziekten en plagen geminimaliseerd.

Waterkwaliteit

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Beheer en onderhoud

Het waterschap is de beheerder van het totale watersysteem en van de waterkering. Het onderhoud van de waterkering en hoofdwatergangen is tevens de verantwoordelijkheid van het waterschap. Het onderhoud van de overige watergangen ligt bij particulieren, de gemeente en andere instanties.

Water en Waterstaat in het bestemmingsplan

Binnen het voorliggende plangebied is geen watergang gelegen. Er is enkel een watergang ten zuiden van het plangebied gelegen. Daarnaast zijn de gronden gelegen binnen de kern- en beschermingszone van de aanwezige waterkering voorzien van een dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Aan deze dubbelbestemming is een beschermende regeling gekoppeld.

5.3 Ecologie

Kader

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - ✓ geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
 - ✓ sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of

- de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.
3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
- ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - ✓ indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente Diemen is de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag voor de Wnb. De provincie handhaaft in haar verordening de vrijstelling voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden voor de soorten die ook al vielen onder de vrijstelling in de Flora- en faunawet voor algemeen voorkomende soorten.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

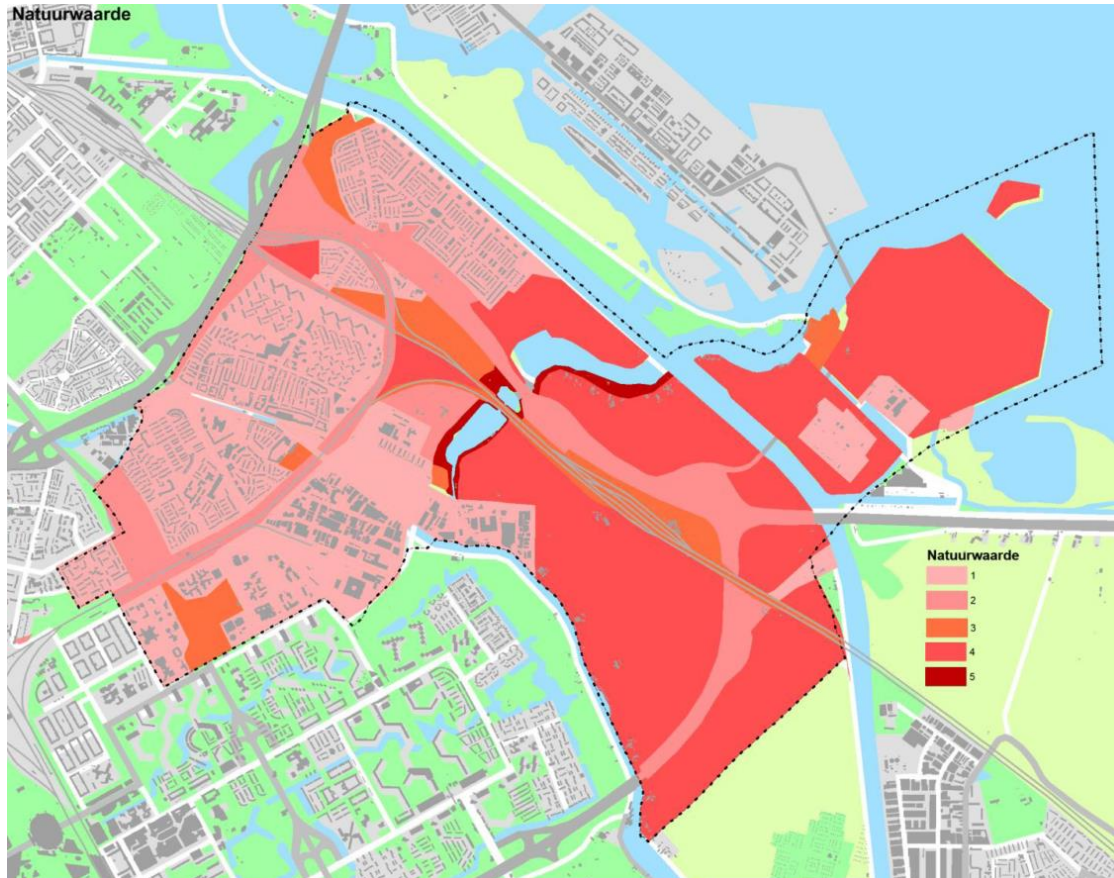
Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste

verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

Natuurbeleidsplan Diemen

Het Natuurbeleidsplan Diemen is geschreven vanuit natuuroogpunt en vormt bij ruimtelijke besluitvorming één van de afwegingskaders. Algemeen uitgangspunt van het beleidsplan is om de natuurwaarden waar mogelijk te bevorderen op zo'n manier dat zoveel mogelijk mensen daarvan kunnen genieten.



Afbeelding 5.5: Natuurwaardenkaart Diemen

Diemen is een natuurrijke gemeente. Dat blijkt uit de Natuurwaardenkaart. Op deze kaart wordt de natuurwaarde van een bepaalde gebiedseenheid uitgedrukt in een cijfer van 1 tot en met 5. Een 1 staat voor lage natuurwaarden. Een 5 staat voor topnatuur op regionale, soms zelfs landelijke schaal.

Uit de natuurwaardenkaart blijkt dat het voorliggende plangebied in categorie 4 is ondergebracht (hoog). Op dit moment bestaat het noordoostelijk deel van het plangebied uit braakliggend terrein met een kruidachtige vegetatie. Het zuidwestelijk deel bestaat uit bosschages. Binnen het plangebied is tevens een kleine watergang aanwezig. Aan deze deellocatie is weinig natuurwaarde toe te kennen. De begroeiing aan de zuidzijde van het plangebied wordt jaarlijks gekapt vanwege de hoogspanningsleidingen. Deze zone heeft daardoor weinig natuurwaarde.

Onderzoek

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een quickscan naar de aanwezige flora en fauna¹ uitgevoerd. De belangrijkste resultaten zijn hieronder opgenomen, de volledige rapportage is als bijlage 1 bij de toelichting opgenomen.

Soortenbescherming

Vleermuizen

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijke waarde voor vleermuizen. Binnen het plangebied is geen bebouwing aanwezig, waardoor de aanwezigheid van vleermuisverblijfplaatsen in bebouwing op voorhand kon worden uitgesloten. Andere geschikte verblijfplaatsen zijn bomen met holtes. Hoewel zich binnen het plangebied enkele bomen met holtes bevinden, zijn deze niet geschikt om te dienen als vleermuisverblijfplaats. Hierdoor kan de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen binnen het plangebied met voldoende zekerheid worden uitgesloten.

Daarnaast is vastgesteld dat er geen belangrijke vliegroutes binnen of op de grenzen van het plangebied aanwezig zijn. Dit omdat de bomen binnen het plangebied niet aansluiten op aaneengesloten, langere, lijnvormige elementen, zoals bomenrijen en omdat er voldoende alternatieve vliegroutes in de omgeving voorhanden zijn. Het plangebied kan wel gebruikt worden als foerageergebied, maar in de directe omgeving zijn voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig.

Grondgebonden zoogdieren

Voor algemeen voorkomende zoogdiersoorten, zoals de Haas, Vos, het Konijn en de Mol, geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen en is alleen de zorgplicht van toepassing. Het plangebied is niet in gebruik door of is geen essentieel onderdeel van het leefgebied van de zwaarder beschermde grondgebonden zoogdiersoorten. Hierdoor bestaan er, ten aanzien van deze soortgroep, geen verplichtingen vanuit de Wnb en zijn ontheffingen en/of maatregelen niet nodig.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Binnen het plangebied is een horst aanwezig die in gebruik is als verblijfplaats voor de Buizerd. Daarnaast bevindt zich in de hoogspanningsmast binnen het plangebied een nest dat mogelijk in gebruik is door de Slechtvalk. Verblijfplaatsen van deze soorten zijn jaarrond beschermd.

Nadelige effecten op de Buizerd kunnen worden voorkomen door binnen de kwetsbare periode van de Buizerd geen verstorende werkzaamheden uit te voeren nabij het buizerdhorst. De kwetsbare periode van de Buizerd is de voortplantingsperiode, deze loopt globaal van februari tot en met augustus (afhankelijk van de lokale klimatologische omstandigheden en van de meteorologische omstandigheden voorafgaand aan of tijdens de werkzaamheden). Bij de meeste activiteiten die onder ruimtelijke inrichting of ontwikkeling vallen, is de verstoringsafstand van een broedende buizerd minimaal 75 meter (RVO, 2014). Om deze reden dienen er in de kwetsbare periode geen verstorende werkzaamheden (kapwerkzaamheden, heiwerkzaamheden en dergelijke) binnen 75 meter van het nest plaats te vinden. Daarnaast

¹ Quickscan flora en fauna in het kader van de realisatie van een distributiecentrum aan de Overdiemerweg in Diemen, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr. W1177/P16-097, d.d. augustus 2016

dient het nest, volgens de soortenstandaard van de Buizerd (RVO, 2014), niet binnen 50 tot 75 meter benaderd te worden door mens of materieel als er jongen aanwezig zijn in het nest. Buiten de kwetsbare broedperiode (broedperiode; globaal van maart tot en met juli) en mits er geen jongen in het nest aanwezig zijn mag het nest binnen 50 meter benaderd worden.

Wanneer nadelige effecten als gevolg van de werkzaamheden niet met voldoende zekerheid uit te sluiten zijn en/of wanneer de boom met het buizerdhorst en/of de bomen in de directe omgeving daarvan worden gekapt, dient een ontheffing te worden aangevraagd en dienen maatregelen genomen te worden om nadelige effecten op deze soort zoveel mogelijk te voorkomen. De boom met het buizerdhorst en/of bomen in de directe omgeving daarvan worden niet gekapt. Ook de te graven waterpartij wordt niet gegraven bij de boom met het buizerdhorst en/of de bomen in de directe omgeving daarvan. Het buizerdhorst wordt zodoende niet verstoord.

Nadelige effecten op het mogelijke slechtvalkhorst worden niet verwacht, aangezien de hoogspanningsmast behouden blijft en deze soort over het algemeen jaagt op grotere afstand van zijn nest, waardoor de functionele leefomgeving niet aangetast zal worden als gevolg van de voorgenomen plannen. Wel wordt aanbevolen om verstorende werkzaamheden, zoals het kappen van bomen, het rooien van onderbegroeiing, heiwerkzaamheden en het voorbelasten van het terrein, buiten de broedtijd van vogels uit te voeren (globaal van half maart t/m half juli; de Slechtvalk heeft een broedperiode van begin maart t/m eind juli). Indien dergelijke werkzaamheden toch binnen de broedtijd van vogels plaatsvinden, dient voorafgaand aan de werkzaamheden door een ecologisch deskundige te worden vastgesteld dat er geen broedende vogels binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn. Wanneer er broedgevallen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden zijn vastgesteld, kunnen de werkzaamheden pas verdergaan wanneer de jonge vogels van het betreffende broedgeval uitgevlogen zijn.

Reptielen

Aanwezigheid van de Ringslang binnen het plangebied is, op basis van de veldbezoeken, niet met voldoende zekerheid uit te sluiten.

Om deze reden heeft een vervolgonderzoek² plaatsgevonden, dat als bijlage 2 bij de toelichting is opgenomen. Dit vervolgonderzoek bestond uit het plaatsen en controleren van herpetoplaatjes en het uitvoeren van landinventarisaties, waarbij onder andere gezocht wordt naar zonnende ringslangen, vervellingshuidjes en eischalen. Tijdens de landinventarisaties zijn geen waarnemingen gedaan. Ook bij de controles van de herpetoplaatjes zijn geen exemplaren van de Ringslang waargenomen. Omdat er na deze onderzoeksinspanning geen exemplaren van de Ringslang of sporen van hun aanwezigheid zijn aangetroffen binnen het plangebied, kan de aanwezigheid van de Ringslang binnen het plangebied met voldoende zekerheid uitgesloten worden en zijn verdere maatregelen en/of een ontheffing niet nodig.

Amfibieën

Het plangebied is niet geschikt als leefgebied voor de Heikikker. Verdere maatregelen of een ontheffing ten aanzien van deze soort zijn daarom niet nodig. Voor de Rugstreeppad is het

² Aanvullend onderzoek naar de Ringslang en Rugstreeppad in het kader van de ontwikkeling van een distributiecentrum aan de Overdiemerweg in Diemen, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr.: P16-118/W1202, d.d. oktober 2016

plangebied wel geschikt als leefgebied. Om aanwezigheid van deze soort aan te kunnen tonen, dan wel uit te kunnen sluiten, is vervolgonderzoek³ uitgevoerd. Dit vervolgonderzoek bestond uit het plaatsen en controleren van herpetoplaatjes en het uitvoeren van landinventarisaties, waarbij onder andere gezocht wordt naar exemplaren van de Rugstreeppad. Tijdens de landinventarisaties zijn geen waarnemingen gedaan. Ook bij de controles van de herpetoplaatjes zijn geen exemplaren van de Rugstreeppad waargenomen. Omdat er na deze onderzoeksinspanning geen exemplaren van de Rugstreeppad of sporen van hun aanwezigheid zijn aangetroffen binnen het plangebied, kan de aanwezigheid van de Rugstreeppad binnen het plangebied met voldoende zekerheid uitgesloten worden en zijn verdere maatregelen en/of een ontheffing niet nodig. Wel dient voorafgaand aan de bouwactiviteiten een extra controle plaats te vinden.

Mogelijk zijn wel exemplaren van algemeen voorkomende amfibieën (Gewone pad, Middelste groene kikker, Meerkikker, Bruine kikker, Kleine watersalamander) aanwezig binnen het plangebied. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Alleen de zorgplicht is van toepassing op deze soorten.

Vissen

In de watergangen binnen het plangebied zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen. Verdere maatregelen of een ontheffing zijn, ten aanzien van deze soortgroep, niet nodig.

Watergebonden ongewervelden

De Platte schijfhoren zijn niet aangetroffen in de watergangen binnen het plangebied. Verdere maatregelen of een ontheffing zijn, ten aanzien van deze soortgroep, niet nodig.

Vaatplanten

In het plangebied is de Rietorchis aangetroffen. Sinds de invoering van de Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 is deze soort niet meer beschermd. Daarom zijn verdere maatregelen en/of een ontheffing niet nodig.

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Omdat er als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen oppervlakte aan NNN verloren gaat, is er geen toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN nodig.

Stikstofdepositie

Op basis van de Wet natuurbescherming dient voor nieuwe plannen en projecten te worden nagegaan of er als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden binnen Natura 2000-gebieden. Om te bepalen of er sprake is van stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000-gebieden is door KuiperCompagnons een notitie opgesteld. De belangrijkste resultaten zijn hieronder toegelicht, de volledige rapportage is als bijlage 6 bij de toelichting opgenomen.

In de directe nabijheid van het plangebied is alleen het Markermeer & IJmeer gelegen. Dit gebied kent geen stikstofgevoelige habitats. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied met

stikstofgevoelige habitats betreft het Naardermeer op een afstand van circa 6,7 km vanaf de planlocatie.

In de notitie en bijbehorende berekening is gekeken wat de effecten van de ontwikkeling zijn op de stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Daarbij is zowel de aanleg- als de gebruiksfase beoordeeld. De uitgevoerde AERIUS-berekening voor de aanlegfase laat zien dat op geen enkele stikstofgevoelige habitat binnen de in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van de stikstofdepositie.

Ook de uitgevoerde AERIUS-berekening voor de gebruiksfase laat zien dat op geen enkele stikstofgevoelige habitat binnen de in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van de stikstofdepositie.

Uit het onderzoek blijkt dat de stikstofdepositie tijdens de aanleg- en de gebruiksfase niet hoger is dan 0,00 mol/ha/j en dat significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De werkzaamheden dienen buiten de kwetsbare periode van de buizerd (globaal van februari tot en met augustus) te worden uitgevoerd en verstorende werkzaamheden mogen in de kwetsbare periode niet binnen 75 meter van het nest plaatsvinden. Tevens dient het nest niet binnen 50 - 75 meter benaderd te worden door mens of materieel als er jongen aanwezig zijn in het nest.

5.4 Archeologie en cultuurhistorie

Kader

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling. Waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 of later van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie

- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

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.

Onderzoek

Archeologie

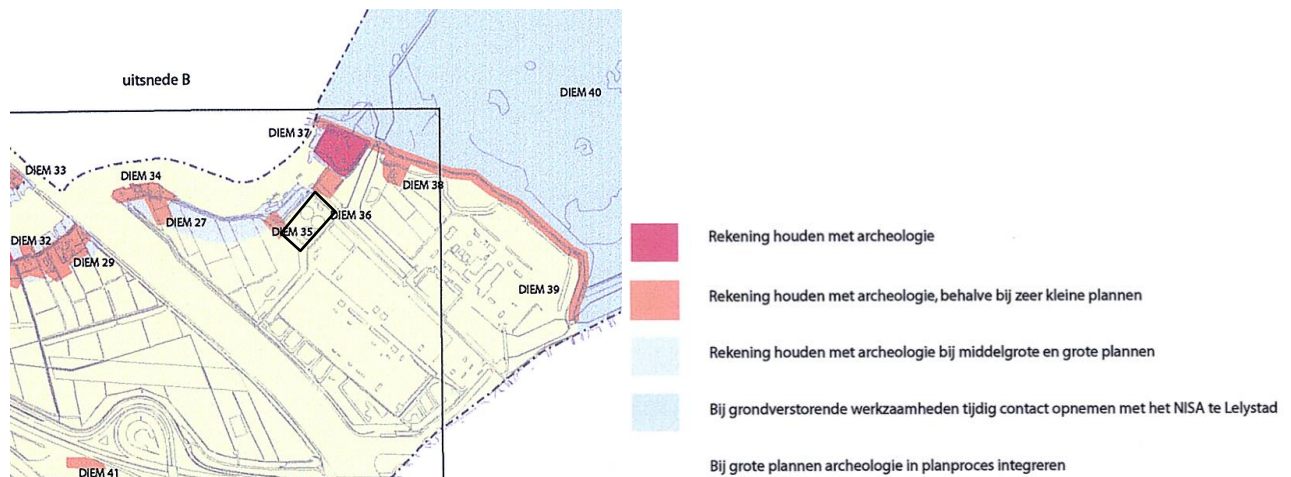
De gemeente Diemen heeft een eigen gemeentelijke archeologiekaart. Op deze kaart zijn de volgende gebieden aangegeven:

1. Rekening houden met archeologie;
2. Rekening houden met archeologie, behalve bij zeer kleine plannen;
3. Rekening houden met archeologie bij middelgrote en grote plannen;
4. Bij grondverstorende werkzaamheden tijdig contact opnemen met het NISA te Lelystad;
5. Bij grote plannen archeologie in planproces integreren.

Kleine delen van het plangebied – aan de noordwestzijde - zijn op basis van de gemeentelijke archeologiekaart gelegen binnen de categorieën 2 en 3 (zie afbeelding 5.6). De betreffende zones zijn in het vigerende bestemmingsplan voorzien van een archeologische dubbelbestemming. Deze dubbelbestemming beschermt de aanwezige archeologische waarden door een onderzoeksverplichting bij bodemingrepen van een bepaalde diepte en oppervlakte voor te schrijven. Per categorie gelden de volgende normen:

- Categorie 2 (Waarde – Archeologie 2): onderzoeksverplichting bij bodemingrepen dieper dan 50 centimeter en groter dan 50 m².
- Categorie 3 (Waarde – Archeologie 3): onderzoeksverplichting bij bodemingrepen dieper dan 50 centimeter en groter dan 500 m².

Het overige deel van het plangebied is gelegen binnen zone 5. Ter plaatse geldt een lage archeologische verwachting. Gezien de lage archeologische verwachting wordt het niet noodzakelijk geacht een dubbelbestemming op te nemen voor dit deel van het plangebied.



Afbeelding 5.6: uitsnede gemeentelijke archeologie kaart Diemen (globale ligging plangebied is zwart omkaderd).

Doorwerking plangebied

Voor een groot deel van het plangebied geldt een lage archeologische verwachting. Alleen aan de noordwestzijde van het plangebied is een tweetal gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde aanwezig. De betreffende gebieden hebben een zeer beperkte omvang en zijn aan de rand van het plangebied gelegen. Het is dan ook niet aannemelijk dat het toekomstige bedrijfsgebouw binnen het gebied met archeologische waarden wordt gepositioneerd. Om die reden wordt het uitvoeren van archeologisch onderzoek op dit moment niet zinvol geacht.

Bij de uiteindelijke uitwerking van de bouwplannen dient beoordeeld te worden of de vrijstellingsgrenzen van respectievelijk 50 m² en 500 m² overschreden worden. Indien dit het geval is, dient te zijner tijd archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Cultuurhistorie

Teneinde inzicht te verkrijgen in de aanwezige cultuurhistorische waarden binnen het plangebied is de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geraadpleegd. Deze kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. De kaart is een geografische uitwerking van de Leidraad landschap en Cultuurhistorie en een herziening van de Cultuurhistorische Waardenkaart. Uit de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie blijkt dat binnen het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Bovendien zijn er binnen het plangebied geen Rijks- en/of provinciale monumenten gesitueerd.

Conclusie

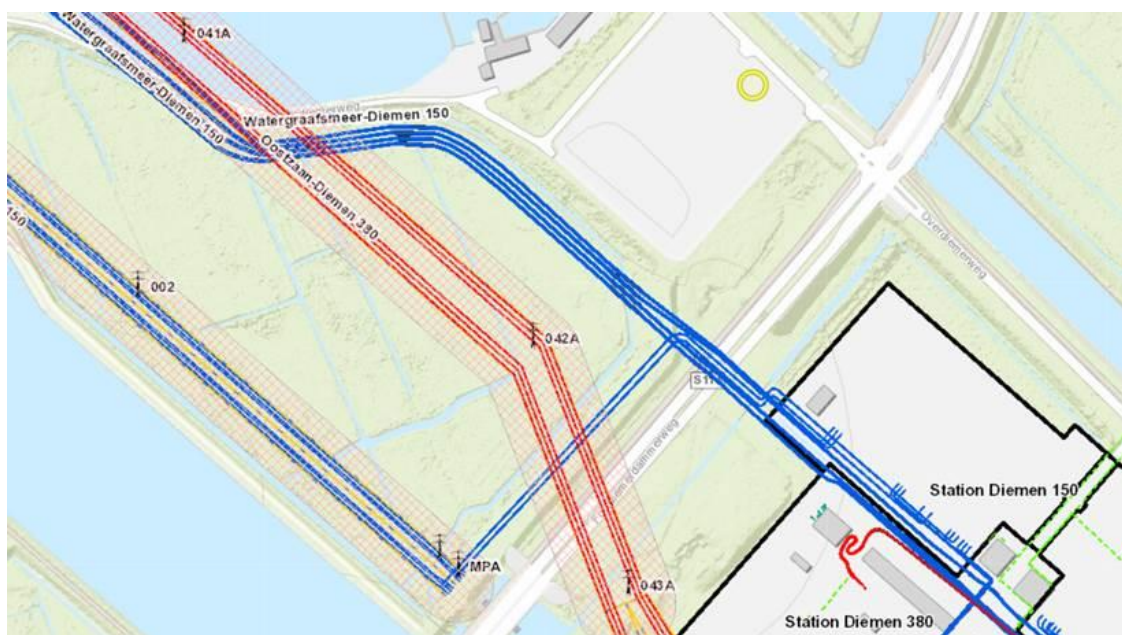
Ter bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden zijn voor een deel van het plangebied de dubbelbestemmingen "Waarde – Archeologie 2" en "Waarde – Archeologie 3" opgenomen. Voorts vormt het aspect cultuurhistorie geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.5 Kabels en leidingen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen (zoals hoogspanningsleidingen, warmtetransportleidingen en aardgastransportleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Onderzoek

Direct grenzend aan de zuidzijde van het plangebied zijn vier 150 kV ondergrondse kabels gelegen, zie afbeelding 5.7. Omdat deze hoogspanningsverbinding niet binnen het plangebied is gelegen is het opnemen van de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' op de verbeelding niet noodzakelijk.



Afbeelding 5.7: Ligging hoogspanningsverbindingen ten zuiden van het plangebied

In het zuidelijk deel van het plangebied bevindt zich een warmtetransportleiding. Hiervoor is de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen. De gronden zijn primair bestemd voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de warmtetransportleiding. Gebouwen zijn niet toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn wel toegestaan. Voor het bouwen van de andere daar voorkomende bestemming(en) geldt dat uitsluitend gebouwd mag worden voor zover de veiligheid en het functioneren van de leiding niet onevenredig worden geschaad en er vooraf overleg heeft plaatsgevonden met de leidingbeheerder. Werken en werkzaamheden zijn niet toegestaan zonder omgevingsvergunning.

Naast de voorgenoemde warmtetransportleiding zijn geen andere planologische relevante kabels en leidingen in het plangebied aanwezig.

Conclusie

Ten behoeve van de aanwezige warmtetransportleiding is de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen.

5.6 Verkeer en vervoer

Kader

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Mobiliteit en vormt de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040.

De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, net als het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren.

In de ambitie van het Rijk is Nederland in 2040 een bepalende speler in de transitie naar duurzame mobiliteit. In de SVIR gaat het Rijk vooral in op de transitie naar schone voertuigen, uitgewerkt in de duurzaamheidsagenda. Deze doet een beroep op bedrijfsleven (Green Deals) en decentrale overheden (Klimaatagenda).

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen. De gemeente Diemen neemt deel aan het verkeersveiligheidsoverleg binnen de Vervoerregio Amsterdam.

Onderzoek

Verkeersgeneratie

In overleg met de initiatiefnemer is - ten behoeve van het akoestisch onderzoek - een representatieve bedrijfssituatie opgesteld. Deze representatieve bedrijfssituatie vormt een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de in onderstaande tabel opgenomen verkeersbewegingen.

Omschrijving	Verkeersbewegingen		
	Dag	Avond	Nacht
Vrachtwagens	148	10	42
Bestelwagens	50	--	--
Personenwagens	310	20	50

Uit de tabel blijkt dat op een representatieve (maatgevende) werkdag de verkeersgeneratie 630 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

Ontsluiting

De directe ontsluiting van het plangebied op de Fortdiemerdamweg (S114) is niet wenselijk, vanwege de stroomfunctie die deze weg heeft. Zodoende zal de toekomstige ontsluiting plaatsvinden via de Overdiemerweg, nabij de kruising met de Fortdiemerdamweg (S114). Er wordt momenteel een studie uitgevoerd naar het optimaliseren van de kruising als gevolg van diverse ontwikkelingen in de nabije omgeving.



Afbeelding 5.8: toekomstige ontsluiting plangebied

De Fortdiemerdamweg (S114) bestaat uit 2 gescheiden rijbanen en 2 x 2 rijstroken waarvan 2 x 1 in gebruik is als busbaan, welke voorlopig in gebruik blijven als busbaan. De Fortdiemerdamweg is aangesloten op de A9. De Fortdiemerdamweg (S114) beschikt over voldoende capaciteit om de extra verkeersgeneratie als gevolg van de voorliggende ontwikkeling op te vangen.

Direct ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal takt de S114 aan op de A1 en ook op de A9, waarbij het voorliggende plangebied uitstekend ontsloten is voor (vracht)verkeer. De S114 ontsluit daarnaast niet alleen de nieuwe wijk IJburg, maar vormt tevens een belangrijke 'inprikker' richting het centrum van Amsterdam. Het voorliggende plangebied is dan ook zeer strategisch gelegen en leent zich derhalve uitstekend voor de vestiging van een logistieke dienstverlener.

Conclusie

Er gelden geen belemmeringen ten aanzien van het aspect mobiliteit.

5.7 Parkeren

Kader

Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan biedt handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken binnen de gemeente Diemen. Het plan richt zich vooral op het maaiveldparkeren.

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 zoveel mogelijk het uitgangspunt.

Onderzoek

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Uit deze publicatie blijkt dat de parkeerbehoefte voor een arbeidsextensief/bezoekersextensief minimaal 0,8 en maximaal 1,3 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak bedraagt. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak. Met een oppervlakte van circa 13.000 m² komt dit neer op een totale parkeerbehoefte van 156 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte dient geheel op eigen terrein opgevangen te worden. Daarnaast dient ruimte te worden vrijgehouden voor stalling van fietsen, bromfietsen en scooters. Voorts wordt voldoende parkeerruimte op eigen terrein gereserveerd voor vrachtwagens.

De parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak is in de regels van dit bestemmingsplan verankerd. Aan de hand van deze norm dient de uiteindelijke parkeerbehoefte bepaald worden. Deze is mede afhankelijk van de definitieve bouwplannen en uiteindelijke (bruto)oppervlakte van het bedrijfsgebouw.

Conclusie

Er gelden geen belemmeringen ten aanzien van het aspect parkeren.

5.8 Overige belemmeringen

Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Voor Schiphol zijn als gevolg van de Wet Luchtvaart (2002) milieu- en veiligheidsregels van kracht. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Het luchthavenverkeersbesluit is voor een bestemmingsplan niet relevant omdat het betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim en luchtverkeerswegen.

In het luchthavenindelingbesluit zijn bepaalde gebieden rondom Schiphol aangewezen als “beperkingengebied”. Ook het plangebied ligt binnen het beperkingengebied. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- a. maximale bouwhoogten;
- b. vogelaantrekkende functies;
- c. toegestane functies (zoals woningen).

Ad. A Maximale bouwhoogte

In het LIB is een maximale hoogte van 150 meter aangegeven voor het gehele plangebied. Deze hoogte loopt onder een helling van 2%. De maximale bouwhoogte dient te worden gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De maximale bouwhoogte voor nieuwe ontwikkelingen mag als gevolg van het LIB dus maximaal tot 146 meter boven NAP bedragen. Het nieuwe bedrijfsgebouw komt niet boven genoemde hoogte uit en vormt zodoende geen belemmering.

Ad. B Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het plangebied ligt volledig buiten deze zone.

Ad. C Toegestane functies

In een gebied rond Schiphol is op grond van het Luchthavenindelingbesluit in beginsel geen gevoelige bebouwing (zoals woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan (gebied nr. 4 van het Luchthavenindelingbesluit)). Het plangebied van dit bestemmingsplan valt buiten dit beperkingengebied.

Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het LIB.

6 Juridische aspecten

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de juridische regeling van dit bestemmingsplan, die wordt gegeven door de regels en de verbeelding tezamen.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
- Algemene regels (hoofdstuk 3);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

6.2 Hoofdstuk 'Inleidende regels'

In het hoofdstuk 'Inleidende regels' is een aantal begrippen verklaard dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

6.3 Hoofdstuk 'Bestemmingsregels'

In het hoofdstuk 'Bestemmingsregels' zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Enkelbestemmingen

Bedrijf – Elektriciteitscentrale

De bestemming 'Bedrijf – Elektriciteitscentrale' is één-op-één overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Ter plaatse zijn de gronden bestemd voor het met gas opwekken, transformeren en distribueren van elektrische energie (elektriciteit), alsmede de daarbij behorende bouwwerken en overige voorzieningen zoals koelwaterkanalen. Bouwen is toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij de bouwhoogte van bouwwerken niet meer dan 150 meter mag bedragen. Om de realisatie van het bedrijfsgebouw ten behoeve van de logistieke dienstverlener mogelijk te maken is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – logistieke dienstverlening' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden mede bestemd voor logistieke dienstverlening, waarbij de minimum en maximum bouwhoogte is aangeduid op de verbeelding. Ook zijn twee aanduidingen ten behoeve van de landschappelijke inpassing (zie paragraaf 2.3) op de verbeelding opgenomen.

In de gebruiksregels is een regeling opgenomen ten aanzien van parkeren. Daarin is bepaald dat voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, waarbij een norm van 1,2 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak wordt gehanteerd.

Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen regelen een bijzonder belang dat eerst afgewogen moet worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden in die gevallen dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming.

Leiding

Voor de warmtetransportleiding is de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen. De gronden zijn primair bestemd voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de warmtetransportleiding. Gebouwen zijn niet toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn wel toegestaan. Voor het bouwen van de andere daar voorkomende bestemming(en) geldt dat uitsluitend gebouwd mag worden voor zover de veiligheid en het functioneren van de leiding niet onevenredig worden geschaad en er vooraf overleg heeft plaatsgevonden met de leidingbeheerder. In de regels is bovendien geregeld dat werken en werkzaamheden niet toegestaan zijn zonder omgevingsvergunning.

Waarde – Archeologie 2

De archeologische waarden in het gebied zijn conform de 'Gemeentelijke archeologische beleidskaart' bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' dient, ter bescherming van de archeologische waarde, voor (grond)werkzaamheden groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Waarde – Archeologie 3

De archeologische waarden in het gebied zijn conform de 'Gemeentelijke archeologische beleidskaart' bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' dient, ter bescherming van de archeologische waarde, voor (grond)werkzaamheden groter dan 500 m² en dieper dan 50 cm een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Waterstaat – Waterkering

De secundaire waterkering wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming is bouwen niet zonder meer toegestaan. Voor eventuele (bouw)werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone is een ontheffing van de keur noodzakelijk. Tevens is voor aanlegwerkzaamheden een omgevingsvergunning werken en werkzaamheden nodig.

6.4 Hoofdstuk 'Algemene regels'

In het hoofdstuk 'Algemene regels' worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbeltelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Het betreft bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.

6.5 Hoofdstuk 'Overgangs- en slotregels'

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor 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.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

6.6 Verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekscoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

7. Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Met betrekking tot voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Conclusie

Gezien het bovenstaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Draagvlak

Voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure heeft onder andere op 17 november 2016 een informatieavond voor omwonenden c.q. belanghebbenden plaatsgevonden. Tijdens deze avond zijn de plannen voor de locatie en de stedenbouwkundige visie nader toegelicht. Vervolgens is de gelegenheid geboden om ideeën uit te wisselen, die door de initiatiefnemer zijn beoordeeld op uitvoerbaarheid. Naar aanleiding van de aangedragen ideeën is de stedenbouwkundige visie - in overleg met de gemeente en Nuon – op enkele onderdelen aangepast. Gedurende de bestemmingsplanprocedure wordt de gelegenheid geboden formeel op het voorliggende initiatief te reageren (zie paragraaf 8.3).

8.2 Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader wordt het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de volgende instanties:

- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Gooise Meren
- Gemeente Weesp
- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- NUON
- Kamer van Koophandel
- Ministerie van Economische Zaken
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Waternet / Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Rijkswaterstaat Noord-Holland en Midden Nederland
- Liander
- Tennet
- Vereniging Ondernemend Diemen
- Brandweer Amsterdam-Amstelland (namens veiligheidsregio)

De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota van beantwoording vooroverleg- en inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan Overdiemerweg 33', die als bijlage 5 bij deze toelichting is gevoegd.

8.3 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. Als gevolg van de overlegreacties is de toelichting op één punt aangepast. Ook zijn er enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is op 20 juni 2019 in de Staatscourant en het DiemerNieuws geplaatst.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 21 juni tot en met 1 augustus 2019 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen.

De ontvangen zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota van zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Overdiemerweg 33', die als bijlage 7 bij deze toelichting is gevoegd. Er zijn twee formele zienswijzen ingediend. Het betreft reacties vanuit Waternet en de Vervoerregio Amsterdam. Als gevolg van de zienswijzen is de toelichting op vijf punten aangepast. Ook zijn er enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

8.4 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Voorliggend plan is door de gemeenteraad van de gemeente Diemen vastgesteld op 30 januari 2020 (besluitnummer 20-02). Het plan is ongewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en zal op 13 februari 2020 gepubliceerd worden in de Staatscourant, de DiemerNieuws en op ruimtelijkeplannen.nl.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1

Bijlage 2

Bijlage 3