
HOF VAN SAAN

GEMEENTE DIEMEN

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

30 november 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	30 november 2022
KENMERK	20201988
PROJECT PROJECTLEIDER	Hof van Saan Leo Snel
OPDRACHTGEVER	Langeslag Vastgoed BV
AUTEUR STATUS	Martijn Backx Definitief



Inhoud

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	7
2.1 Plaats van het project	7
2.2 Kenmerken van het project	12
3. Kenmerken van de milieueffecten	13
3.1 Verkeer	13
3.2 Geluid	14
3.3 Bodem en water	15
3.4 Natuur	17
3.5 Luchtkwaliteit	18
3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	18
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	20
3.8 Sloop- en Aanlegwerkzaamheden	20
3.9 Mitigerende maatregelen	20
4. Conclusie	21

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het bedrijf Koninklijke Saan is sinds begin jaren 60 gevestigd aan de Weesperstraat in Diemen. Het bedrijf verhuist naar een nieuwe locatie binnen de gemeente Diemen, waardoor de huidige locatie vrijkomt. Deze vrijgekomen locatie ligt tussen bestaande woonwijken en leent zich daarmee uitstekend voor woningbouw. Het Saanterrein wordt daarom herontwikkeld tot een rustige woonbuurt, bestaande uit maximaal 140 woningen waarvan 30 procent sociale huur en 20 procent in het middensegment.

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit maximaal 140 woningen. Hiermee blijft de ontwikkeling onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.



Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen van het bestemmingsplan.



2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Figuur 2.1 geeft de ligging van het plangebied weer. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt aan de Weespertrekvaart in de gemeente Diemen. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Weesperstraat in het noordoosten, P.J. Ter Beekstraat in het noordwesten, begraafplaats Rustoord in het zuidoosten en de Schelpenbuurt in het zuidwesten. Verder naar het zuidoosten is het bedrijventerrein Verrein Stuart gelegen. In de grotere ruimtelijke context ligt het Saanterrein binnen de woonwijk Diemen Zuid. In de onderstaande figuur is de ligging van het plangebied weergegeven.

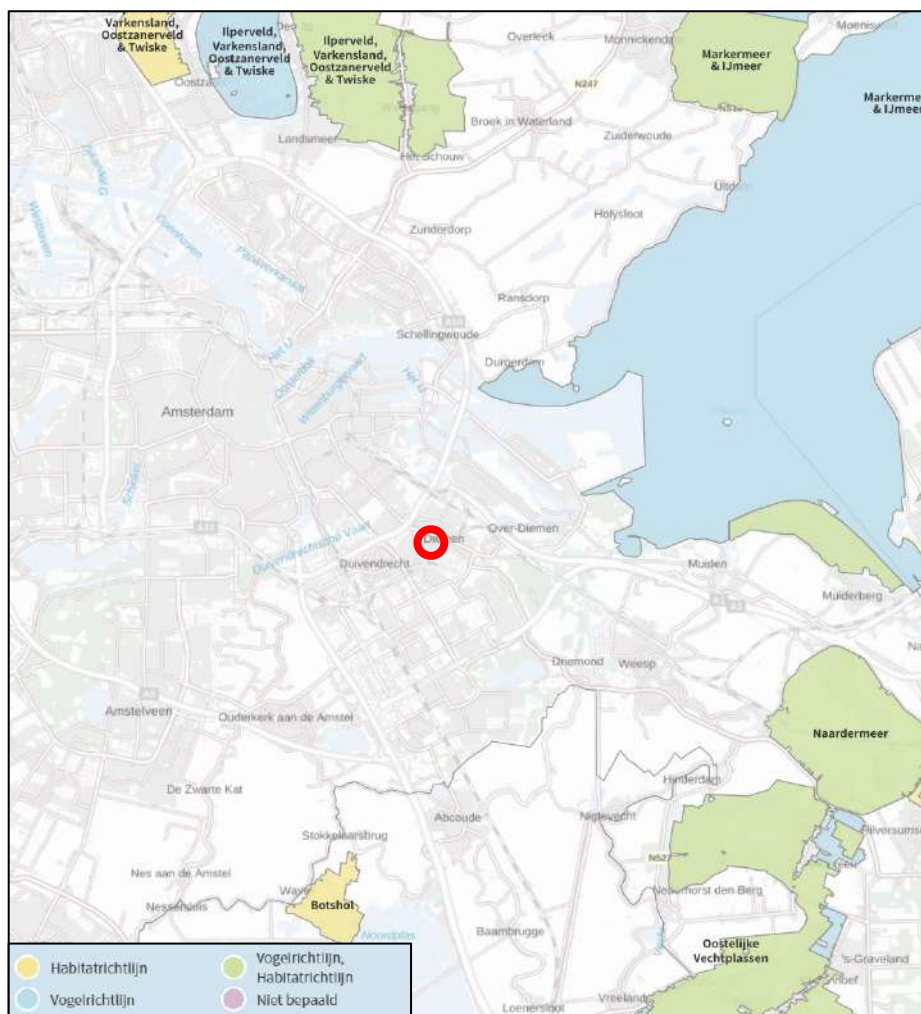
De huidige situatie van het plangebied bestaat uit het bedrijf Saan met de verschillende bedrijfsmatige opstallen zoals de werkplaats en opslag. Aan de P.J. Ter Beekstraat ligt een groenstrook met een kleine watergang.



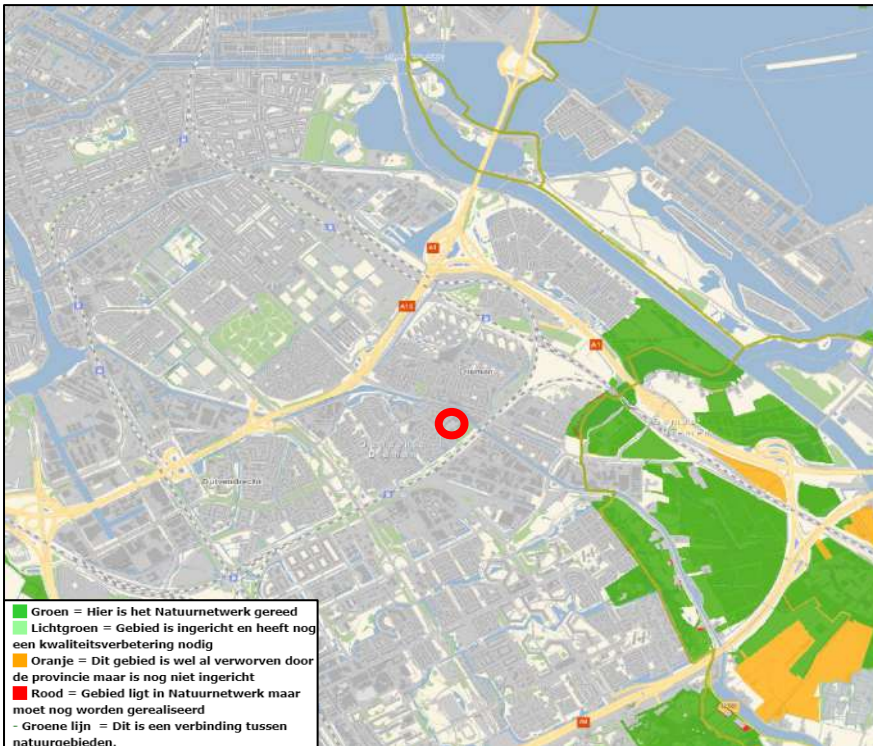
Figuur 2.1 Ligging plangebied

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

De planlocatie bevindt zich niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status (figuur 2.2-2.5). Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Markermeer & IJmeer. Dit gebied ligt op circa 3,7 kilometer afstand. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is Botshol en ligt op circa 8,3 kilometer (figuur 2.2). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN bevindt zich op een afstand van circa 880 meter (figuur 2.3). De planlocatie en de omgeving maken geen onderdeel uit van door de provincie vastgestelde stilte gebieden of grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.4 en 2.5).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 2.4 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Omgevingsvisie NH2020)



Archeologie en Cultuurhistorie

Uit het archeologiebeleid van de gemeente Diemen blijkt dat voor het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde geldt. De gemeente Diemen heeft een gemeentelijke archeologiekaart waarin de gemeente is verdeeld in vijf gebieden:

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.

Het plangebied valt in het gebied "Bij grote plannen archeologie in planproces integreren". Gezien de lage archeologische verwachtingswaarden is het niet noodzakelijk om archeologisch onderzoek te verrichten.

Wat betreft cultuurhistorie is het goed om op te merken dat het plangebied pas ontwikkeld werd rond de jaren '70 en '80, voor die tijd was er weinig tot geen bebouwing aanwezig en werd dit enkel gebruikt als weiland. Door deze late ontwikkeling kent het plangebied weinig cultuurhistorische waarden. Wel is er aan de Weesperstraat 84 een monumentale villa aanwezig, die direct aan het plangebied grenst. Deze villa is één van de weinige oorspronkelijke bebouwing aan de Weespertrekvaart. Het is van belang dat Weesperstraat 84 ruimtelijk vrij blijft staan zodat het vrijstaande karakter behouden blijft.

Tevens loopt de Weespertrekvaart langs het plangebied. De Weespertrekvaart heeft een ruimtelijke samenhang met de wegen langs de trekvaart, de vroegere jaagpaden. De trekvaart is in 1639 aangelegd en legde de verbinding tussen Amsterdam en Weesp.

Ten oosten van het plangebied ligt de begraafplaats Rustoord. De begraafplaats Rustoord was de eerste particuliere begraafplaats voor Amsterdam. In de 18e eeuw bedacht men dat het vanwege de gezondheid slimmer was om begraafplaatsen buiten de stad te realiseren. In 1791 is toen de begraafplaats Rustoord aangelegd nabij de Diemerbrug. Rustoord kenmerkt zich door het vele groen, de statige toegangspoort en de bijzondere grafmonumenten. Bovendien vormt de begraafplaats in het huidige Diemen een groene oase tussen alle bebouwing aan de trekvaart. In de huidige situatie vormt een groene bomenstructuur een afscheiding tussen het plangebied en de begraafplaats.

2.2 Kenmerken van het project

Het bedrijf Koninklijke Saan is sinds begin jaren 60 gevestigd aan de Weesperstraat in Diemen. Het bedrijf verhuist naar een nieuwe locatie binnen de gemeente Diemen, waardoor de huidige locatie vrijkomt. Deze vrijgekomen locatie ligt tussen bestaande woonwijken en leent zich daarmee uitstekend voor woningbouw. Het Saanterrein wordt daarom herontwikkeld tot een woonbuurt, bestaande maximaal 140 woningen waarvan 30 procent sociale huur en 20 procent in het middensegment.

Naast het woningbouwprogramma beschikt het plangebied over voldoende openbare ruimte. Middels de bebouwing worden er twee hoven gerealiseerd. In het midden van deze hoven worden twee grote groenvoorzieningen voorzien. Deze twee grote groenvoorzieningen worden ingericht als functioneel groen waarbij ruimte is voor groen en speelvoorzieningen. Het uitgangspunt voor Hof van Saan is zo min mogelijk verharding en zo veel mogelijk openbaar groen zodat de bewoners direct aan het groen wonen.

Parkeren

Parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren op eigen terrein vindt plaats naast of achter de woning. Voor de vrije sector appartementen op de hoeken van het plangebied is het parkeren opgelost in halfverdiepte stallingsgarages. De patiowoningen zijn aangewezen op parkeerkoffers met toegewezen parkeerplaatsen. In de openbare ruimte bevinden zich parkeerkoffers aan de buitenzijde van het plangebied en enkelzijdige langspaarkeerstroken aan de woonhoven waar het parkeren voor de appartementen sociaal en midden en voor bezoekers zijn opgelost. Bij de patiowoningen zijn aan beide zijden stroken gelegen die bij een structureel hoge parkeerdruk (>85%) in gebruik kunnen worden genomen als 6 extra openbare parkeerplaatsen.

Verkeer

Het plangebied is in de huidige situatie ontsloten via de Weesperstraat. Om de effecten op de verkeersgeneratie te berekenen, is een vergelijking gemaakt van de bestaande en de toekomstige situatie. Dit is berekend op basis van CROW-kentallen (publicatie 381). De transformatie van het bedrijf naar woningen leidt tot een toename van 239 (afgerond 240) verkeersbewegingen per weekdag. Daarbij moet wel worden aangetekend dat de woningbouw vooral personenauto's betreft, terwijl het bedrijf veel zwaar verkeer genereerde.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het concept bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer

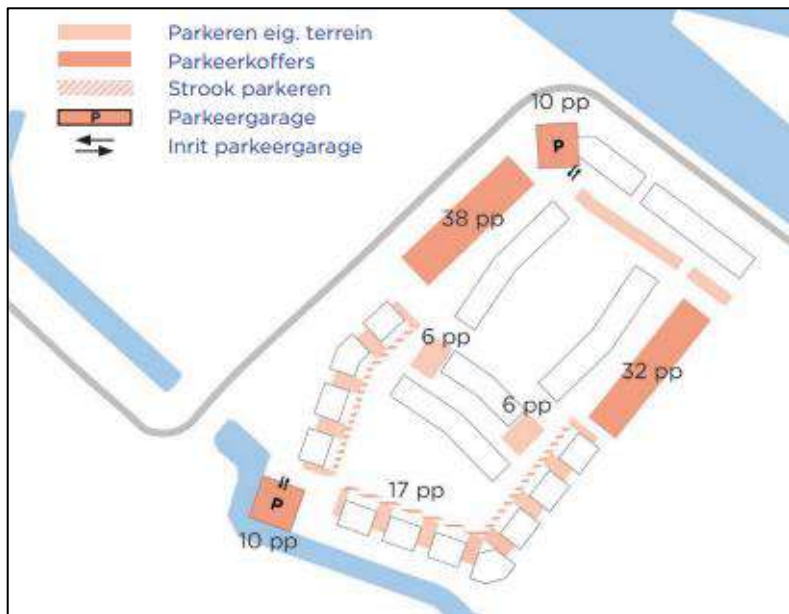
Verkeer

Het plangebied is in de huidige situatie ontsloten via de Weesperstraat. Om de effecten op de verkeersgeneratie te berekenen, is een vergelijking gemaakt van de bestaande en de toekomstige situatie. Dit is berekend op basis van CROW-kentallen (publicatie 381).

De huidige bedrijfsbebouwing heeft een oppervlak van 9.900 m² bvo. De verkeersproductie hiervan bedraagt 461 verkeersbewegingen. Het bestemmingsplan maakt maximaal 140 woningen mogelijk in diverse bouwvormen en prijscategorieën. Op basis van de CROW norm voor een dergelijk gevarieerd woongebied 700 verkeersbewegingen verwacht.

De transformatie van het bedrijf naar woningen leidt tot een toename van 239 (afgerond 240) verkeersbewegingen per weekdag. Daarbij moet wel worden aangetekend dat de woningbouw vooral personenauto's betreft, terwijl het bedrijf veel zwaar verkeer genereerde.

beide zijden stroken gelegen die bij een structureel hoge parkeerdruk (>85%) in gebruik kunnen worden genomen als 6 extra openbare parkeerplaatsen. Zie figuur 3.1 voor het overzicht.



Figuur 3.1 Overzicht autoparkeren Hof van Saan

3.2 Geluid

Industriegeluid

De nieuw te bouwen woningen liggen binnen de geluidzone van bedrijventerrein Verrijn Stuart. Hier wordt nader op ingegaan. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt De geluidsbelasting van het industrieterrein maximaal 47 dB(A) bedraagt en hiermee voldoet aan de zoneringsgrenswaarde. Hier zijn geen hogere waarden nodig.

Wegverkeerslawaaï, railverkeerlawaaï

Het plangebied wordt (deels) belast met geluid afkomstig van wegverkeer, railverkeer, en luchtvaart. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Hieruit bleek dat wat betreft railverkeer nagenoeg alle woningen aan de voorkeurswaarde voldoen. De geluidsbelasting van de spoorlijn is maximaal 56 dB op de oostgevel van de kadewoningen. Voor de overige woningen voldoet de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde. Voor de oostelijke kadewoning is een hogere waarde nodig (of een dove gevel).

De geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer voldoet gedeeltelijk aan de voorkeurswaarden maar voor een deel van de woningen is een hogere waarde nodig. De geluidsbelasting van de Weesperstraat is maximaal 62 dB (inclusief aftrek) op de kadewoningen. Voor de kadewoningen en het noordelijke appartementencomplex op de hoek zijn hogere waarden nodig. De geluidsbelasting van de Muiderstraatweg is maximaal 51 dB (inclusief aftrek) op het appartementencomplex op de noordelijke hoek. Voor een aantal kadewoningen en appartementen zijn hogere waarden nodig.

De geluidsbelasting van de 30 km/uur-wegen is maximaal 53 dB op het zuidelijke appartementencomplex. Voor het appartementencomplex op de zuidelijke hoek en de westelijke twee-onder-één kapwoningen zijn de geluidsbelasting



boven de voorkeurswaarde. Hogere waarden zijn niet nodig omdat deze wegen niet gezoneerd zijn. Wel wordt geadviseerd om bij het ontwerp een binnenwaarde van 33 dB na te streven.

De totale geluidsbelasting van het wegverkeer is hoogstens 67 dB (exclusief aftrek), ofwel 62 dB inclusief aftrek. Als de waarde vergeleken wordt, voldoet deze aan de grenswaarde uit de Wet geluidhinder (inclusief aftrek).

3.3 Bodem en water

Bodem

Uit bodemonderzoek (bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan) kan geconcludeerd worden dat er binnen het plangebied sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het komt nagenoeg overeen met wat in 2008 is vastgesteld en is vooral te relateren aan het in het verre verleden opgebracht ophoogmateriaal. De in een latere fase opgebrachte puinlagen (1963 en 1977) zijn niet of in veel mindere mate verontreinigd. Binnen het geval zijn een aantal kleinere verontreinigingen te onderscheiden. Deze verontreinigingen zijn te relateren aan activiteiten uit het verleden zoals de pompinstallatie van AVIA (later Calpalm) en de DAGRA-fabriek.

Met betrekking tot de vastgestelde verontreinigingstoestand van de bodem ter plaatse kan worden geconcludeerd dat er milieu hygiënisch gezien geen bezwaar is tegen de herontwikkeling. Dit komt voornamelijk door de schone toplaag, die als leeflaag kan worden beschouwd. Het terrein is als het ware reeds gesaneerd. Voor de ontwikkeling is het dan ook van belang dat de "leeflaag" in stand wordt gehouden. De voorziene werkzaamheden zullen echter wel gezien worden als saneringsbehandeling. Voor aanvang van de werkzaamheden dient een BUS-melding (saneringsplan) bij het bevoegd gezag te worden ingediend, waarin de gekozen saneringshandeling wordt verwoord (in stand houden van de leeflaag). Na goedkeuring van de BUS-melding kan onder milieukundige begeleiding met de werkzaamheden worden aangevangen.

Water

Het plangebied ligt nabij een de primaire watergang de Weespertrekvaart, zie figuur 3.2.



Figuur 3.2 Water rondom het plangebied (bron: legger waterschap Amstel, Gooi en Vecht).

Voor de watergang geldt een beschermingszone van 5 meter voor het onderhoud van de watergang. Verder grenst het plangebied aan de noord(oost)zijde aan een secundaire waterkering, ter hoogte van de Weesperstraat. De beschermingszone hiervan ligt gedeeltelijk binnen het plangebied. Verder zijn in de omgeving van het plangebied geen waterkeringen aanwezig. De ontwikkeling heeft geen invloed op de waterveiligheid in de omgeving maar realiseert wel bebouwing binnen de beschermingszone van de secundaire waterkering. Hiervoor dient een vergunning aangevraagd te worden bij het waterschap.

Verder is er met het planvoornemen sprake van een afname van het verhard oppervlak, dit zal afnemen omdat er twee groene zones gerealiseerd worden. Het hemelwater wordt voor zover mogelijk geïnfiltreerd binnen het plangebied ter plaatse van gronden die niet verhard zijn. Bij een overschot aan hemelwater wordt dit geloosd op het oppervlaktewater (omliggende sloten).

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden milieuvriendelijke bouwmaterialen gebruikt gedurende de bouwfase. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling derhalve geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

3.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Botshol, ligt op een afstand van ruim 8 kilometer. De voorgenomen woningbouw in het plangebied wordt gasloos. De huidige bebouwing wordt verwarmd met gas. Dit betekent dat er momenteel sprake is van gebouwemissies. De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied heeft geen gebouwemissies. De enige relevante emissies in de gebruiksfase zijn daarom de verkeersemissies.

De voorgenomen woningbouw in het plangebied wordt gasloos uitgevoerd. De huidige bebouwing wordt verwarmd met gas. Dit betekent dat er momenteel sprake is van gebouwemissies. De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied heeft geen gebouwemissies. Wel is er sprake van een lichte toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de bestemmingswijziging. De netto berekende toename van de verkeersgeneratie bedraagt 239 mvt/etmaal. In bijlage 8 zijn berekeningen van zowel de aanleg- als de gebruiksfase opgenomen. Hieruit blijkt dat de netto-stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Het planvoornemen heeft daarmee geen negatieve effecten op stikstofgevoelige natuurgebieden.

Soortenbescherming

Uit de ecologische quickscan (bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan) van 4 februari 2021 is gebleken dat de aanwezigheid marters en/of overige grondgebonden zoogdieren die zich gevestigd hebben onder een aantal funderingen via de aangetroffen openingen binnen en rond het terrein niet is uit te sluiten. Er is daarom een vervolg onderzoek naar deze soorten uitgevoerd (bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan). In medio mei/juni 2021 is gezocht naar aanwezigheid van de kleine marters, hiervoor zijn twee soorten sporenbuizen en een cameraval gebruikt. Er zijn op de opnames van de camera geen marters waargenomen. De conclusie is daarom dat er geen marters aanwezig zijn binnen de planlocatie. Op geen van de sporenbuizen zijn prenten van marterachtigen aangetroffen. De conclusie is daarom dat er geen marters aanwezig zijn binnen het perceel. Er hoeft met de verdere ontwikkeling geen rekening te worden gehouden met deze dieren.

De kans op een jachtgebied en potentiële vliegroute voor vleermuizen is aanwezig boven de singel aan de zuidzijde van de locatie. Bij noodzakelijke grote wijzigingen aan de bosschage aan deze zijde van de locatie wordt een onderzoek geadviseerd. In een aanvullend memo (bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is de eventuele kap van bomen aan de singel in relatie tot de vliegroutes van vleermuizen nader beschouwd. Hieruit blijkt dat wanneer de kap beperkt blijft tot de bomen die direct aan de gebouwszijde staan er geen significant effect zal optreden.

Met de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels op en rond de planlocatie in de bomen, struiken en onder de pannendaken. Ook op de platte daken is er mogelijkheid voor algemene broedvogels om te nestelen. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen voor en tijdens de werkzaamheden.

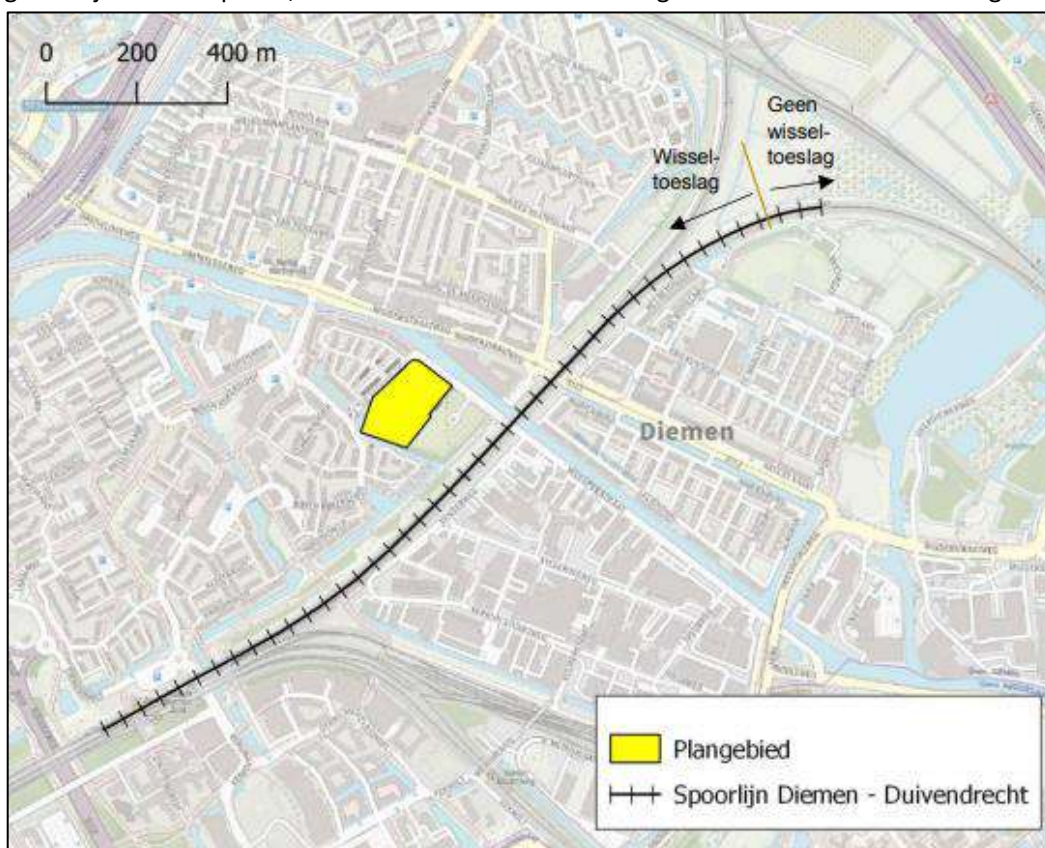
3.5 Luchtkwaliteit

De ontwikkeling betreft het realiseren van maximaal 140 woningen. Dit valt binnen de categorie van woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen uit het Besluit NIBM. Het plan draagt dan ook niet in betekende mate bij aan luchtverontreinigende stoffen in de lucht. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de P.J. Ter Beekstraat en de Weesperstraat. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. Binnen het plangebied is sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit.

3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Op circa 150 meter van het plangebied is de spoorlijn Diemen-Duivendrecht gelegen. Over deze spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats, daarom is er een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's.



Figuur 3.3 Ligging plangebied (geel gemarkeerd)) ten opzichte van spoorlijn Diemen – Duivendrecht

Bij het Basisnet Spoor gelden de afstanden die in bijlage 4 van de regeling Basisnet zijn opgenomen. Voor het traject ter hoogte van de beoogde ontwikkeling geldt een PR-plafond van 6 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op 6 m afstand vanaf het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige situatie groter dan 10% van de oriëntatiewaarde, maar neemt met minder dan 10% toe. Daarom kan de verdere verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven.

Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 m van een basisnetroute waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf het buitenste trajectdeel van het spoor. Voor het trajectdeel ter hoogte van het plangebied geldt een PAG. Het plangebied ligt op 140 m afstand. Het plasbrandaandachtsgebied vormt om deze reden geen belemmering voor de ontwikkeling van het plan.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Met de beoogde ontwikkeling zal de verharding afnemen en wordt er extra groen aangelegd, zie figuur 3.1. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering hiermee niet toe.



Figuur 3.4 Groenstructuur (bron: Ruimtelijke randvoorwaarden Hof van Saan; gemeente Diemen)

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant negatief effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is het plangebied pas ontwikkeld rond de jaren '70 en '80 en door deze late ontwikkeling kent het plangebied weinig cultuurhistorische waarden. Wel zijn er in de nabije omgeving van het plangebied een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig, namelijk de monumentale villa (Weesperstraat 84), de Weespertrekvaart en de begraafplaats Rustoord. In het bestemmingsplan is met de monumentale villa rekening gehouden doordat het bouwvlak niet volledig tot de bestemmingsgrens is doorgetrokken. Er blijft daarmee 3 meter vrij tussen de villa en de nieuwe bebouwing van Hof van Saan. Tevens legt Hof van Saan de ruimtelijke verbinding met de trekvaart door aan deze zijde statige herenhuizen met een kap te realiseren waardoor het lijnelement van de trekvaart wordt begeleid. In de huidige situatie vormt een groene bomenstructuur een afscheiding tussen het plangebied en de begraafplaats. In Hof van Saan blijft deze bomenstructuur zoveel mogelijk behouden en wordt daarnaast versterkt. Middels een groene buffer is in het bestemmingsplan geborgd dat de achtertuinen van woningen niet direct aan de begraafplaats grenzen.

Door het nemen van deze maatregelen kan een negatief effect op de bovengenoemde cultuurhistorisch waardevolle elementen uitgesloten worden.

Archeologie

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 blijkt uit het archeologiebeleid van de gemeente Diemen dat voor het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde geldt. Het plangebied valt in het gebied "Bij grote plannen archeologie in planproces integreren". Gezien de lage archeologische verwachtingswaarden is het niet noodzakelijk om archeologisch onderzoek te verrichten. Een negatief effect op de archeologische waarden in de grond wordt niet verwacht.

3.8 Sloop- en Aanlegwerkzaamheden

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de relatief beperkt omvang van het project kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9 Mitigerende maatregelen

De volgende mitigerende maatregelen dienen genomen te worden:

- In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels is het noodzakelijk om werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren (globaal 15 maart tot 1 augustus) of een aanvullende inspectie op broedvogels door een ecooloog laten uitvoeren om overtredingen te voorkomen.
- Voor aanvang van de werkzaamheden dient een BUS-melding (saneringsplan) bij het bevoegd gezag te worden ingediend, waarin de gekozen saneringshandeling wordt verwoord (in stand houden van de leeflaag). Na goedkeuring van de BUS-melding kan onder milieukundige begeleiding met de werkzaamheden worden aangevangen.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet gelegen is in een kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en beperkte omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.