

Bestemmingsplan Plantage de Sniep

Toelichting

Gemeente Diemen

17 februari 2011

Vastgesteld

9S5011.A1

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66 Telefoon
(010) 4433 688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Bestemmingsplan Plantage de Sniep
	Toelichting
Verkorte documenttitel	BP Plantage de Sniep
Status	Vastgesteld
Datum	17 februari 2011
Projectnaam	Bestemmingsplan Plantage de Sniep
Projectnummer	9S5011.A1
Opdrachtgever	Gemeente Diemen
Referentie	9S5011.A1/R000011/903870/Rott

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Begrenzing plangebied bestemmingsplan	2
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	3
2 BESCHRIJVING PLANGEBIED	5
2.1 Bestaande situatie	5
2.2 Nieuwe ontwikkelingen	6
3 BELEIDSKADER	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.1.1 Nota Ruimte (2006)	9
3.1.2 AMvB Ruimte	9
3.2 Provinciaal beleid	11
3.2.1 Provinciale ruimtelijke verordening (2009)	11
3.2.2 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013	11
3.2.3 Structuurvisie Noord – Holland 2040	12
3.2.4 Provinciale Ruimtelijke verordening Structuurvisie	13
3.2.5 Waterplan 2006-2010: “Bewust omgaan met water”	13
3.2.6 Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Holland	14
3.2.7 Nota "Een goede plek voor ieder bedrijf" (2005)	14
3.3 Regionaal beleid	15
3.4 Gemeentelijk beleid	17
3.5 Conclusie	20
4 PLANBESCHRIJVING	21
4.1 Ontwikkeling	21
4.1.1 Algemeen	21
4.1.2 Gebiedsbeschrijving	21
4.1.3 Deelgebieden	23
5 RANDVOORWAARDEN	25
5.1 Milieu	25
5.1.1 Bodem	25
5.1.2 Luchtkwaliteit	28
5.1.3 Externe veiligheid	31
5.1.4 Geluidhinder	47
5.1.5 Milieuzonering	55
5.2 Water	57
5.2.1 Algemeen	57
5.2.2 Overleg waterbeheerder	57
5.2.3 Watergerelateerd beleid	58
5.2.4 Watersystemen huidige situatie (algemene kenmerken watersysteem)	60

5.2.5	Effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem	61
5.2.6	Vertaling naar de juridische regeling	64
5.3	Ecologie	65
5.4	Cultuurhistorie	72
5.5	Kabels en leidingen	76
5.6	Verkeer en vervoer	76
5.7	Parkeren	78
5.8	Overig	83
5.8.1	Lichthinder	83
6	JURIDISCHE ASPECTEN	87
6.1	Algemeen	87
6.2	Indeling planregels	88
6.3	Handhaving	93
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	95
7.1	Financiering	95
7.2	Exploitatieplan	95
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	97
8.1	Overleg artikel 3.1.1 Bro	97
8.2	Inspraak	101

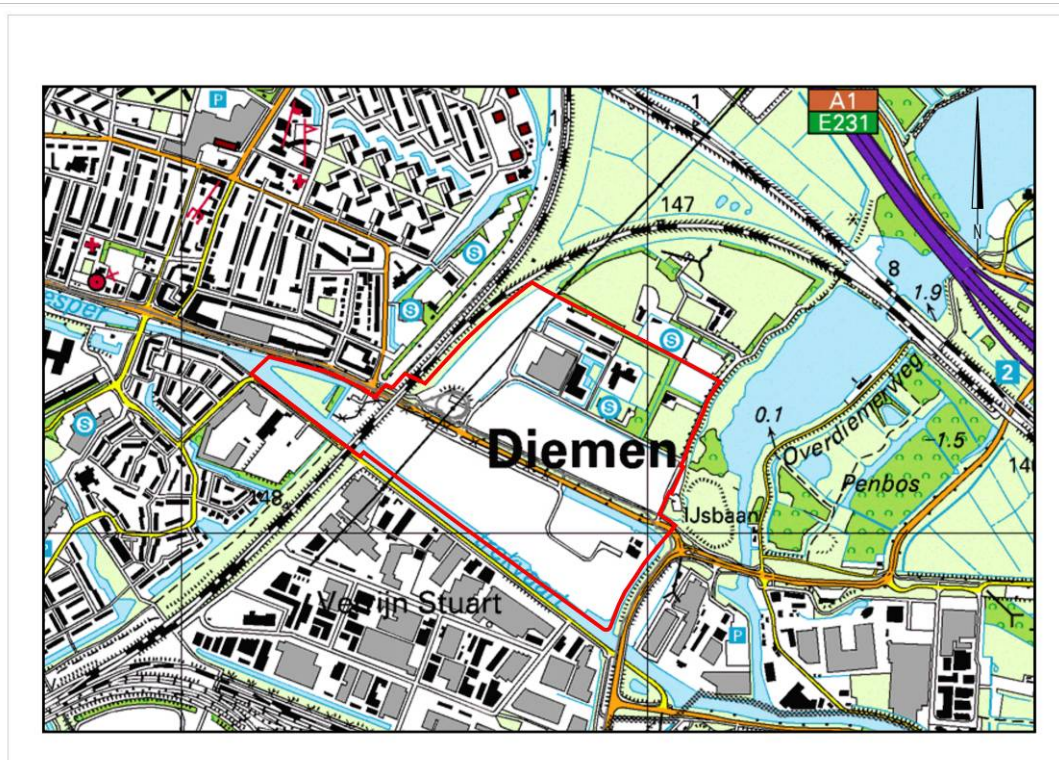
BIJLAGEN

1. Overzicht relevante rapportages

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Dit bestemmingsplan omvat de herontwikkelingslocatie Plantage de Sniep, gesitueerd in het noordoosten van Diemen. Deze locatie, die op afbeelding 1.1 is aangegeven, omvat globaal omschreven het gebied tussen de Weespertrekvaart, de Diem en de spoorboog tussen Diemen-Zuid en Weesp. Ten behoeve van de genoemde herontwikkeling is een nieuw bestemmingsplan nodig, aangezien de geldende bestemmingsplannen (zie paragraaf 1.3) hierop niet zijn toegesneden. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.



Afbeelding 1.1: Situering plangebied

Plantage de Sniep ontleende in het verleden zijn bekendheid aan de ter plaatse aanwezige meubelboulevard. Deze functie is thans niet meer aanwezig. Het karakter van de locatie wordt nu (weer) bepaald door haar geschiedenis als natuurlandschap, als agrarisch ingepolderd landschap en, recenter, als sportveldenlocatie. Verder wordt het gebied gekenmerkt als kantoor- en bedrijvenlocatie en als infrastructureel knooppunt op het niveau van de stadsregio. Als woningbouwlocatie heeft Plantage de Sniep tot dusverre dus nog geen rol vervuld.

Na het verdwijnen van de meubelboulevard werd begonnen met een grootschalige sanering van de vervuilde bodem (als gevolg van vroegere industrialisatie). Vooral de bodemsituatie droeg er aan bij dat de ontwikkeling c.q. exploitatie van Plantage de Sniep lange tijd voor onmogelijk werd gehouden.

Op 26 april 2001 besloot de gemeenteraad van Diemen tot de herontwikkeling van Plantage de Sniep. Na een aantal verkennende voorstudies had de Gemeente Diemen een meervoudige opdracht uitgeschreven voor de ontwikkeling van Plantage de Sniep. Daartoe werd een aantal partijen uitgenodigd om zich met een stedenbouwkundig plan uit te spreken over de toekomst van Plantage de Sniep.

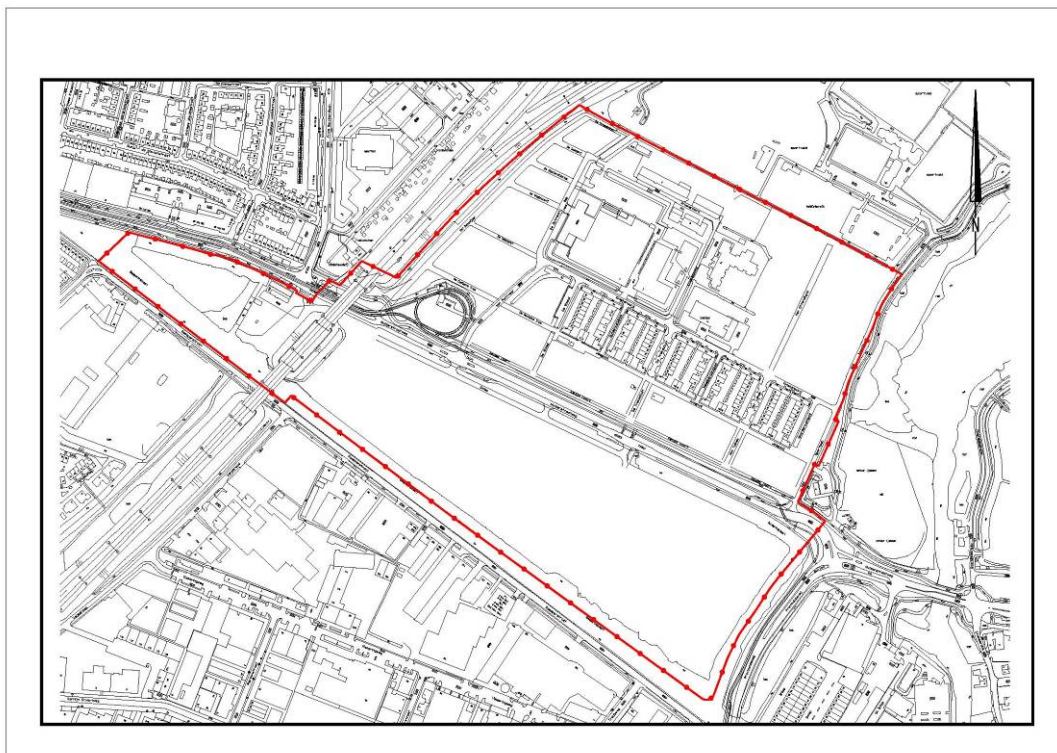
Op 10 februari 2006 had de gemeenteraad besloten tot ontwikkeling en realisatie van de nieuwbouwwijk Plantage de Sniep en maakte een keuze voor de ontwikkelingscombinatie Rabo Vastgoed/Dura Vermeer. Op 20 juli 2006 werd dit gevolgd door een raadsbesluit over een samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelingscombinatie.

In de periode daarna werd een aantal aspecten van het bouwprogramma aan een nader onderzoek onderworpen, waaronder de gemiddelde dichtheid van het plan, de hoeveelheid kantoorvloeroppervlak en/of bedrijfsruimte in het project, de voorgestelde verhouding tussen het aantal gestapelde en grondgebonden woningen, en de voorgestelde parkeeroplossingen. Tegelijkertijd werd veel en intensief discussie gevoerd met alle bestuurslagen en politieke geledingen van de Gemeente Diemen, om op alle onderdelen van de planvorming consensus te bereiken, en om ervoor te zorgen dat op alle niveaus het plan kon worden gedragen. Met datzelfde doel vond medio 2006 een uitgebreide maatschappelijke consultatie plaats in de vorm van een aantal presentaties en publieke gesprekken.

Vervolgens werd – vooruitlopend op dit bestemmingsplan – om de voortgang van de herontwikkeling van Plantage de Sniep te bespoedigen op 16 mei 2008 een vrijstelling ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) verleend, voor de ontwikkeling van 88 eengezinswoningen en 35 appartementen met bijbehorende wegen, paden en openbare ruimte.

1.2 Begrenzing plangebied bestemmingsplan

Het plangebied wordt vanuit het zuiden (kloksgewijs) begrensd door de Weespertrekvaart, de Muiderstraatweg, het spoortalud, de te handhaven bedrijfskavels aan het Kriekenoord, de Sportlaan en de Provinciale weg. De plangrens van het bestemmingsplan is globaal aangegeven in afbeelding 1.2.



Afbeelding 1.2: Begrenzing plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden de volgende juridisch-planologische regelingen:

- Uitbreidingsplan In Onderdelen Industrierrein (vastgesteld 17-12-1959; goedgekeurd 11-01-1961);
- Gedeeltelijke herziening Uitbreidingsplan In Onderdelen Industrierrein (vastgesteld 25-04-1963, goedgekeurd 27-05-1964);
- Uitbreidingsplan In Hoofdzaak (vastgesteld 25-04-1963, goedgekeurd 22-12-1964);
- Bestemmingsplan Groengebied De Diem (vastgesteld 26-10-1972; goedgekeurd 29-01-1974);
- Bestemmingsplan Zuidelijke ringspoorbaan (vastgesteld 27-02-1986, goedgekeurd 27-01-1987);
- Bestemmingsplan Buitengebied Diemen (vastgesteld 27-08-1998; goedgekeurd 13-04-1999).

In deze regelingen zijn de gronden bestemd als Industrierrein (zuidzijde Muiderstraatweg), Bijzondere Maatschappelijke Doeleinden (noordzijde Muiderstraatweg) en railverkeer en (Sportieve) Recreatie (voormalige sportvelden en punt Sniep).

Bovengenoemde regelingen komen, voor zover het gronden betreft binnen dit bestemmingsplan, te vervallen bij inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

Een deel van het plangebied wordt, waar in paragraaf 1.1 ook reeds op is gewezen, momenteel bebouwd voor de ontwikkeling van 88 eengezinswoningen. Verder ligt in het noorden van het plangebied het Dagcentrum Den Diem dat is gesitueerd op het terrein Kriekenoord.

De cliënten van dit Dagcentrum bestaan voor een groot deel uit mensen met een ernstige meervoudige beperking. Er is veel ruimte om het gebouw en elke groep heeft een eigen stukje tuin. Er is een sportzaal met aangepaste sport- en spelmaterialen. Verder ligt hier een aantal bedrijven en een instelling van de sociale werkvoorziening (WRA-groep) waaronder een wasserij. Tevens is er een zwembad en een tuincentrum. Verder was een deel van het plangebied voorheen in gebruik als Woonboulevard.

De Muiderstraatweg doorkruist het plangebied en zal de functie van stadsontsluitingsweg behouden. In het westen van het plangebied is de keerlus van de tram (lijn 9) gelegen.

Ten noorden van het plangebied ligt het sportcomplex De Diemen. Dit complex biedt gelegenheid aan de beoefening van vele sporten. Aanwezig zijn voetbal-, honkbal-, softbal- en korfbalvelden, tennisbanen en een landijsbaan. Het complex blijft ook na de herontwikkeling toegankelijk via de Sportlaan.

In het oosten van het plangebied, aan de overzijde van de provinciale weg, ligt een ander deel van het bedrijventerrein De Sniep met onder andere een betonmortelcentrale. Eveneens aan de oostzijde van het plangebied loopt de Tweede Diem, een waterrijk gebied dat deel uitmaakt van de Diem. De Diem was vroeger een veenrivier die uitmondde in het huidige IJsselmeer. De rivier werd in de loop der tijd doorsneden door spoorlijnen, wegen en het Amsterdam-Rijnkanaal (1890).

Ten zuiden van het plangebied ligt de Weesper- en Muidertrekvaart en het gezoneerde industrieterrein Verrijn Stuart. In paragraaf 5.1.4 van deze plantoelichting wordt nader op dit aspect ingegaan.

Aan de westkant grenst Plantage de Sniep aan de wijken Diemen – Zuid en Diemerbrug.

2.2 Nieuwe ontwikkelingen

Het gehele plangebied vormt een herontwikkelingslocatie ten behoeve van stedelijke functies zoals woningen, commerciële, functies, diensten en een school. Ook is er ruimte voor parken, lanen en waterlopen. Het plan biedt een raamwerk voor het realiseren van een groot aantal verschillende woonkwaliteiten (woningtypen, blokvormen, straten, lanen, parken, waterlopen, etc.)

Het bebouwen van het plangebied versterkt de stedenbouwkundige samenhang in heel de gemeente en heeft zo een gunstig effect op de kwaliteit van de woon- en werkomgeving. Verder krijgen de aanwezige openbaar vervoersverbindingen met de komst van de nieuwe bewoners er een substantieel aantal reizigers bij. Dit intensiever gebruik van dat openbaar vervoer maakt een verbetering en uitbreiding van dat netwerk mogelijk, waarmee nieuwe verbindingen in dit stadslandschap – vooral in zuidelijke en oostelijke richting – dichterbij komen.

De locatie kent verder een aantal unieke kenmerken/kwaliteiten waar een voor Diemen en omgeving waardevol woongebied kan ontstaan. De nabijheid van zowel de kern van Diemen als het natuurgebied, de aanwezigheid van openbaar vervoer van en naar de stad, de aanwezigheid van goede centrumvoorzieningen, een goede verkeersontsluiting en verbinding met het regionale snelwegennet, de aanwezigheid van water als omgevingskwaliteit en de ruimte om groen in de wijk aan te leggen maakt het plangebied tot een veelbelovende locatie.

3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte (2006)

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, met een doorkijk naar de periode 2020-2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren.

In de Nota Ruimte is de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS) aangegeven. Diemen valt onder deze RHS. In de RHS zijn de gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate ruimtelijk structurerend zijn voor Nederland. Bij nieuwe stedelijke transformatiegebieden zal het rijk zich primair richten op de (steden van de) nationale netwerken. Hiertoe behoort stimulering van functieverandering in nieuwe woon- en werkgebieden van onder andere verouderde bedrijventerreinen.

Het onderhavige plan stemt met dit beleid overeen nu de gronden van het plangebied, dat voor een groot gedeelte bedrijfsmatig werd gebruikt, worden getransformeerd in een nieuw woon- en werkgebied.

3.1.2 AMvB Ruimte

Inleiding

Ex artikel 4.3 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Wro) kan het Rijk bij algemene maatregel van bestuur (hierna te noemen: AMvB) regels stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen¹ 'indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken'. Het is tevens mogelijk om in een dergelijke AMvB voor Provinciale Staten of Gedeputeerde Staten de verplichting op te nemen om ter uitvoering van de AMvB regels te stellen².

Op 29 mei 2009 heeft de Ministerraad op voorstel van toenmalig minister Cramer van Ruimte en Milieu ingestemd met het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna te noemen: AMvB Ruimte). Deze AMvB Ruimte heeft van 17 juni tot en met 30 augustus 2009 ter visie gelegen. Vervolgens is de ontwerp AMvB Ruimte voorgelegd aan de Raad van State. Inwerkingtreding van de AMvB Ruimte is voorzien medio 2011.

¹ Naast de inhoud van bestemmingsplannen kunnen de regels ook bepalingen bevatten omtrent de inhoud van provinciale inpassingsplannen, daaraan voorafgaande projectbesluiten, alsmede van beheersverordeningen.

² Men spreekt dan ook wel van een getrapte AMvB. Zie verder artikel 4.1 lid 4 Wro.

Nationale ruimtelijke belangen

In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid³ staat een overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen die zijn benoemd in de vigerende planologische kernbeslissingen d.d. juni 2008⁴. Per nationaal belang is daarbij aangegeven op welke wijze het Rijk het belang wil realiseren⁵. Ook is aangegeven voor welke gevallen de AMvB bevoegdheid ex artikel 4.3 lid 1 Wro zou moeten worden ingezet. Dit betreffen onderwerpen die zijn ontleend aan de Nota Ruimte, de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Ruimte voor de Rivier, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Opstellen AMvB in twee tranches

De AMvB zal gefaseerd worden opgesteld en in werking treden doordat een deel van de beleidskaders nog in ontwikkeling is en nieuw rijksbeleid in voorbereiding is. De eerste tranche bevat beleidskaders uit het bestaande beleid, dat onder meer is neergelegd in de PKB Nota Ruimte, ten aanzien van:

- a. de rijksbufferzones;
- b. de ecologische hoofdstructuur;
- c. de nationale landschappen (inclusief de werelderfgoedgebieden Stelling van Amsterdam en de Beemster);
- d. het kustfundament;
- e. de grote rivieren;
- f. het basisrecreatietoervaarnet;
- g. het regionaal watersysteem;
- h. de kaders uit het Tweede Project Structuurschema Militaire Terreinen;
- i. de kaders uit het PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- j. de kaders uit de PKB Derde Nota Waddenzee.

Bij bovenstaande kaders zijn slechts die zaken opgenomen die in PKB-teksten duidelijk kaderstellen zijn geformuleerd, wat blijkt uit zinsneden als: '[...]...dienen te worden opgenomen in streek- en bestemmingsplannen'. De AMvB Ruimte bevat dan ook uitsluitend een vertaling van deze kaderstellingen uitspraken⁶. Vooralsnog is er dus geen sprake van nieuw of aanvullend beleid of regelgeving.

De tweede tranche zal nieuwe beleidskaders bevatten, waarvan bekend is dat deze als gevolg van de totstandkoming van voorgenomen structuurvisies zullen worden aangevuld. Daarbij gaat het onder andere om het beleidskader ten aanzien van het IJsselmeergebied dat met de inwerkingtreding van het Nationaal Waterplan (naar verwachting eind 2009) zal worden verrijkt.

³ Op de internetsite van het Ministerie van VROM is de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid te raadplegen (<http://international.vrom.nl/pagina.html?id=2706&sp=2&dn=8211>). De Realisatieparagraaf is in juni 2008 vastgesteld en heeft de status van structuurvisie.

⁴ Met de inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 worden planologische kernbeslissingen, waaronder de Nota Ruimte, gelijkgesteld aan structuurvisies. Voor concrete beleidsbeslissingen is in het overgangsrecht geregeld dat deze hun juridische binding richting gemeenten en provincies behouden.

⁵ De realisatieparagraaf is opgesteld om te voldoen aan de verplichting ex artikel 2.3 lid 2 Wro.

⁶ De inhoud van het beleid is niet veranderd. Er vindt een beleidsneutrale omzetting plaats.

Het onderhavige plan stemt overeen met het beleid dat is opgenomen in de eerste tranche van het ontwerp AMvB Ruimte.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale ruimtelijke verordening (2009)

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen). De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen aan te passen aan de provinciale verordening.

Op 1 januari 2009 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening van Noord-Holland in werking getreden. Deze verordening heeft twee hoofduitgangspunten. In de eerste plaats zijn alleen de onderwerpen van categorie 1 uit het Overgangsdokument opgenomen. Dat wil zeggen alleen die onderwerpen uit de streekplannen die de kern vormen van het provinciaal beleid, waarvoor de provincie een pro-actieve houding aanneemt om de beleidsdoelen te realiseren. In de tweede plaats wordt uitsluitend streekplanbeleid opgenomen dat nu geldend is. Er staat dus geen nieuw beleid in de verordening.

In de provinciale ruimtelijke verordening staan geen aspecten die van invloed zijn op het plangebied. Bijgevolg is onderhavig plan in overeenstemming met de provinciale ruimtelijke verordening.

3.2.2 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013

Op 28 september 2009 is door Provinciale Staten het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 – 2013 vastgesteld en in werking getreden. Het plan biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen.

Dit Milieubeleidsplan is gericht op de planperiode 2009-2013 en gericht op het verbeteren van de milieukwaliteit met het oog op:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Deze twee doelen staan genoemd in het Milieubeleidsplan als provinciale belangen. Verder staan in het Provinciaal Milieubeleidsplan de volgende acht thema's centraal: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie.

Ten aanzien van deze nota is voor het plangebied vooral het provinciaal bodembeschermingsbeleid van belang. Een eenmaal verontreinigde bodem kan, ondanks sanering op veel plaatsen tot in lengte van dagen verontreinigd blijven. Dit hoeft geen probleem te zijn, omdat niet alle vormen van grondgebruik een schone bodem vereisen. Wel is zorgvuldig en actief bodembeheer noodzakelijk. Het onderhavige plan stemt met het bodembeschermingsbeleid overeen. In paragraaf 5.1.1 zal nog nader worden ingegaan op het aspect bodem.

3.2.3 Structuurvisie Noord – Holland 2040

Op 21 juni 2010 is door Provinciale Staten van de provincie Noord – Holland de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (Structuurvisie) vastgesteld en in werking getreden. Deze Structuurvisie komt in de plaats van de streekplannen van de provincie Noord-Holland en is een vertaling van het provinciaal ruimtelijk beleid.

In deze Structuurvisie is vermeld hoe de provincie Noord-Holland omgaat met de grote gevolgen vanwege verdere globalisering en klimaatverandering in de periode tot 2040 en tot welke ruimtelijke opgaven en keuzes dit leidt. Daarbij is geschetst hoe de provincie er in 2040 uit ziet en op welke wijze de provincie middels de Structuurvisie zal bijgedragen aan realisering van het toekomstbeeld.

In de Structuurvisie heeft de provincie de volgende drie provinciale hoofdbelangen benoemd:

1. Ruimtelijke kwaliteit.
2. Duurzaam ruimtegebruik.
3. Klimaatbestendigheid.

Deze drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie en aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie Noord-Holland zal altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan. De provincie Noord-Holland borgt de hoofdbelangen door (niet)juridische instrumenten in te zetten vanuit twaalf onderliggende provinciale ruimtelijke belangen.

Het plangebied is in de structuurvisie aangewezen als 'metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen' (zie afbeelding 3.1). In dergelijke gebieden staan intensivering en herstructurering van de ruimte, efficiënt ruimtegebruik en verbetering van kwaliteit centraal.



Afbeelding 3.1: Uitsnede Structuurvisie Noord-Holland 2040

De ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan passen binnen het beleid dat in de Structuurvisie Noord – Holland 2040 is opgenomen.

3.2.4 Provinciale Ruimtelijke verordening Structuurvisie

Op 21 juni 2010 is door Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland tevens de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (Verordening) vastgesteld en in werking getreden.

Deze Verordening is gebaseerd op artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening en ter uitvoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 opgesteld. In het belang van een goede ruimtelijke ordening stelt het algemene regels over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Op de kaart van de Verordening is te zien dat het plangebied valt binnen bestaand bebouwd gebied (zie afbeelding 3.2). Binnen bestaand bebouwd gebied is bebouwing toegestaan.



Afbeelding 3.2: Uitsnede Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Onderhavig plan is in overeenstemming met de Verordening.

3.2.5 Waterplan 2006-2010: “Bewust omgaan met water”

In het Noord-Holland van de toekomst zijn de inwoners en bedrijven te allen tijde optimaal beschermd tegen overstromingen en wateroverlast. Sterke dijken bieden bescherming tegen overstromingen. De kans op wateroverlast is minimaal doordat het water de ruimte heeft gekregen. Bovendien zijn watersysteem en landgebruik zo op elkaar afgestemd dat alleen in extreem droge of natte omstandigheden nog moet worden ingegrepen om overlast te voorkomen. Verschillende functies van land en water, zoals landbouw, natuur, stedelijk gebied, transport en recreatie, zijn slim met elkaar verweven en op elkaar afgestemd. De inrichting van het watersysteem draagt bij aan sterke landschappen waar het prettig wonen, werken en recreëren is. De samenstelling van het water is niet overal in het watersysteem gelijk. De duinen en de duinzoom, het stedelijk gebied, de boezem, de diepe polders en de veenweidegebieden hebben ieder hun eigen karakteristieke waterkwaliteit. Stad en platteland zijn met elkaar in evenwicht. Van negatieve beïnvloeding over en weer via het watersysteem is geen sprake.

Aan de stadsranden versterken stad en platteland elkaar en wordt schoon water optimaal gebruikt voor recreatie en natuur. Zowel in de stad als daarbuiten zijn alle huishoudens en bedrijven aangesloten op een vorm van afvalwaterzuivering. Het rioolstelsel functioneert optimaal en de rioolwaterzuiveringsinstallaties zijn voorzien van de nieuwste zuiveringstechnieken. De drinkwatervoorziening is te allen tijde zeker. Het waterbeheer dat ten grondslag ligt aan bovenbeschreven situatie wordt georganiseerd en uitgevoerd tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Het Waterplan 2006 – 2010 wordt opgevolgd door het Waterbeheerplan 2010 – 2015. In laatstgenoemd plan zijn de onderwerpen droge voeten, schoon water, veiligheid ten opzichte van het thans geldende Waterplan 2006 – 2010 aangescherpt en geactualiseerd. Verder is ook meer aandacht voor ruimtelijke afstemming en samenwerking met andere partijen in het beheersgebied.

In paragraaf 5.2 wordt nader ingegaan op de relatie van het Waterbeheerplan 2010 – 2015 met het plangebied nu dit plan na vaststelling zal vigeren en het Waterbeheerplan 2006 – 2010 daarmee zal vervallen.

3.2.6 Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Holland

Deze kaart geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp.

De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd, bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen. In paragraaf 5.4 wordt nader op de relatie met het plangebied ingegaan.

3.2.7 Nota "Een goede plek voor ieder bedrijf" (2005)

Deze nota beschrijft het nieuwe locatiebeleid voor vestiging van bedrijven, kantoren en andere grootschalige voorzieningen in Noord-Holland. In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten vestigingsmilieus, die mede afhankelijk zijn van de soorten bedrijven en detailhandel. De vestiging van de commerciële voorzieningen binnen het plangebied behoren tot de categorie "A2 - binnenstedelijke subcentra".

Binnen dit vestigingsmilieu zijn de volgende categorieën commerciële functies mogelijk:

- kantoren en openbare gebouwen (met en zonder baliefunctie);
- lichte industrie en hoogwaardige, kleinschalige bedrijvigheid;
- detailhandel (inclusief grootschalige en volumineuze detailhandel);
- onderwijs en zorgvoorzieningen;
- menging met wonen (mits uit oogpunt van milieuhinder inpasbaar);
- recreatieve voorzieningen (inclusief horeca, vermaak en cultuur).

De criteria bij dit vestigingsmilieu hebben onder meer betrekking op de ontsluiting van het gebied door het openbaar vervoer en de menging met andere functies zoals wonen.

Het onderhavige plan is in overeenstemming met de nota doordat wordt voorzien in een kwalitatief goed vestigingsmilieu en geen andere functies worden toegestaan dan de hierboven genoemde.

3.3 Regionaal beleid

Regionale woonvisie (Stadsregio Amsterdam, 2004)

Het beleid is gericht op de bouw van voldoende woningen. Nieuwe woonbebouwing moet bijdragen aan de versterking van de identiteit en potenties van ontwikkelingslocaties. Daarnaast moet een open woningmarkt worden bevorderd, en moet uiteraard rekening worden gehouden met specifieke demografische ontwikkelingen (doelgroepen). De 16 samenwerkende Stadsregio Amsterdam - gemeenten hebben indicatieve woningbouwprogramma's opgesteld, waarin onder andere de gewenste verdelingen naar financieringscategorie zijn opgenomen. Deze woningbouwprogramma's worden op gemeentelijk niveau nader uitgewerkt. De ontwikkeling van het plangebied zal een toevoeging van extra woningen betekenen.

Masterplan Middengebied Zuidoostlob (december 2002)

In 1998 hebben de betrokken lokale overheden, vanwege de grote hoeveelheid ruimtelijke en verkeerskundige vraagstukken in het gebied, besloten gezamenlijk een ontwikkelingsvisie voor het gebied op te stellen. Het plangebied is aangegeven als 'woongebied bebouwd' voor de periode tot 2010 met een doorkijk tot de periode 2010-2030. De zone ten oosten van het plangebied staat aangegeven als 'ontwikkelingsgebied groen'.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- herontwikkeling van voornamelijk woningbouw en kantoorruimte langs het spoor, nadat de woonwinkels zijn vertrokken;
- kan als een attractief woonmilieu in contact met het water worden ontwikkeld;
- aan de overkant bebouwing rond het sportpark 'De Diemen';
- doorzetten fietsroute langs de Muiderstraatweg;
- ontwikkeling groene oevers (rietoevers) langs de noordkant van de Diem.

Regionaal Verkeer- & Vervoerplan

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

Met betrekking tot Plantage de Sniep wordt opgemerkt dat de Weesperstraat en de Muiderstraatweg in het RVVP zijn aangewezen als regionale fietsroutes. Ter bevordering van een hoge en herkenbare kwaliteit van fietsroutes zijn hieraan nadere eisen gesteld op het gebied van het ontwerp (vrijliggende, brede fietspaden), doorstroming (bij verkeerslichten) sociale veiligheid (straatverlichting) en beheer (systematisch onderhoud).

Eind 2009 is het locatiebeleid vastgesteld. Dit beleid richt zich vooral op het concentreren van nieuwe verkeersintensieve functies bij HOV-knooppunten en -haltes.

Uitvoeringsprogramma 2010

Het uitvoeringsprogramma 2010, behorend bij het RVVP, geeft aan welke verkeers- en vervoersaspecten voor 2010 op het programma van de gemeente Diemen staan. De acties voor 2010 worden hieronder weergegeven.

De gemeente Diemen heeft te maken met twee bovenregionale infrastructuur projecten: de Planstudie Schiphol – Amsterdam Almere en de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad. Ook in 2010 zullen deze projecten de nodige inzet van de gemeente vergen.

Voor het plangebied is een goede ontsluiting van belang. Mede daarom voert de Stadsregio Amsterdam een verkenning uit naar het opwaarderen en verlengen van tramlijn 9, en doortrekking richting Diemen Zuid, Bijlmer Arena of 'Poort' Oost. Een andere ruimtelijke ontwikkeling is de herontwikkeling van Bergwijkpark. De Stadsregio biedt ondersteuning aan voor de verkeer en vervoeronderdelen van dit plan. Op het gebied van fietsinfrastructuur en ketenmobiliteit wordt de Muiderfietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal geopend. Eveneens wordt de fietsenstalling van NS-station Diemen Zuid fors uitgebreid. Tot slot worden in 2010 belangrijke stappen gezet in de voorbereiding voor de nieuwe concessie Amsterdam die in 2012 ingaat.

Verder zijn nog de volgende projecten- en studies voor het plangebied relevant:

- het in beeld brengen van de specifieke knelpunten in de doorstroming van het OV in de gemeente Diemen;
- verdere uitwerking 'no regret' maatregelen door Prorail (categorie 1, 2 en 3) als voorbereiding op een tracébesluit in 2009 ten behoeve van het aanleggen van de noodzakelijke infrastructuurmaatregelen (no-regret) (korte termijn).

Regionale OV-visie 2010-2030 (juni 2008)

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

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

Voor het plangebied zijn de volgende opgaven van belang:

- verkenning van een nieuw knooppunt Diemen Oost, waarbij ontsluitingskansen voor ontwikkelgebieden zoals Amsterdam Science park en Plantage de Sniep plus de verlegging van het eindpunt van tramlijn 9 onderdeel zijn van deze verkenning;

- planstudie infrastructuurmaatregelen tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad (OV-SAAL).

Uitvoeringsstrategie bedrijven en kantoren (Plabeka)

De Uitvoeringsstrategie Plabeka (Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties) is het resultaat van intensieve samenwerking op regionale schaal. Het gaat aan welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden of te versterken.

In het kader van het PlaBeKa (Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties) zijn afspraken gemaakt over reductie van de planvoorraad kantoren enerzijds, en het tijdig realiseren van voldoende bedrijventerreinen in de Noordvleugel anderzijds.

Regionaal Detailhandelsbeleid 2006-2010 (2005)

De algemene doelstelling van het Regionaal Detailhandelsbeleid 2006-2010 is dat de regio streeft naar het op een verantwoorde wijze faciliteren van de dynamiek in de detailhandel én het versterken van de huidige (fijnmazige) detailhandelstructuur. Nieuwe ontwikkelingen moeten zoveel mogelijk hun plaats krijgen in bestaande centra. Kan dit niet, dan zijn er perifere locaties beschikbaar voor grootschalige voorzieningen. Deze algemene doelstelling is in de genoemde nota vertaald in een groot aantal concrete beleidsregels en (afstemmende) maatregelen. Een van deze maatregelen is de meldingsplicht voor initiatieven van een bepaalde omvang. Zo houdt de Stadsregio Amsterdam zicht op ontwikkelingen die mogelijk effecten kunnen hebben op de regionale detailhandelstructuur. De Stadsregio Amsterdam - gemeenten leggen iedere grootschalige detailhandelsontwikkeling met (mogelijke) bovenlokale effecten ter goedkeuring voor aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam. Dit geldt onder meer voor detailhandelsontwikkelingen van meer dan 5.000 m² vvo in binnenstedelijke woongebieden. In het onderhavige plangebied komt maximaal 3.300 m² vvo aan commerciële ruimte. Deze omvang ligt duidelijk onder de hiervoor genoemde toetsingsdrempel.

3.4 Gemeentelijk beleid

Woonvisie 'Werken aan wonen' (2008)

In 2008 heeft de gemeente Diemen een nieuwe woonvisie opgesteld. Daarin komt naar voren dat de Diemense woningvoorraad bestaat uit circa 10.437 woningen. 29% sociale huurwoningen, 24% geliberaliseerde huurwoningen en 47% koopwoningen.

Het percentage in de leeftijdscategorie 35 – 49 jaar is in Diemen 27%. Het percentage recente instromers van 65 jaar of ouder ligt op 4,3%. De instroom van nieuwe bewoners heeft enigszins een remmende werking op de vergrijzing, daar het aandeel 65-plussers in Diemen 14% is. 21% van de nieuwe bewoners bevindt zich in de leeftijdscategorie 18 jaar of jonger. 37% van de nieuwe bewoners is tussen de 18 en 30 jaar oud.

Uit de analyse komt naar voren dat er een tekort is aan sociale huurwoningen. Er zijn meer mensen die een sociale huurwoning verdienen dan dat er woningen beschikbaar zijn. Hierdoor ontstaat 'duur scheefwonen'. Dit houdt in dat mensen met een laag inkomen in een duurdere huurwoning wonen. Er is dan ook behoefte aan extra sociale huurwoningen. Naast sociale huurwoningen is er behoefte aan betaalbare seniorenwoningen in het centrum, eengezinswoningen in de koopsector en starterswoningen.

Regionaal gezien wordt de nadruk vooral gelegd op middendure woningen. De doorstroming is namelijk gestagneerd. Door middel van meer midden-dure woningen moet de doorstroming weer beter op gang komen.

De gemeente Diemen streeft naar 30% sociale huur in de periode 2008 – 2012, conform de regionale afspraken. Verder is de gemeente voorstander van regionale afspraken over (het behoud van) de sociale huurvoorraad. In regionaal verband is met ingang van 1 januari 2008 afgesproken dat de gemeente Diemen 50% van de vrijkomende sociale huurwoningen in de bestaande voorraad en 60% voor nieuwbouw met lokale voorrang mag toewijzen.

In de woonvisie wordt concreet aandacht gegeven aan de ontwikkeling in Plantage de Sniep. Op het moment van schrijven ging de woonvisie nog uit van circa 1.200 woningen. Dit zullen er circa 1.500 worden en dit is als uitgangspunt genomen voor onderhavig plan. De verdeling ziet ongeveer als volgt uit. Er wordt gebouwd voor gezinnen, starters, senioren en woon-werkers. 25% van deze woningen zullen betaalbare woningen worden. Van deze 25% zal 15% sociale huurwoningen worden. De overige 10% worden betaalbare koopwoningen. De gemeente kan geen doelgroepen voorrang verlenen op het inschrijven bij koopwoningen. Maar de ontwikkelaar bevordert de doorstroom op basis van een eigen verkoopstrategie. Onderhavig plan is in overeenstemming met de woonvisie.

Groenstructuurplan en groenbeleidsplan

Deze notitie geeft de gewenste hoofdgroenstructuur voor Diemen weer. De notitie gaat, behalve op de situering en het soort groen, tevens in op mogelijk (mede-)gebruik van het groen. Bij de planvorming is rekening gehouden met beide plannen. Voor het plangebied is onder andere van belang dat de Muiderstraatweg en de Provincialeweg zijn aangemerkt als wegen met een bomenrij met een structurerende functie voor de hele gemeente.

Beleidsnota Cultuurhistorie

In deze nota, opgesteld door de Stichting Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland, worden voor een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen in Diemen de mogelijkheden beschreven om deze in te passen in toekomstige nieuwe ontwikkelingen. Met betrekking tot Plantage de Sniep is opgemerkt dat het gebied zo is genoemd vanwege zijn vorm, een puntig toelopend stuk land.

Een belangrijke structuur is de ligging van het eiland tussen de Weespertrekvaart en Muidertrekvaart en, zoals op oude kaarten zichtbaar is, de oorspronkelijke verkaveling die dwars op beide trekvaarten loopt. Deze structuren zijn ingepast in onderhavig plan en dragen op die manier bij aan de woonkwaliteit.

Notitie Prostitutiebeleid (2002)

Het gemeentelijk prostitutiebeleid is gereguleerd in een paraplubestemmingsplan. Hoofdpunt van beleid is dat zichtbare vormen van prostitutie niet worden toegestaan. In onderhavig plan is geregeld dat het (doen) exploiteren van een seksinrichting, een escortbedrijf of (het laten uitoefenen van) raamprostitutie niet is toegestaan.

Notitie Verblijfsgebieden

In deze notitie is de standaard categorisering van (hoofd)wegen in het kader van Duurzaam Veilig vertaald naar de Diemense situatie. De belangrijkste ontsluitingswegen (binnen de bebouwde kom) zijn aangemerkt als verkeersaders. Voor ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom geldt derhalve een maximum snelheid van 80 km/uur (eventueel 100 km/uur) en voor ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/uur. De Muiderstraatweg, welke als hoofdontsluiting van het plangebied valt te betitelen, heeft een 50 km/uur regime. Hiermee voldoet onderhavig plan aan de notitie verblijfsgebieden. Ook met de overige uitgangspunten van de notitie is in de planvorming rekening gehouden. Paragraaf 5.6 gaat nader in op verkeerskundige aspecten.

Speelruimteplan (2003)

In opdracht van de gemeente Diemen heeft bureau Speelruimte onderzocht welk aantal en welk soort speelgelegenheden in de gemeente gewenst zijn. De resultaten van dit onderzoek, waarin het herontwikkelingsgebied Plantage de Sniep specifiek is onderzocht, zijn beschreven in de notitie "Spelen in Diemen" (Speelruimte, 2003). In onderhavig plan is bij de exploitatieopzet en het stedenbouwkundig plan rekening gehouden met de aanbevelingen uit genoemde rapportage. Dit heeft er toe geleid dat er ruimte is voor speelruimte voor kinderen. Dit is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

Welstandsbeleid

De niet-planologisch relevante aspecten van de geprojecteerde bebouwing, zoals architectuur, kleur- en materiaalgebruik, kunnen niet in onderhavig bestemmingsplan worden geregeld, maar wel in het gemeentelijke welstandsbeleid. De in dit verband beoogde doelstellingen voor Plantage de Sniep zijn uitgebreid beschreven in het beeldkwaliteitsplan "Plantage van Diemen". Dit plan zal deel gaan uitmaken van het gemeentelijke welstandsbeleid waardoor aan het welstandsbeleid invulling kan worden gegeven.

Notitie Ondergronds bouwen (2003)

Ten aanzien van woonwijken wordt het beleid gevoerd dat onderkeldering van hoofdgebouwen in beginsel kan worden toegestaan. Onderkeldering ter plaatse van voorerven is niet toegestaan, van zij- en achtererven mag maximaal 50% onderkelderd worden. Voor kantoor- en industriegebieden geldt dat in beginsel 100% van het erf onderkelderd mag worden, tenzij kabel- en leidingstroken dit niet toestaan.

In onderhavig bestemmingsplan zijn kelders toegestaan ter plaatse van gebieden waar bedrijven zijn gepland. De mogelijkheid is niet beperkt. Onderkeldering bij de woongebieden in het plangebied is ook toegestaan, met inachtneming van beperkingen die voortkomen uit de notitie.

Natuurbeleidsplan Diemen (2009)

Diemen is een groene gemeente met opvallend waardevolle natuur binnen de stadsgrenzen.

De gemeente Diemen heeft al de beschikking over een groenbeleidsplan (1995) en een groenstructuurplan (1997). In dit aanvullende Natuurbeleidsplan staan de ecologische waarden centraal. Dit plan dient gezien te worden als een sectoraal plan, het is geschreven vanuit natuuroogpunt. Bij besluitvorming vormt dit plan één van de afwegingskaders.

Het plan vormt onder andere input voor de Structuurvisie en kan gebruikt worden als onderbouwing bij bv. subsidieaanvragen en bij de vraag om compensatiemaatregelen bij uitbreiding rijks- en spoorwegen. Het Natuurbeleidsplan kan ook weer dienen als input voor het opstellen van het nieuwe groenbeleidsplan en het nieuwe groenstructuurplan.

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

Onderhavig bestemmingsplan is in overeenstemming met het natuurbeleidsplan Diemen (2009). In paragraaf 5.3 zal verder worden ingegaan op het aspect natuur.

3.5 Conclusie

Uit nadere toetsing van het plan aan de hiervoor genoemde beleidsuitgangspunten blijkt dat hiermee overeenstemming bestaat, dan wel dat hiermee bij de nadere uitwerking van het plan rekening kan en zal worden gehouden.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Ontwikkeling

4.1.1 Algemeen

Voor het gebied Plantage de Sniep is, voor de kredietcrisis, een stedenbouwkundig plan opgesteld. Al snel na het uitbreken van de crisis bleek dat dit plan op verschillende onderdelen niet realiseerbaar meer was, vandaar dat is besloten een nieuw plan op te stellen.

Het stedenbouwkundig plan wordt momenteel herontworpen. Daarbij wordt niet gewerkt aan een uitgetekend ontwerp voor het gehele gebied, maar is gekozen voor het uitwerken van de hoofdstructuur, waarbinnen per deelgebied een specifieke invulling kan plaatsvinden. Per deelgebied worden wel algemene kaders meegegeven, zoals bijvoorbeeld de bouwhoogte, de rooilijn of de parkeernorm. Bij het uitwerken van het ontwerp is rekening gehouden met de bestaande omgeving, waaronder de woningen die reeds in het gebied gerealiseerd zijn.

In het nieuwe ontwerp voor Plantage de Sniep wordt, meer dan voorheen, ingezet op grondgebonden woningbouw. In het projectgebied worden op nader te bepalen locaties ook appartementen gerealiseerd. De komende periode zal eerst ingezet worden op het realiseren van goed verkoopbare woningen, waarschijnlijk zal daarom eerder dan gepland de overstap naar de zuidzijde van de Muiderstraatweg gemaakt worden. Deze overstap biedt ruimte om complexere ontwikkelingen, aan de noordzijde van de Muiderstraatweg, uit te stellen tot de woningmarkt weer wat aangetrokken is.

4.1.2 Gebiedsbeschrijving

Een braakliggend terrein op sterk vervuilde grond leek enige tijd lang het eindstation voor deze plek. In feite kon alleen een grootschalige herontwikkeling het tij keren: problemen van een grote schaal (ruimtelijke problemen, milieuproblemen en financieel-economische problemen tegelijkertijd) maken een grootschalig antwoord op de vraag noodzakelijk: een integrale ontwikkeling waarbij het oplossen van deze problemen en het ontwerpen van een nieuwe woonomgeving gelijk op gaan was en is in feite de enige kans. Het komen met intelligente oplossingen voor alle ingewikkelde (vaak technische) deelproblemen die het gebied nog kende was daarmee eveneens geboden; het uit de weg gaan van lastige kwesties was geen optie meer. Het plan dat voor het gebied gemaakt wordt probeert daarmee op alle terreinen een evident nadeel om te buigen in een aangename plankarakteristiek.

In theorie kan financiële opbrengst in een stedenbouwkundig model ook gegenereerd worden met andere functies dan woningbouw. In een aantal projecten op vergelijkbare locaties is ooit overwogen – overigens ook voor deze plek – om langs de spoorzone een buffer van grootstedelijke voorzieningen, vooral kantoorfuncties – te projecteren.

De nadelen van een dergelijke oplossing zijn evident: er is momenteel geen kantorenmarkt die om grootschalige nieuwbouw vraagt, (in de nabije omgeving is immers veel overcapaciteit), er is in strikt ruimtelijke zin ook geen behoefte aan grootschalige kantoorruimte die een barrière tussen Plantage de Sniep en het centrum zou opwerpen, en daarmee vervalt het argument van opbrengsten: een aanzienlijk metrage aan kantoorruimte is economisch gezien geen reële optie.

Bedrijventerreinfuncties worden om diezelfde reden daarom in dit plan zeer behoedzaam ingezet: alleen daar waar geen kansen zijn om een goede woonomgeving te maken, kan een alternatief programma worden overwogen, en dan nog steeds met een scherp oog voor de kwalitatieve aspecten van dat bedrijventerrein.

Het bebouwen van dit plangebied versterkt de stedenbouwkundige samenhang in de gemeente, en heeft zo een gunstig effect op de kwaliteit van de woon- en werkomgeving, dat veel verder reikt dan het plangebied zelf. Een goed plan voor Plantage de Sniep, dat wil zeggen: de realisatie van een aangename nieuwe woonwijk, is daarmee een goed plan voor Diemen als geheel.

Het bebouwen, en het intensief bebouwen van deze locatie des te meer, zal een steun in de rug zijn voor de omringende wijken en voor Diemen als geheel; als een aanvulling op het bestaande, hier en daar eenzijdige, woningbestand, en een support voor de commerciële, sociaal-maatschappelijke en culturele functies in het centrum. De aanwezige openbare vervoersverbindingen krijgen met de komst van nieuwe bewoners (circa 1.400 nieuwe woningen) een substantieel aantal reizigers erbij: een intensiever gebruik van dat openbaar vervoer maakt op zijn beurt weer een verbetering en uitbreiding van dat netwerk mogelijk, waarmee nieuwe verbindingen in dit stadslandschap – vooral in zuidelijke en oostelijke richting, dichterbij komen.

Het feit dat Plantage de Sniep een grote – zij het gedifferentieerde en zeer gecompliceerde – locatie is, geldt ook als aantrekkelijke kwaliteit op zichzelf: het formaat van deze locatie maakt het mogelijk om nieuwe ruimtelijke kwaliteiten in het plan op te nemen, die bij een krap bemeten locatie niet tot de mogelijkheden zouden behoren. Daarmee is het mogelijk geworden om een plan te ontwikkelen dat voor elke woning een omgeving met veel groen en water biedt, - vandaar de werktitel “De Plantage van Diemen” - en, zelfs in stedelijke dichtheden bebouwd, een raamwerk biedt voor het realiseren van een groot aantal verschillende woonkwaliteiten (woningtypen, blokvormen, straten, lanen, parken, waterlopen etc.).

Hoe intelligenter met de omgevingscondities (kwaliteiten én belemmeringen) wordt omgegaan bij de uitwerking van het plan, des te groter en gevarieerder het woningaanbod binnen de plangrenzen kan worden. Niet alleen betekent dat voor Diemen zelf een wezenlijke bijdrage aan het verlichten van de druk op de woningmarkt (voor specifieke woonwensen is nog steeds niet genoeg keus binnen de gemeentegrenzen), ook kan Plantage de Sniep van betekenis zijn voor de grootschalige regionale woningbouwopgave in de hele Noordvleugel (ambitie: 150.000 woningen). Bij de gebleken schaarste aan locaties neemt Plantage de Sniep daarmee een sleutelpositie in en heeft het een voorbeeldfunctie voor andere ontwikkelingen op vergelijkbare locaties in de regio.

Er zijn al geruime tijd geen “makkelijke” bouwlocaties meer beschikbaar om het aanzienlijke programma aan woningen op te bouwen: een geslaagd voorbeeld van het bouwen van een gecompliceerde locatie met een hoge woonkwaliteit als inzet, is in die context van grote betekenis.

4.1.3 Deelgebieden

In het deelgebied direct ten noorden van de weg Kriekenoord komt het accent te liggen op grondgebonden woningbouw. Richting de sportvelden bestaat ruimte om ook wat hogere bebouwing te realiseren. In het gebied komt een woonvoorziening voor zorgbehoevenden, dit wooncomplex zal vormgegeven worden als ‘normale’ eengezinswoningen. Daarnaast wordt in dit gebied ruimte geboden voor het realiseren van een school. Het zwembad blijft vooralsnog behouden, maar zal binnen de bestemmingsplanperiode waarschijnlijk worden opgeheven. Wanneer het zwembad verdwijnt, zal het gebied een invulling kunnen krijgen met woningbouw en voorzieningen.

De strook ten noorden van de Muiderstraatweg biedt ruimte voor het realiseren van grondgebonden woningen. Een keuze voor een definitief woningbouwprogramma is hier nog niet gemaakt.

Voor de bebouwing direct langs het spoor vindt momenteel een nadere studie plaats naar de bebouwingsmogelijkheden. Ter hoogte van de tramlus is ruimte voor gestapelde woningbouw, met voorzieningen in de plint van de gebouwen. In de smalle zone tussen het spoor en Pantar is een gedeelte van het gebied aangewezen voor bedrijfsbebouwing. Voor het bepalen van de bouwmassa van het blok direct aan de overzijde van De Wissel is rekening gehouden met de naastgelegen woonbebouwing. Voor de zuidzijde van het plangebied wordt voor het gehele gebied gestudeerd op het ontwerpen van een nieuwe stedenbouwkundige structuur. Het gebied wordt hoofdzakelijk ingevuld met woonbebouwing. In de zone langs het spoor zal daarbij ook ruimte worden geboden voor voorzieningen, met name gericht op het tramplein.

De ‘Punt Sniep’ krijgt vanwege de unieke ligging een heel eigen invulling, hoofdzakelijk met woningbouw, maar er is ook ruimte voor het realiseren van voorzieningen en horeca.

5 RANDVOORWAARDEN

5.1 Milieu

5.1.1 Bodem

Algemeen

Het is wettelijk geregeld dat ontwikkelingen pas kunnen plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

In eerste instantie wordt volstaan met een historisch vooronderzoek conform de NVN 5725 van het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI). Indien uit dit vooronderzoek volgt dat op grond van die resultaten een verontreiniging te verwachten is, dient een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 van het NNI te worden uitgevoerd.

De kwaliteit van verontreinigde bodem moet ten behoeve van realisatie van de nieuwe bestemming voldoen aan doelstellingen uit het BEVER beleid (beleidsvernieuwing bodemsanering). Uitgangspunt is dat functioneel wordt omgegaan met eventueel aanwezige verontreinigingen. Tevens introduceerde de commissie Welschen in het begin van de jaren negentig het begrip “actief bodembeheer”. Het doel hiervan is om op verstandige, doelmatige wijze om te gaan met de structurele aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Indien bij bodemonderzoek saneringswaardige verontreinigingen worden vastgesteld, dient voorafgaand aan of tijdens de herinrichting sanering plaats te vinden.

Plangebied

Gebied ten noorden van Muiderstraatweg

Binnen dit gebied zijn verschillende delen onderzocht op bodemverontreiniging (zie nummers 1 tot en met 7, bijlage I). De resultaten zijn hierna per deelgebied kort beschreven. Uit oogpunt van milieuhygiëne zijn binnen deze deelgebieden geen nadere acties noodzakelijk, tenzij anders vermeld.

Ago-strook (langs Muiderstraatweg)

Zowel in het kleipakket, het onderliggende veenpakket, het grondwater en het slib komen slechts lichte verontreinigingen voort. In twee dammetjes is een sterke, maar niet mobiele verontreiniging met koper en zink aangetroffen. Van de ondergrond is een bodemkwaliteitskaart vastgesteld.

Groenstrook tussen zwembad en sportvelden

Over deze locatie zijn geen bijzonderheden te vermelden. De af te voeren grond is waarschijnlijk categorie-1 grond.

Voormalige sportvelden

De grond is licht verontreinigd. Enkele sterke verontreinigingen op individuele spots zijn inmiddels verwijderd. In de noordwesthoek van het voormalige sportterrein is puin aangetroffen, dat niet sterk verontreinigd is en geen asbest bevat. Uit milieuhygiënisch oogpunt hoeft dit puin niet verwijderd te worden.

Sportlaan

Onder het zuidoostelijke deel van de Sportlaan is de funderingslaag sterk verontreinigd met immobiele verontreinigingen (enkele zware metalen). Het betreft vermoedelijk een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien ter plaatse bodemwerken worden uitgevoerd is vooraf aanvullend onderzoek (inclusief asbestonderzoek) noodzakelijk, evenals een beschikking van de provincie Noord-Holland.

Tramlus

Er zijn enkele sterke verontreinigingen aangetroffen met barium (gerelateerd aan puin en slakken). Daarnaast zijn enkele (maximaal) lichte verontreinigingen aangetroffen, vermoedelijk op individuele spots van geringe omvang. Bij bodemwerken dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar ondermeer asbest. De bodem is evenwel geschikt voor gebruik als tramlus.

Langs het spoor

Een aantal verontreinigde puindammetjes is voorafgaande aan de ophoging verwijderd.

Weg Kriekenoord

De verhardingslaag onder de weg is sterk verontreinigd met enkele zware metalen en PAK. Deze laag kan blijven liggen aangezien de functie niet wijzigt. Indien bodemwerken worden uitgevoerd dient aanvullend (asbest)onderzoek te worden uitgevoerd.

Strook ten noorden van dagcentrum AGO

Op het noordelijke deel van deze locatie bevindt zich in de bovengrond een matig tot sterke verontreiniging met zink. Deze dienen nader te worden onderzocht. Mogelijk is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De aangetoonde concentraties in de ondergrond, het grondwater en het zuidelijk deel van de locatie vormen geen belemmering voor eventuele woningbouw of andere ontwikkeling.

Gebied ter plaatse van gebouw Pantar

Ter plaatse van het gebouw Pantar en ten noorden daarvan zijn in het kader van dit bestemmingsplan geen bodemonderzoeken uitgevoerd daar dit een bestaande situatie is.

Gebied ten oosten van het gebouw Pantar

Voor de gronden ten noorden van het zwembad is een aanvullend grondwateronderzoek uitgevoerd. Dit heeft uitgewezen dat er geen belemmeringen zijn. Ter plaatse van 1 boring is sterke verontreiniging met zware metalen aangetroffen. Deze locatie bevindt zich in een niet te herontwikkelen gebied (bestemming Verkeer) en vormt derhalve geen belemmering.

Gebied ten zuiden van Muiderstraatweg

Dit gebied is gesaneerd. Van de sanering is een evaluatierapport opgesteld (zie nr. 8, 9,10 bijlage I).

Nedteerterrein

Tot circa 8 meter diepte ontgraven, daarna afgedekt met Trisoplast (hieronder nog sterke verontreiniging aanwezig). Ontgraving is aangevuld met lichtverontreinigde hergebruikgrond van de locatie tot circa NAP -0,5 meter. Daarna opgehoogd met 1,5 à 2 meter schoon zand.

Punt

Verontreinigde ophooglaag is afgegraven tot circa NAP -2 meter. Alle mobiele sterke verontreinigingen zijn verwijderd. Aangevuld en opgehoogd met schoon zand.

Overig

Verontreinigde ophooglaag is afgegraven, in het algemeen tot NAP -1,5 à 2 meter en vervolgens aangevuld tot circa NAP -0,5 meter met lichtverontreinigde hergebruikgrond van de locatie. Alle mobiele sterke verontreinigingen zijn verwijderd. Daarna opgehoogd met 1,5 à 2 meter schoon zand (langs het spoor ontgraven tot maximaal NAP -5,9 meter, daarna aangevuld met schoon zand tot circa NAP +1,5 meter).

Muiderstraatweg:

Plaatselijk matige tot sterke verontreinigingen met immobiele stoffen. Verder licht verhoogde concentraties zware metalen, minerale olie en PAK. Op een plek is vermoedelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie, PAK en naftaleen. Hier is vermoedelijk sprake van een relatie met de bodemverontreiniging op de saneringslocatie Sniep.

Conclusies

Vanuit milieuoogpunt zijn voor het overgrote deel van het plangebied geen acties meer nodig ten aanzien van bodem. Daar waar recent geen bodemonderzoek is verricht zijn ook geen belemmeringen te verwachten. Aangezien dit de bestaande situatie betreft en in dit deel geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden is het niet nodig hier extra bodemonderzoek uit te voeren.

Ter plaatse van het voormalige Nedteerterrein is in de diepere ondergrond een restverontreiniging achtergebleven. De restverontreiniging is aan de bovenzijde (horizontaal) afgedekt met Trisoplast (op circa NAP -6 m). Ter plaatse mag dus niet zonder meer de diepte in gegraven/gebouwd worden. In het gehele gedeelte ten zuiden van de Muiderstraatweg is een leeflaag van minimaal 1,5 meter aangebracht; eronder bevindt zich licht verontreinigde grond. Een beschikking van de provincie Noord-Holland, de daarbij behorende kadastrale registratie en het nazorgplan moeten nog volgen.

5.1.2 Luchtkwaliteit

Algemeen

Bij het uitoefenen van de bevoegdheden of wettelijke voorschriften op het gebied van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet het bevoegd gezag aannemelijk maken dat aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (artikel 5.16) wordt voldaan.

Bij een Wro besluit (bestemmingsplanherziening, projectbesluit enz.) dient de achteruitgang van de luchtkwaliteit ten gevolge van een nieuwe ontwikkeling te worden bepaald ten opzichte van de autonome situatie. Een nieuwe ontwikkeling is een ontwikkeling die met het betreffende Wro besluit als eerste mogelijk wordt gemaakt. De bestaande situatie met inbegrip van de ontwikkelingen die zijn toegelaten op grond van de vigerende Wro besluiten wordt de autonome ontwikkeling of situatie genoemd. De autonome ontwikkeling wordt niet getoetst aan de luchtkwaliteitseisen en dus ook niet de vigerende bestemmingen van de onderliggende Wro besluiten die met de planherziening worden geconserveerd.

Het opknippen van een nieuwe ontwikkeling in deelplannen is toegestaan, maar het totaal aan ontwikkelingen binnen een NSL periode en met een onderlinge afstand van niet meer dan 1000 meter moet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen. De voorliggende planherziening en de planherziening voor het gebied ten noorden van de Muiderstraatweg dienen daarom te worden getoetst als ware het één project. Met de beide planherzieningen wordt aan circa 10 hectare industrieterrein een woonbestemming toegekend, deels gemengd met andere bestemmingen. Aan Kriekenoord wordt met de planherziening een nieuw industrieterrein van circa 0,7 hectare geprojecteerd. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling gaat de luchtkwaliteit er wat betreft de bedrijfsemissies dus op vooruit. Het verschil in de verkeersaantrekkende werking tussen de autonome ontwikkeling en de planontwikkeling is gering. De beide planherzieningen gezamenlijk kunnen op grond van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek dan ook worden aangemerkt als één NIBM project.

Bij het uitoefenen van de bevoegdheden op grond van hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer (Inrichtingen) dient het bevoegd gezag eveneens aannemelijk te maken dat aan de luchtkwaliteitseisen wordt voldaan. Indien ter plaatse van voor het publiek toegankelijk gronden sprake zou zijn van een overschrijding van de grenswaarde door een bedrijfsemissie dienen de bevoegdheden tevens te worden aangewend om de overschrijding te beëindigen. Het uitvoeren van hoofdstuk 8 Wm staat los van het uitvoeren van de Wro en vindt plaats op basis van maatwerk. Dit onderdeel van de luchtkwaliteitseisen wordt hier vermeld om aan te geven dat er van uit gegaan kan worden dat de luchtkwaliteitseisen door de bedrijven in acht worden genomen in alle situaties (autonoom en nieuwe ontwikkelingen). Voor de bestemmingsplanherzieningen is dat extra aannemelijk gemaakt met inwaartse milieuzonering van het bedrijventerrein.

Het uitgevoerd luchtkwaliteitsonderzoek wijst uit dat aan de planherzieningen aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer voldoen (zie nr. 11, bijlage I).

Luchtkwaliteitseisen Wet Milieubeheer

Met de Wet milieubeheer worden twee soorten luchtkwaliteitseisen gesteld aan een nieuwe ontwikkeling:

- luchtkwaliteitseisen die betrekking hebben op de achteruitgang van de luchtkwaliteit die wordt veroorzaakt door de nieuwe ontwikkeling (artikel 5.16 Wm) ten opzichte van de autonome ontwikkelingen.
- luchtkwaliteitseisen waarmee de blootstelling ter plaatse van de nieuwe ontwikkeling aan banden wordt gelegd (artikel 5.16a Wm). De blootstellingeis geldt alleen voor gevoelige bestemmingen (of de uitbreiding daarvan) die binnen een zone langs een rijksweg (300 meter) of provinciale weg (50 meter) worden geprojecteerd. Bijvoorbeeld een basisschool is aangewezen als gevoelige bestemming, een woning niet.

Het besluit waarmee een nieuwe ontwikkeling als eerste mogelijk gemaakt wordt moet voldoen aan één van de volgende 6 besluitgrondslagen die worden vermeld onder artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

- 1) De grenswaarden Bijlage II Wm mogen al of niet na het treffen van mitigerende maatregelen niet worden overschreden als gevolg van de planherziening (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder a Wet milieubeheer).
- 2) Ten opzichte van de autonome ontwikkeling verbetert de luchtkwaliteit of blijft gelijk; (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder b, sub 1 Wet milieubeheer).
- 3) Ten opzichte van de autonome ontwikkeling verbetert de luchtkwaliteit per saldo (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder b, sub 2 Wet milieubeheer).
- 4) De nieuwe ontwikkeling draagt Niet In Betekenende Mate (NIBM) bij aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder c van de Wet milieubeheer). Dit is aannemelijk indien de ontwikkelingen is aangewezen met de Regeling NIBM Bijdragen.
- 5) Luchtkwaliteitonderzoek wijst uit dat de nieuwe ontwikkeling NIBM bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder c van de Wet milieubeheer).
- 6) De nieuwe ontwikkeling is als project dat In Betekenende Mate (IBM) bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (artikel 5.16 eerste lid aanhef en onder d van de Wet milieubeheer).

Bij de besluitgronden 4 en 5 dient de anticumulatie bepaling voor NIBM projecten in acht te worden genomen. De bepaling (artikel 5 van het Besluit NIBM bijdragen) is van toepassing indien binnen één NSL periode meer dan één NIBM project binnen een afstand van 1.000 meter van elkaar worden gerealiseerd en waarbij er door de verkeersaantrekkende werking langs gezamenlijk gebruikte infrastructuur een achteruitgang van de luchtkwaliteit wordt verwacht van meer dan 0,1 microgram/m³ PM₁₀ of NO₂. Is hiervan sprake dan dienen de betreffende projecten te worden onderzocht en getoetst als één NIBM project.

Voor de besluitgrondslagen 1, 2, 3 en 5 is luchtkwaliteitonderzoek noodzakelijk om aannemelijk te maken dat aan de luchtkwaliteiteisen wordt voldaan. Het onderzoek dient te worden uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Voor besluitgrondslag 3 dient te worden gesaldeerd conform de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007.

Indien de nieuwe ontwikkeling ten opzichte van de autonome ontwikkeling niet meer dan 3% van de grenswaarde voor stikstofdioxide ($=1,2 \text{ microgram/m}^3$) of 3 % ($=1,2 \text{ microgram/m}^3$) van de grenswaarde voor zwevend stof (PM_{10}) bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit is sprake van een NIBM project. Zoals onder de opsomming van de grondslagen al is aangegeven (onder 4 en 5) zijn er twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat sprake is van een NIBM project.

1. De nieuwe ontwikkeling is met de Regeling NIBM Bijdragen aangewezen als NIBM project. Luchtkwaliteitonderzoek kan dan achterwege blijven.

Aangewezen als NIBM project zijn:

- a. Woningen. Nieuwe ontwikkelingen die voorzien in een toename met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en bij gelijkmatige verkeersverdeling over twee ontsluitingswegen niet meer dan 3.000 woningen.
 - b. Kantoren. Nieuwe ontwikkelingen die voorzien in een toename van het bruto vloeroppervlak (BVO) met niet meer dan 100.000 m^2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m^2 bij gelijkmatige verkeersverdeling over twee ontsluitingswegen.
 - c. Combinatie van woningen en kantoren bij een ontsluitingsweg. Bij een ontsluitingsweg zijn aangewezen nieuwe ontwikkelingen waarbij 0,0008 maal het aantal woningen vermeerderd met 0,000012 maal het BVO in m^2 niet groter is dan 1,2 en bij een gelijkmatig verkeersverdeling over twee ontsluitingswegen niet meer dan 1.500 woningen en 100.000 m^2 BVO.
 - d. Akker- en tuinbouw en kinderboerderijen. Alle nieuwe ontwikkelingen, met alleen voor verwarmde kassen een bovengrens van 2 hectare.
 - e. Spoorwegemplacement: alle nieuwe projecten voor zover de toename van het aantal dieseltractie-uren niet meer bedraagt dan 7.500 uur op jaarbasis.
2. Onderzoek conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wijst uit dat de bestemmingsplanherziening een NIBM project is omdat het 3% grens niet wordt overschreden.
 3. Plangebied(en)
 4. De beide planherzieningen voorzien niet in een nieuwe ontwikkeling met gevoelige bestemmingen in de zone langs een rijksweg of provinciale weg zodat de toetsing aan de luchtkwaliteits inzake de blootstelling (artikel 5.16a van de Wm) achterwege kan blijven. De planherziening is niet als IBM project opgenomen in het NSL of RSL, zodat besluitgrondslag nummer 6 afvalt.

5. Met de Regeling NIBM Bijdragen is nieuwe ontwikkeling (woningbouw en de met een kantoorfunctie vergelijkbare bestemming) aangewezen als NIBM project. Voor sec deze ontwikkeling is geen luchtkwaliteitonderzoek vereist. De niet met een kantoorfunctie vergelijkbare bestemmingen (winkels e.d.) en het nieuwe industrieterrein aan Kriekenoord zijn (nog) niet als NIBM project aangewezen zodat besluitgrond 4 desondanks afvalt. Voor de resterende gronden 1, 2, 3 en 5 is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Op grond van anticumulatie bepaling (artikel 5 Besluit NIBM Bijdragen) dient de nieuwe ontwikkeling die met beide planherzieningen mogelijk wordt gemaakt te worden getoetst als ware het één project:

- de nieuwe ontsluitingwegen sluiten allen aan op de Muiderstraatweg;
- de afstand tussen de deelgebieden met een nieuwe ontwikkeling is minder dan 1.000 meter;
- er wordt geen bouwfaseringsvoorschrift aan de planherzieningen verbonden, zodat de wet er van uitgaat dat de nieuwe ontwikkeling binnen de huidige NSL periode (tot augustus 2014) wordt gerealiseerd;
- niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de achteruitgang van de luchtkwaliteit langs de Muiderstraatweg ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling niet meer zal bedragen dan 0,1 microgram/m³ PM₁₀ of NO₂.

Het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek maakt aannemelijk dat de luchtkwaliteit over het gehele gebied gemiddeld en ten opzichte van de autonome ontwikkeling er op vooruitgaat. De beide planherzieningen gezamenlijk vormen in ieder geval één NIBM project.

6. Dit ligt overigens ook zonder luchtkwaliteitonderzoek voor de hand: met de planherzieningen wordt aan netto 9 hectare industrieterrein de industriebestemming onttrokken om er een woonwijk te projecteren. De bijdrage vanuit de bedrijfsbronnen in de autonome situatie neemt dus af en het verschil in verkeeraantrekkende werking tussen de autonome ontwikkeling en de planontwikkelingen is te gering voor een andersluidende conclusie.

5.1.3 Externe veiligheid

A Inleiding

De gemeente is verplicht ingevolge de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en het bepaalde in artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen onderzoek te doen naar de externe veiligheid. Daarbij wordt nagegaan aan welke risico's toekomstige gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een risicobron met gevaarlijke stoffen zijn/worden blootgesteld.

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

In deze paragraaf zal eerst kort worden ingegaan op de achtergronden van het beleidskader 'externe veiligheid' en de risicoanalyse die door adviesbureau Oranjewoud in oktober 2009 in opdracht van de gemeente Diemen voor het plangebied is uitgevoerd. Vervolgens zullen de onderzoeksresultaten in relatie tot de gemaakte keuzen worden verantwoord. In onderstaande figuur is de ligging van het plangebied van het bestemmingsplan 'Plantage De Sniep' afgebeeld, met daarbij de in het licht van externe veiligheid van belang zijnde spoorlijn over het traject Duivendrecht-Weesp die het plangebied deels doorsnijdt en de lokale routing ten behoeve vervoer van gevaarlijke stoffen ten oosten van het plangebied.



Afbeelding 5.1: Plangebied Plantage de Sniep met beide risicobronnen.

B. Beleidskader externe veiligheid

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Externe veiligheid is aan de orde bij de opslag of transport van gevaarlijke stoffen en kan betrekking hebben op bedrijven (inrichtingen) of transportroutes (over water, weg of spoor). Bij de beoordeling van de externe veiligheid in relatie tot de ruimtelijke omgeving worden twee soorten risico's onderscheiden:

- het risico dat een onbeschermde persoon, die zich ononderbroken op een bepaalde locatie bevindt, overlijdt als gevolg van een bepaalde gebeurtenis. Dit is het zogeheten 'plaatsgebonden risico' (hierna: PR);
- het risico dat bij één gebeurtenis een groep mensen van tenminste een bepaalde grootte omkomt, oftewel het zogeheten 'groepsrisico' (hierna: GR).

Het PR wordt uitgedrukt als een kans per jaar (10^{-6} voor nieuwe situaties en 10^{-5} voor bestaande situaties) en wordt aangegeven op een plankaart door middel van contouren.

Binnen de 10^{-6} –contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. In een bestemmingsplan wordt dit doorgaans verzekerd door de bestemming aan beide zijden van de contour daarop aan te passen en de risicoaspecten in de bestemmingsplanvoorschriften in acht te nemen.

Voor het GR geldt geen vaste norm maar een 'oriënterende waarde'. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit gebied wordt begrensd door de 1% letaliteitgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden als gevolg van een bepaalde gebeurtenis. Het GR wordt weergegeven door middel van een zogeheten 'fN-curve', waarbij de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N). Van de oriënterende waarde kan worden afgeweken mits dit gemotiveerd wordt verantwoord (de 'verantwoordingsplicht'). Bij de verantwoording kan de '*Handreiking verantwoording groepsrisico*' (hierna: 'Handreiking') van het ministerie van VROM als leidraad gehanteerd worden.

BEVI en Circulaire

Ten aanzien van inrichtingen (en hun omgeving) waar gebruik, opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt is het op 27 oktober 2004 in werking getreden 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (BEVI) van toepassing.

Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen over water, weg, spoor of per buisleiding is opgenomen in de 'Circulaire (risico-)normering vervoer gevaarlijke stoffen' van augustus 2004 (hierna: 'de Circulaire'). Deze Circulaire is een nadere uitwerking van de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: "nota RNVGS"). Met de Circulaire is zoveel mogelijk aangesloten bij het BEVI.

Verantwoordingsplicht

Zowel het BEVI als de Circulaire kent de plicht tot verantwoording van het groepsrisico, hetgeen inhoudt dat iedere wijziging in het groepsrisico als gevolg van planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag. Bij deze verantwoording dient onder andere te worden gekeken naar de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Gewerkt wordt aan de invoering van een landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en aan de inwerkingtreding van het 'Besluit houdende milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van transportroutes milieubeheer' (Besluit transportroutes externe veiligheid). Over de maatregelen in het kader van Basisnet heeft overleg plaatsgevonden met het bedrijfsleven, die heeft ingestemd met het ontwerp Basisnet Spoor. Door de voorgenomen maatregelen neemt de Groepsrisico overschrijding af. Dit komt met name door het herrouteren via de Betuweroute van treinen naar noord en oost Europa. De Tweede Kamer is hier door de Minister van Verkeer en Waterstaat over geïnformeerd. Medio 2010 worden alle afspraken verder vastgelegd.

Vooruitlopend op het Basisnet is bij de uitgevoerde risicoanalyse al gedeeltelijk rekening gehouden. Dit betekent bijvoorbeeld dat getoetst is aan het aanvullende vereiste van het zogeheten 'plasbrandaandachtsgebied', een strook van 30 meter gemeten vanaf de buitenzijde van het buitenste spoor, waarbinnen onderzocht moet worden hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand beheerst kan worden.

C. Risicoanalyse

Het aspect externe veiligheid dient beoordeeld te worden vanuit de risico's die een bepaalde activiteit voor de omgeving kan opleveren en vanuit de risico's die de omgeving voor de activiteit kan veroorzaken. Het adviesbureau Oranjewoud heeft in oktober 2009 in opdracht van de gemeente Diemen een risicoanalyse uitgevoerd voor het plangebied (zie nr. 12 en 13, bijlage I).

C.1 Inventarisatie risicobronnen

Teneinde te kunnen bepalen of in het onderhavige plangebied een of meerdere risicovolle activiteiten plaatsvinden, heeft eerst een inventarisatie van de risicobronnen plaatsgevonden. Bij een dergelijke inventarisatie dient te worden gekeken naar de mogelijke aanwezigheid in het plangebied van:

- inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- transportroutes van gevaarlijke stoffen (over weg, water en/of spoor);
- buisleidingen.

C.1.1 Inrichtingen

Uit de risicoanalyse blijkt dat er slechts één BEVI-bedrijf (benzinstation De Blokhut) in de nabijheid van het plangebied aanwezig is. Dit bedrijf is gelegen op 350 meter afstand van het plangebied; het invloedsgebied van dat bedrijf reikt derhalve niet tot het plangebied. Daarmee vormt de inrichting geen belemmering voor de geplande ontwikkelingen.

C.1.2 Transportroutes van gevaarlijke stoffen

Weg

Het transport van gevaarlijke stoffen over de A1 en A10 vormt eveneens geen belemmering voor de geplande ontwikkelingen, omdat uit onderzoek is gebleken dat geen van de invloedsgebieden van de getransporteerde stofcategorieën over het plangebied vallen.

In november 2009 is in de gemeente Diemen een lokale routing ten behoeve van vervoer van gevaarlijke stoffen in gebruik. Deze routing loopt ondermeer over de Provinciale weg direct ten oosten van het plangebied. In het kader van het uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid is – wegens het ontbreken van transportcijfers – met de aanname gewerkt dat vervoer van brandbare gassen en vloeistoffen over de routing plaatsvindt. Voor brandbare vloeistoffen bedraagt het invloedsgebied 30 meter, voor brandbare gassen 250 meter. Aangezien de afstand tussen het plangebied en de Provinciale weg circa 40 meter bedraagt, ligt het zuidoostelijke deel van het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare gassen en buiten het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen. Aangezien binnen het invloedsgebied van brandbare gassen, woningen zullen worden gerealiseerd, is de verwachting dat het GR veroorzaakt door de lokale routing zal toenemen.

Spoor

Aan de westkant van het plangebied loopt het spoortraject Duivendrecht – Weesp. Uit het externe veiligheidsonderzoek van Oranjewoud volgt dat de invloedsgebieden van alle getransporteerde stofcategorieën over het plangebied liggen. Om die reden dient voor de ontwikkeling van Plantage de Sniep het PR en het GR onderzocht te worden. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 1 Overzicht relevante onderzoeken.

C.1.3 Buisleidingen

Op circa 450 meter van het plangebied loopt een hogedruk aardgastransportleiding. Volgens de gegevens van de gasunie heeft deze buisleiding een 10^{-6} /jaar PR-contour van 12 meter. Aangezien deze niet tot het plangebied reikt, heeft deze hogedrukaardgasleiding geen beperkende invloed op de geplande ontwikkelingen.

C.2 Conclusie inventarisatie risicobronnen

In het kader van onderhavig bestemmingsplan is het aspect externe veiligheid aan de orde in relatie tot het spoortraject Duivendrecht-Weesp dat door het plangebied loopt en in relatie tot de lokale routing voor vervoer van gevaarlijke stoffen die ten oosten van het plangebied loopt. Aangezien transportcijfers met betrekking tot de lokale routing (vooralsnog) ontbreken, is in het kader van de beoordeling van de gevolgen van deze risicobron voor de externe veiligheid, uitgegaan van aannames. Vast staat wel dat de intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen over de lokale routing in vergelijking met het transport over het spoor aanzienlijk lager ligt. Gelet daarop en gelet op het feit dat slechts een deel van het plangebied binnen het invloedsgebied van deze risicobron ligt, is in het onderzoek naar de gevolgen van realisering van Plantage de Sniep op de externe veiligheid en de verantwoording daarvan, hoofdzakelijk ingegaan op de risico's verbonden aan vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

C.3 Conclusie risicoanalyse

Uit het externe veiligheidsonderzoek volgt, dat de PR-contour op 9 meter vanaf het spoor ligt. De PR-contour legt geen beperkingen op aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, nu de geplande woningen met een afstand van tenminste 20 meter tot het spoor buiten de 10^{-6} -contour liggen.

Ten aanzien van het GR geldt, op basis van de uitgangspunten van het uitgevoerde onderzoek, dat deze als gevolg van de geprognosticeerde toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkeling, toeneemt en dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden (de huidige situatie afgezet tegen de toekomstige situatie). Het hoogste GR per kilometer laat volgens het onderzoek een vergelijkbaar beeld zien, hetgeen erop duidt dat het hoogste GR van het traject ter hoogte van het plangebied is gelegen.

De toename van het GR en de overschrijding van de OW zijn te verklaren door de toename van het goederenvervoer en door de toename van het aantal personen binnen het plangebied en het invloedsgebied van het spoor, en worden hierna verantwoord.

D. Verantwoording groepsrisico

In het kader van de onderhavige bestemmingsplanprocedure is het groepsrisico beoordeeld aan de hand van de Circulaire, er is immers sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over onder andere het spoor. Voor de opzet en inhoud van de verantwoording van de in de risicoanalyse gebleken toename van het GR en de overschrijding van de oriënterende waarde, welke voornamelijk plaatsvinden als gevolg van de geprognosticeerde toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door onderhavig bestemmingsplan, wordt aangesloten bij de Handreiking.

Tabel 8 van de Handreiking geeft de onderdelen weer die krachtens de artikelen 12 en 13 van het BEVI in ieder geval in de verantwoording van het groepsrisico moeten worden opgenomen. Voor zover de verschillende onderdelen van toepassing zijn in het plangebied Plantage De Sniep, zullen zij hieronder nader aan de orde komen. In plaats van 'inrichting' dient 'transportroute' te worden gelezen.

Wettelijke onderdelen van de verantwoordingsplicht	
1	Aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied van de betrokken inrichting • functie-indeling • gemiddelde personendichtheid (totaal en per functie/locatie) • verblijfsduurcorrecties • verschil tussen bestaande en nieuwe situatie
2	De omvang van het groepsrisico • de omvang voor het van kracht worden van het besluit • de omvang na het van kracht worden van het besluit • de verandering van het groepsrisico ten gevolge van het besluit • de ligging van de groepsrisicocurve ten opzichte van de oriëntatiewaarde
3	De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico bij de betrokken inrichting(en)
4	De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico in het ruimtelijke besluit
5	De mogelijkheden tot voorbereiding op en bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval • pro-actie • preventie • preparatie • repressie/zelfredzaamheid
6	De mogelijkheden van personen die zich in het invloedsgebied van de inrichting bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen
7	De voor- en nadelen van andere mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico
8	De mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst

Vgl. tabel 8. Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, VROM november 2007.

De beoordeling of en zo ja, welke GR-verminderende maatregelen moeten worden getroffen heeft integraal plaatsgevonden. Daarbij heeft een (maatschappelijke) afweging plaatsgevonden ten aanzien van de risicodragende activiteit, en van de maatregelen die dat risico moeten verminderen. Voor zover het niet mogelijk is gebleken om risicoverminderende maatregelen te treffen, is gestreefd naar een zo laag mogelijk risico conform het ALARA-beginsel (As Low As Reasonably Achievable).

Het aspect externe veiligheid staat bij de gemeente Diemen hoog op de agenda. Vanwege het belang dat wordt gehecht aan een zo veilig mogelijke leefomgeving voor al haar inwoners, is de externe veiligheid vanaf het begin geïntegreerd in het planproces, onder andere door de diverse veiligheidselementen zo goed mogelijk te integreren in het stedenbouwkundig ontwerp. Deze komen hierna in de puntsgewijze onderbouwing van de GR-verantwoording nader aan de orde.

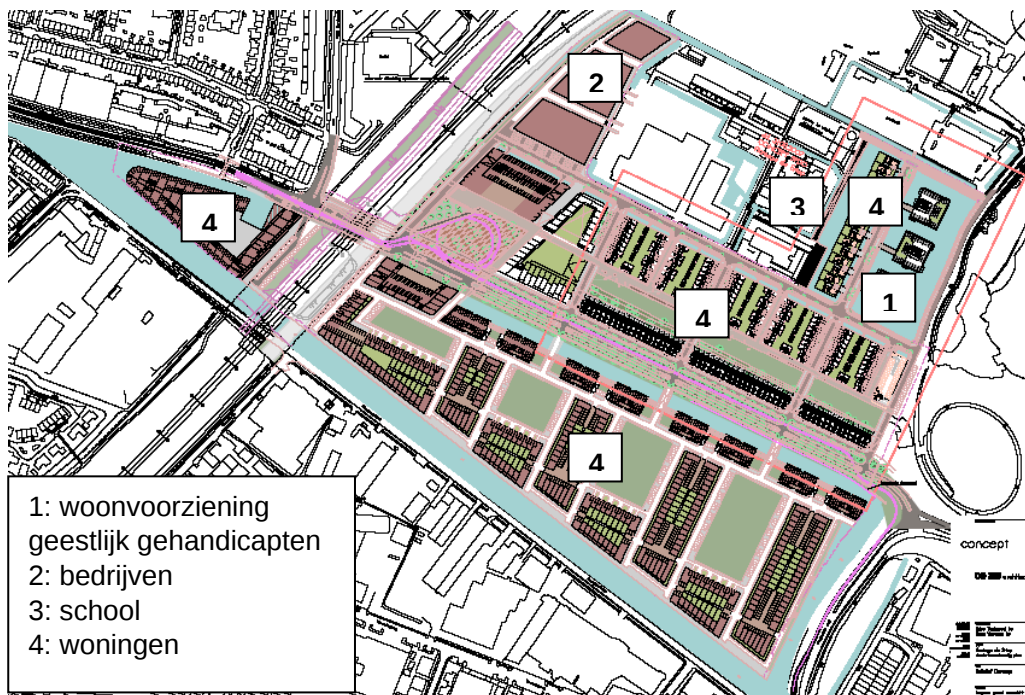
Bij de totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan heeft een intensieve samenwerking en overleg plaatsgevonden tussen gemeente, brandweer, projectontwikkelaar, en ProRail mede ook in verband met de planstudie die wordt uitgevoerd in het kader van de spooruitbreiding OV SAAL (spoortraject Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) en het tracébesluit OV SAAL traject Hoofddorp-Diemen korte termijn dat in 2010 is vastgesteld.

Laatstgenoemd tracébesluit voorziet in maatregelen die op korte termijn nodig zijn op het traject Hoofddorp-Diemen, vooruitlopend op maatregelen die op de langere termijn nodig zullen zijn op het traject Schiphol-Lelystad. Voor Diemen bevat het tracébesluit alleen geluidmaatregelen en ook maatregelen en afspraken met betrekking tot externe veiligheid. Dit in verband met de toename van het aantal reizigerstreinen in combinatie met extra, kruisende goederentreinen die vanaf de Hanzelijn langs Duivendrecht naar Breukelen en verder zullen rijden. Er zullen geen fysieke uitbreidingen plaatsvinden van het bestaande spoor in de gemeente Diemen.

D.1 Aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied van de betrokken inrichting

Functie-indeling

Het plangebied Plantage de Sniep ligt ten oosten van de kern van de gemeente Diemen. Het plangebied wordt voornamelijk ingevuld met de functie wonen. Daarnaast zijn ten oosten van het spoor in de noordzijde van het plangebied bedrijven voorzien. Volledig in het oostelijke deel van het plangebied zal een woonvoorziening voor mensen met een verstandelijke beperking worden gerealiseerd. Tussen deze woonvoorziening en de bedrijvenlocatie is een instelling voor basisonderwijs geprojecteerd. Zie tevens onderstaande afbeelding 5.2 voor een schematische indeling van het plangebied.



Afbeelding 5.2: Functie-indeling plangebied Plantage de Sniep

Gemiddelde personendichtheid incl. verblijfsduurcorrectie, verschil toekomstige situatie en nu

In de toekomstige situatie worden maximaal 1.500 woningen, een aantal bedrijven/kantoren een school en een woonvoorziening voor mensen met een verstandelijke beperking gerealiseerd. Door Oranjewoud is onderzoek verricht naar de gemiddelde personendichtheid in het gebied per functie, in de huidige en in de toekomstige situatie. Voor de berekening van de personendichtheden is gebruik gemaakt van de GBKN-kaart (Grootschalige Basiskaart Nederland) en vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Diemen. De aannames waarmee voor verschillende functies is gewerkt, zijn gebaseerd op de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico en de PGS richtlijnen (Publicatiereeks gevaarlijke stoffen 1, deel 6, Ministerie van Vrom december 2003).

Uit het onderzoek volgt dat er een toename zal plaatsvinden van de aanwezigheid van 3.196 personen overdag en 2.335 personen in de nacht. Deze toename kan vooral verklaard worden uit het gegeven dat het plangebied onder het vigerende bestemmingsplan geen woonbestemming heeft en dat de huidige bedrijfsbestemming in het plangebied met name bedrijven met lage werknemersintensiteit mogelijk maakt.

D.2 De omvang van het groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor één kilometer spoor ter hoogte van de zone waar de realisatie van het plangebied gaat plaatsvinden, zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie. Voor de toekomstige situatie is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen in het kader van OV SAAL. Voor de berekening van het groepsrisico is gebruikgemaakt van het risicoberekeningsprogramma RBM II, versie 1.2.1.

In de huidige ruimtelijke situatie blijft de groepsrisicocurve volgens het onderzoek van Oranjewoud en de in dat onderzoek gehanteerde uitgangspunten, onder de oriëntatiewaarde. Na realisatie van de beoogde ontwikkeling in het plangebied wordt deze waarde overschreden. Deze wijziging wordt verklaard door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoortraject langs de gemeente Diemen en de toename van de personendichtheid in het plangebied. In de huidige situatie bevinden zich in het plangebied vooral bedrijven met een lage personenbezettingsgraad. In de toekomstige situatie zullen onder andere (maximaal) 1.500 woningen, een school en een woonvoorziening voor mensen met een verstandelijke beperking gerealiseerd worden, met een directe toename van de personendichtheid als gevolg.

D.3 Brongerichte maatregelen

In het overleg tussen gemeente, lokale brandweer en Prorail is aan de orde gekomen in hoeverre het mogelijk is om bronmaatregelen te treffen die gericht zijn op verlaging van het risico van een calamiteit bij/op het spoor. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen algemene maatregelen, maatregelen die in het kader van OTB SAAL, tracé Hoofddorp-Diemen worden genomen en maatregelen in het ruimtelijk besluit.

Algemene maatregelen

Crashbuffers en overbufferbeveiliging

Sinds 2005 moeten nieuwe wagons – als gevolg van internationale eisen die aan transport van gevaarlijke stoffen worden gesteld – voor specifieke gassen klasse A en B voorzien zijn van energie absorberende elementen. Voor giftige gassen geldt dit bovendien ook voor de huidige vloot met als uiterste realisatiedatum 2011. Nieuwe wagons voor toxische gassen moeten daarnaast vanaf 2007 ook van een beveiliging tegen overbuffering (ter beperking van de kans op doorboring van de ketelwagons in geval van een botsing) worden voorzien.

Treinsamenstelling

Mogelijk wordt in 2010 een landelijk convenant gesloten tussen Prorail, overheid en vervoerders over het treffen van een aantal maatregelen die resulteren in BLEVE-vrij rijden (transport in bloktreinen in plaats van bonte treinen) zodat geen gecombineerd vervoer meer plaatsvindt van zeer brandbare vloeistoffen en zeer brandbare gassen. Op die manier wordt de kans op het optreden van een warme “BLEVE” weggenomen.

Maatregelen in het kader van TB OV-SAAL

Wissels

De veiligheid kan worden vergroot door keuzes te maken ten aanzien van het aantal of type wissels dat wordt gebruikt. Wissels zijn kwetsbare plaatsen in een spoor, het wegnemen ervan draagt bij aan een lagere faalfrequentie en daarmee een kleiner risico. Door het anders plaatsen van de wissels kan mogelijk de omvang van de effecten van een calamiteit worden verkleind.

Eis-wissels

In het kader van de ontwikkelingen omtrent OV SAAL zal een ander (veiliger) type wissel worden toegepast, te weten 'eis-wissels'. Dit zijn wissels die met elkaar gekoppeld zijn op een zodanige wijze dat een botsing van treinen niet mogelijk is. Het gebruik van deze vorm van koppeling maakt onderdeel uit van het tracébesluit OV SAAL.

ATB-vv

Als onderdeel van het tracébesluit OV SAAL zal de ATB verbeterde versie (ATB-vv) worden toegepast. Dit is een beheersmaatregel die zorgt voor het automatisch remmen van een trein wanneer deze door een rood sein rijdt, zodat de botskans nabij wissels verlaagd wordt. De ATB-vv werkt ook bij snelheden beneden de 40 km/uur.

Snelheid

Tenslotte wordt door het verlagen van de op het spoor gehanteerde snelheid tot maximaal 40km/uur de kans op een calamiteit en de omvang van de gevolgen daarvan verkleind. Nadeel hiervan is echter het negatieve effect dat optreedt op het vervoersproces, omdat een groter beslag op de beschikbare capaciteit wordt gelegd dan wanneer met hogere snelheid wordt gereden. Het verlagen van de snelheid is daarom feitelijk in strijd met de doelstelling van het project OV SAAL, te weten om de capaciteit van de infrastructuur te vergroten zodat met name meer reizigerstreinen gereden kunnen laten worden. Om die reden zal deze maatregel wellicht als uiterste terugval optie, beperkt kunnen worden toegepast tot uitsluitend de goederentreinen met gevaarlijke stoffen.

In het tracébesluit is opgenomen dat bij een toename boven de 3,6 nadere maatregelen zullen worden getroffen mits deze maatregelen geen significante beperking betekenen voor het reizigersverkeer. Hiertoe zal monitoring plaatsvinden van het goederenvervoer via dit baanvak.

Het treffen van bovengenoemde maatregelen ligt niet binnen de beslissingsbevoegdheid van de gemeente. In onderhavige procedure kan ten aanzien hiervan dan ook geen kader worden gesteld. Desalniettemin zal de gemeente zich blijven inspannen om deze maatregelen voor zover nodig, te (doen) realiseren.

D.4 Maatregelen in het ruimtelijk besluit

Door een goede ruimtelijke ordening kunnen de nadelige gevolgen van incidenten met bepaalde gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk worden voorkomen en beperkt.

Risicobronnen scheiden van ontvangers

Ter beperking van de effecten is het nodig om functiebeperkingen aan te brengen aan de direct aan het spoor gelegen c.q. geprojecteerde bebouwing. In het bestemmingsplan is daarom ten aanzien van het gebied ter breedte van 150 meter vanaf het spoor bepaald dat nieuwe functies voor groepen beperkt zelfredzame personen (zoals kinderdagverblijven, basisscholen, zorginstellingen) zijn uitgesloten. Het gebouw van Pantar valt voor een klein deel binnen de 150 meter zone. Het betreft hier een historisch bestaande situatie welke in het bestemmingsplan blijft bestaan.

Op advies van de brandweer is het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan aangepast en zijn de geplande school en de woonvoorzieningen voor geestelijk gehandicapten geprojecteerd op een afstand van (aanzienlijk) meer dan 150 meter van het spoor, de bedoelde woonvoorziening zal zelfs circa 500 meter van het spoor gelegen zijn. Daarmee bevinden zij zich buiten het 100% letaliteitsgebied van brandbare gassen.

Met de stedenbouwkundige opzet van het plan is eveneens gestreefd naar het zoveel mogelijk voorkomen/beperken van de nadelige gevolgen van incidenten. Zo is de wegenstructuur zodanig opgezet dat zelfredzaamheid gewaarborgd is. Het openbaar gebied fungeert tevens als opvanggebied in geval van calamiteiten. Verder zal waar mogelijk de entree van de woningen – evenals de verblijfsruimten – niet aan de spoorzone georiënteerd worden en de langs het spoor geprojecteerde kantoor-/bedrijfsruimte arbeidsextensief worden. Bij de westelijke punt van plangebied Plantage de Sniep zal op advies van de brandweer worden voorzien in een extra vluchtmogelijkheid van het spoor af, in de vorm van een brug of overkluizing. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid hiertoe. Voor zover mogelijk, zullen woningen dienen te worden uitgevoerd met versterkte gevels aan de spoorzijde en zal in die gevels lichttoetreding worden mogelijk gemaakt door middel van glazen bouwblokken. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze voorschriften niet zijn vast te leggen in het bestemmingsplan; in de bouwplannen echter wordt hier wel degelijk rekening mee gehouden.

Beperken van de grootte van de ontwikkeling

In het bestemmingsplan is zoveel als mogelijk sturing gegeven aan het maximaal aantal personen dat blootgesteld wordt aan het mogelijke risico als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het gebied binnen een afstand van 150 meter van het spoor zal deels bestemd worden als 'kantoren/bedrijven' en deels als 'wonen'.

Voor de geplande bedrijven geldt dat enkel bedrijvigheid met een lage werknemersintensiteit zal worden toegelaten. Via de bedrijvenlijst bij het bestemmingsplan wordt de vestiging van arbeidsintensieve functies voorkomen.

Het type woningen dat binnen de afstand van 150 meter van het spoor zal worden geprojecteerd, zal zich vooral lenen voor bewoning door eenpersoonshuishoudens. Op die manier is het aantal personen dat zich op korte afstand van het spoor bevindt tot een absoluut minimum beperkt.

In het plangebied zal ook een woonvoorziening voor mensen met een verstandelijke beperking worden gerealiseerd. Omdat het hierbij gaat om mensen met een beperkte(re) mate van zelfredzaamheid, wordt dit gebouw, zoals hiervoor opgemerkt, geprojecteerd op een afstand van circa 500 meter van het spoor.

D.5 Effectgerichte maatregelen

Bestrijdbaarheid van een rampscenario

Bij de bestrijding van een eventueel rampscenario moet onderscheid worden gemaakt in een calamiteit met brandbare vloeistoffen, brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen. De reikwijdte van het effectgebied is onder andere afhankelijk van de soort en hoeveelheid gevaarlijke stof die erbij betrokken is, maar ook van bijvoorbeeld weersomstandigheden. Zo is de effectafstand van een plasbrand circa 30 meter, maar is de effectafstand van een toxische gaswolk uiteraard veel groter.

De brandweer Amsterdam-Amstelland heeft geadviseerd te verzekeren dat er goede bluswatervoorzieningen aanwezig zijn rondom het spoor en dat het spoor goed bereikbaar is voor hulpdiensten. Bij een calamiteit met een toxische gaswolk zullen personen niet in staat zijn om te vluchten, in dat geval is dus noodzakelijk dat de personen in het gebied snel gewaarschuwd kunnen worden om te schuilen, dat er voldoende schuilmogelijkheden zijn en dat evacuatie uit het gebied eenvoudig mogelijk is. In bouwplannen moet voor zover mogelijk rekening gehouden worden met de mogelijkheid om airconditioningsystemen centraal te regelen (en af te kunnen sluiten).

De in het plan voorziene wegenstructuur maakt een goede en snelle bereikbaarheid van het spoor door hulpdiensten mogelijk. Voor zover het nabijgelegen water niet of onvoldoende als bluswater kan dienen, zal een geboorde put worden gerealiseerd. In overleg met de brandweer zal een goede informatievoorziening worden opgezet richting burgers over hoe te handelen in geval van een calamiteit en een systeem van risicocommunicatie ingeval zich een calamiteit voltrekt. Uiteraard gelden dezelfde aandachtspunten in geval van een BLEVE op de lokale routing.

Inrichting van het gebied t.b.v. faciliteren van bestrijding

Maatregelen zullen worden getroffen zodat de toegangswegen tot het spoor en de belangrijkste vluchtroutes uit het gebied van de risicolocatie af zullen worden vrijgehouden voor hulpvoertuigen.

Langs het spoor bevinden zich geluidsschermen voorzien van nooddeuren. Deze zijn/worden toegankelijk gemaakt voor brandweer en hulpdiensten en zullen worden voorzien van vluchtdeuren en –trappen om de circa 200 meter. Deze geluidsschermen hebben mogelijk enigszins een afschermende werking bij de verspreiding van een toxische wolk of stralingseffecten bij een brand.

Door de brandweer wordt nagegaan dat het Waarschuwings- en Alarmeringssysteem (WAS) een volledige dekking over het bestemmingsplangebied heeft.

De tramlus zal mede worden ingezet als uitgangstelling (UGS) voor de brandweer in geval van calamiteiten. Naast het spoor ligt een werkspoor van waaruit het spoor kan worden bereikt. Tevens zullen de wegen zelf langs het spoor fungeren als opstelplaats.

D.6 Zelfredzaamheid

Onder zelfredzaamheid wordt verstaan; het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Zelfredzaamheid is mogelijk door schuilen of ontvluchten, afhankelijk van de aard van de calamiteit (vluchten in geval van een BLEVE en schuilen in geval van een toxische gaswolk).

Van cruciaal belang is dat mensen tijdig worden gealarmeerd en dat zij op de hoogte zijn van de vereiste en mogelijke handelwijze(n). Dit is met name van groot belang omdat er sprake is van verschillende scenario's die zich kunnen voordoen waarbij tegenstrijdige acties benodigd zijn.

Voorts is een goede ontsluiting van het plangebied uiteraard van groot belang. Aangezien het zuidelijke deel van het plangebied grotendeels wordt omringd door water en ontvluchting alleen over de bruggen richting het noorden kan plaatsvinden, zal de breedte van de wegen ter hoogte van de aansluitende bruggen zodanig worden dat zij als vluchtwegen kunnen worden gebruikt. Ten behoeve van de bewoners van de woningen aan de westkant van het spoor, zal een vluchtmogelijkheid van het spoor af worden gerealiseerd in de vorm van een brug of overkluizing.

D.7 Voor- en nadelen van ruimtelijke alternatieven met een lager groepsrisico

Er zijn twee varianten denkbaar die tot gevolg hebben dat het GR in beperktere mate toeneemt. Het verminderen van het aantal transportbewegingen van gevaarlijke stoffen over het spoor, zou het GR beslist ten goede komen. De gemeente Diemen heeft op de mate van intensiteit van het transport echter geen invloed. In die zin is dit ten behoeve van alleen het plangebied Plantage De Sniep geen realiseerbaar alternatief, al vindt hierover wel overleg plaats in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Het plangebied ligt relatief dicht bij het spoor, en volledig binnen het invloedsgebied van de getransporteerde gevaarlijke stoffen. Slechts wanneer het plangebied volledig buiten deze invloedssfeer zou worden gesitueerd zou dit een positieve invloed op het GR hebben. Aan een dergelijke wijziging ligt echter een afweging ten grondslag waarin externe veiligheid slechts één aspect is, naast economische, sociale, stedenbouwkundige, financiële en technische aspecten.

Het intensief bebouwen van Plantage de Sniep is een initiatief dat afgezet moet worden tegen alternatieve uitbreidingen van Diemen, aan de rand van de gemeente. Los van het feit dat er op deze schaal geen alternatieve locaties voor een omvangrijk programma als dit bestaan, is het zorgvuldig benutten van open ruimte – ook als dat om “gecompliceerde” locaties als deze gaat, een groot goed: zorgvuldig ruimtegebruik voorkomt verspilling van schaarse open (groene) ruimte. Het bebouwen van lastige locaties als deze maakt ze zelf tot kwalitatief hoogwaardige woonbuurten - een metamorfose die los van effecten op de grotere schaal al de moeite waard is - en zorgt ervoor dat open groene ruimte blijft bestaan en voor de bewoners van Diemen nog steeds binnen handbereik blijft.

Kiezen voor het bebouwen van Plantage de Sniep is tegelijkertijd kiezen voor het behoud van waardevol natuurgebied en agrarisch polderlandschap in de onmiddellijke nabijheid.

Een braakliggend terrein op sterk vervuilde grond leek enige tijd lang het eindstation voor deze plek. In feite kon alleen een grootschalige herontwikkeling het tij keren: problemen van een grote schaal (ruimtelijke problemen, milieuproblemen en economische problemen tegelijkertijd) maken een grootschalig antwoord op de vraag noodzakelijk: een integrale ontwikkeling waarbij het oplossen van deze problemen en het ontwerpen van een nieuwe woonomgeving gelijk op gaan was en is in feite de enige kans. Het komen met intelligente oplossingen voor alle ingewikkelde (vaak technische) deelproblemen die het gebied nog kende was daarmee eveneens geboden; het uit de weg gaan van lastige kwesties was geen optie meer. Het voorliggende plan probeert daarmee op alle terreinen een evident nadeel om te buigen in een oplossing met een duidelijke meerwaarde voor Diemen en de regio.

In theorie kan opbrengst in een stedenbouwkundig model ook gegenereerd worden met andere functies dan woningbouw. In een aantal projecten op vergelijkbare locaties is ooit overwogen – overigens ook voor deze plek – om langs de spoorzone een buffer van grootstedelijke voorzieningen, vooral kantoorfuncties – te projecteren. De nadelen van een dergelijke oplossing zijn evident: er is momenteel geen kantorenmarkt die om grootschalige nieuwbouw vraagt, (in de nabije omgeving is immers veel overcapaciteit), er is in strikt ruimtelijke zin ook geen behoefte aan grootschalige kantoorruimte die een barrière tussen Plantage de Sniep en het centrum zou opwerpen, en daarmee vervalt het argument van opbrengsten: een aanzienlijk metrage aan kantoorruimte is economisch gezien geen reële optie. Bedrijventerreinfuncties worden in dit plan zeer behoedzaam ingezet: alleen daar waar geen kansen zijn om een goede woonomgeving te maken, kan een alternatief programma worden overwogen, en dan nog steeds met een scherp oog voor de kwalitatieve aspecten van dat bedrijventerrein.

Het bebouwen van dit plangebied versterkt de oostelijke entree van Diemen en de stedenbouwkundige samenhang in de gemeente, en heeft zo een gunstig effect op de kwaliteit van de woon- en werkomgeving, dat veel verder reikt dan het plangebied zelf. Een goed plan voor Plantage de Sniep, dat wil zeggen: de realisatie van een aangename nieuwe woonwijk, is daarmee een goed plan voor Diemen als geheel.

Het bebouwen, en het intensief bebouwen van deze locatie des te meer, zal een steun in de rug zijn voor de omringende wijken en voor Diemen als geheel; als een aanvulling op het bestaande, hier en daar eenzijdige, woningbestand, en een support voor de commerciële, sociaal-maatschappelijke en culturele functies in het centrum. De aanwezige openbare vervoersverbindingen krijgen met de komst van nieuwe bewoners (circa 1.500 nieuwe woningen) een substantieel aantal reizigers erbij: een intensiever gebruik van dat openbaar vervoer maakt op zijn beurt weer een verbetering en uitbreiding van dat netwerk mogelijk, waarmee nieuwe verbindingen in dit stadslandschap – vooral in zuidelijke en oostelijke richting, dichterbij komen.

Het feit dat Plantage de Sniep een grote – zij het gedifferentieerde en zeer gecompliceerde – locatie is, geldt ook als aantrekkelijke kwaliteit op zichzelf: het formaat van deze locatie maakt het mogelijk om nieuwe ruimtelijke kwaliteiten in het plan op te nemen, die bij een krap bemeten locatie niet tot de mogelijkheden zouden behoren. Daarmee is het mogelijk geworden om een plan te ontwikkelen dat voor elke woning een omgeving met veel groen en water biedt, - vandaar de werktitel “De Plantage van Diemen” - en, zelfs in stedelijke dichtheden bebouwd, een raamwerk biedt voor het realiseren van een groot aantal verschillende woonkwaliteiten (woningtypen, blokvormen, straten, lanen, parken, waterlopen etc.).

Hoe intelligenter met de omgevingscondities (kwaliteiten én belemmeringen) wordt omgegaan bij de uitwerking van het plan, des te groter en gevarieerder het woningaanbod binnen de plangrenzen kan worden. Niet alleen betekent dat voor Diemen zelf een wezenlijke bijdrage aan het verlichten van de druk op de woningmarkt (voor specifieke woonwensen is nog steeds niet genoeg keus binnen de gemeentegrenzen), ook kan Plantage de Sniep van betekenis zijn voor de grootschalige regionale woningbouwopgave in de hele Noordvleugel (ambitie: 150.000 woningen). Bij de gebleken schaarste aan locaties neemt Plantage de Sniep daarmee een sleutelpositie in en heeft het een voorbeeldfunctie voor andere ontwikkelingen op vergelijkbare locaties in de regio. Er zijn al geruime tijd geen “makkelijke” bouwlocaties meer beschikbaar om het aanzienlijke programma aan woningen op te bouwen: een geslaagd voorbeeld van het bebouwen van een gecompliceerde locatie met een hoge woonkwaliteit als inzet, is in die context van grote betekenis.

Samenvattend is het plan voor Plantage de Sniep een oplossing voor een grootschalig bodemprobleem, en een mogelijkheid om alle kansen van deze plek te benutten: zowel in ruimtelijk/economische zin, als vanuit de optiek van woningzoekende Diemenaren. Met een alternatieve (kleinschaligere) herontwikkeling van het gebied zou een dergelijk passend antwoord niet kunnen worden gegeven.

D.8 Mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst

ProRail, de overheid en de vervoerders zijn in overleg over het sluiten van een landelijk convenant, dat mogelijk op zeer korte termijn kan worden bereikt. Het convenant zal bestaan uit een aantal maatregelen die uitmonden in BLEVE-vrij rijden voor alle treinen die in Nederland worden samengesteld. De verwachting is dat als gevolg van invoering van dit convenant, het GR in het plangebied zal dalen.

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer(PHS) , zullen naar verwachting in de toekomst maatregelen worden getroffen zodanig dat veel minder goederentreinen uit Rotterdam over het traject Amsterdam Zuidoost/Diemen-Zuid rijden, hetgeen dus zal kunnen leiden tot een vermindering in de intensiteit van transportbewegingen over het spoor ter plaatse van het plangebied.

Met de toekomstige invoering van het Basisnet Spoor zal er naar gestreefd worden om de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling en de externe veiligheid verder duurzaam met elkaar in evenwicht te brengen.

Door de regio is in het kader van OV-SAAL korte termijn sterk ingezet op het standstill principe (handhaven 3,6) en bij voorkeur een verdere reductie van het groepsrisico. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de bepaling in het tracébesluit dat bij een toename boven de 3,6 nadere maatregelen zullen worden getroffen mits deze maatregelen geen significante beperking betekenen voor het reizigersverkeer. Hiertoe zal monitoring plaatsvinden van het goederenvervoer via dit baanvak.

E. Conclusie

In het kader van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan, is tevens onderzocht of en in hoeverre het aspect van de externe veiligheid mogelijkerwijze aan de uitvoerbaarheid in de weg zou staan of dat uit oogpunt van externe veiligheid wellicht andere of aangepaste ruimtelijk planologische keuzes gemaakt zouden moeten worden.

In tegenstelling tot bij het plaatsgebonden risico, geldt bij het groepsrisico geen harde grenswaarde of norm. Het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde. Deze waarde geeft weer, welke mate van (on)zekerheid dat een bepaalde ramp met een gevaarlijke stof niet zal optreden, maatschappelijk acceptabel wordt geacht. Een overschrijding van deze oriëntatiewaarde is niet per definitie onacceptabel, dit is afhankelijk van het belang van de activiteit en de omstandigheden van het geval. Het bevoegd gezag dient een overschrijding van de oriëntatiewaarde te verantwoorden.

Bij realisering van Plantage de Sniep neemt het groepsrisico toe als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de lokale routing. Uit onderzoek is gebleken dat het groepsrisico binnen het invloedsgebied van het spoor zodanig toeneemt dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden, zulks als gevolg van de ontwikkelingen op het spoor en de ruimtelijke ontwikkeling die wordt mogelijk gemaakt door het onderhavig bestemmingsplan. Voor het invloedsgebied van de lokale routing kunnen de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling niet kwantitatief worden vastgesteld. Gelet op de veel grotere intensiteit van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ten opzichte van de weg en de gevolgen op het gebied van de veiligheid die dat met zich meebrengt, is bij het onderzoek naar de externe veiligheid en de verantwoording ervan hoofdzakelijk ingegaan op de omgang met de risico's van het spoor.

De overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico binnen het invloedsgebied van het spoor wordt door het bevoegd gezag aanvaardbaar geacht, gelet op de woningbehoefte binnen de gemeente Diemen en de mogelijkheden die deze locatie biedt, in combinatie met de maatregelen die zijn/worden getroffen om de gevolgen van eventuele calamiteiten zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen hebben betrekking op de ruimtelijke invulling van het plangebied (vergroten van afstand van de school en de woonvoorzieningen voor geestelijk gehandicapten ten opzichte van het spoor), maar betreffen ook maatregelen die de zelfredzaamheid van de bewoners van het plangebied optimaliseren (extra ontsluiting in de vorm van een burg of overkluizing ten behoeve van bewoners van de woningen aan de westkant van het spoor) en maatregelen tot het treffen van voorzieningen voor hulpdiensten bij calamiteiten.

Daarnaast zullen maatregelen worden getroffen in het kader van OV SAAL, die direct (positief) van invloed zullen zijn op de kans dat een calamiteit voordoet in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Deze maatregelen (installeren van ATV-vv en 'eisswissels') zullen een verlaging van de overschrijding van de OW met zich meebrengen.

Alles overwegende komt de gemeente Diemen tot het oordeel dat het in het kader van de externe veiligheid verantwoord is om – met inachtneming van de gemaakte ruimtelijke keuzes en de getroffen rampbestrijdingsmaatregelen – het bestemmingsplan in de huidige vorm vast te stellen.

Uit overleg met ProRail is gebleken dat in het bestemmingsplan voldoende rekening is gehouden met Externe Veiligheidsaspecten in relatie tot de spoorweg.

5.1.4 Geluidhinder

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn eisen voor toelaatbare geluidbelasting opgenomen. De geluideisen zijn alleen van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de geluidzone van een geluidbron. Een geluidzone is een gebied aan weerszijden van het spoor, van een weg of rond een bedrijven/industrieterrein.

Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen. Andere gebouwen, zoals kantoren en winkels, zijn niet geluidgevoelig. Voor deze gebouwen gelden dan ook geen geluideisen.

Volgens de Wet geluidhinder is toetsing buiten de zone niet vereist, maar in het kader van goede ruimtelijke ordening is ook de geluidbelasting op de gevel van nieuw te bouwen geluidgevoelige bebouwing buiten de zone onderzocht.

Geluidzones

De geluidzone van een weg ligt aan beide zijden van de weg en wordt gemeten vanaf de kant van de weg. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en het soort gebied waarbinnen de geluidgevoelige bebouwing ligt. Bij de gebiedsindeling is onderscheid gemaakt tussen buitenstedelijk gebied (bebouwing buiten bebouwde kom, bebouwing langs autoweg, bebouwing langs autosnelweg) en binnenstedelijk gebied (bebouwing binnen bebouwde kom, maar niet langs autoweg of autosnelweg). Tabel 1 geeft de omvang van de geluidzones langs de wegen weer.

Tabel 1 Zones langs wegen in stedelijk en buitenstedelijk gebied

Gebied	Aantal rijstroken	Zonebreedte
Binnenstedelijk gebied	1 of 2	200 m
Binnenstedelijk gebied	3 of meer	350 m
Buitenstedelijk gebied	1 of 2	250 m
Buitenstedelijk gebied	3 of 4	400 m
Buitenstedelijk gebied	5 of meer	600 m

Bron: Wet geluidhinder, art. 74

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur hebben geen geluidzone (art. 74 lid 2 Wet geluidhinder). De geluidbelasting door deze wegen hoeft daarom volgens de Wet geluidhinder niet beoordeeld te worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter van belang wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur mee te nemen bij de beoordeling van de geluidbelasting. De bijdrage van een 30 km/uur weg kan immers significant bijdragen aan de geluidbelasting. In het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan zijn derhalve de 30 km/uur wegen meegenomen bij de bepaling van de cumulatieve geluidbelasting. Deze cumulatieve geluidbelasting aan de gevel wordt gebruikt bij de bepaling van het binnenniveau en de karakteristieke gevelwering.

De zonebreedte van een spoorweg is aangegeven op de in artikel 106a uit de Wet geluidhinder bedoelde kaart. De zonebreedtes staan tevens vermeld in het Akoestisch Spoorboekje (ASWIN). De breedtes verschillen per traject. Voor de zonebreedtes van de spoorwegen rond Plantage de Sniep wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek (rapport dBvision met kenmerk GEM032-01-58wg van 3 januari 2011).

Rond een industrieterrein geldt een geluidzone, indien op het terrein inrichtingen gevestigd mogen worden die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. De zone wordt bij de vaststelling/herziening van een bestemmingsplan vastgesteld. Buiten de zone mag de geluidbelasting vanwege dat terrein maximaal 50 dB(A) bedragen. Binnen de geluidzone geldt een onderzoeksplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Rond Plantage de Sniep liggen de industrieterreinen Verrijn Stuart, Sniep en Stammerdijk (hierna: "Bedrijventerreinen Diemen"). Op de Bedrijventerreinen Diemen is o.a. een betonmortelcentrale gevestigd. Om de terreinen is een geluidzone vastgelegd.

Geluideisen

De dosismaat voor de geluidbelasting vanwege een (spoor)weg is L_{den} en wordt uitgedrukt in dB. De dosismaat voor de geluidbelasting vanwege een industrieterrein is L_{etm} en wordt uitgedrukt in dB(A).

Tabel 2 geeft een overzicht van de geluideisen bij nieuwbouw van woningen. Voor andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen andere geluideisen gelden.

Tabel 2 Geluideisen bij nieuwbouw (woningen)

Geluidbron	Ten hoogst toelaatbare geluidbelasting*	Maximaal te ontheffen waarde*
Industrielawaai	50 dB(A)	55 dB(A)
Wegverkeerslawaai (geen rijksweg)	48 dB	63 dB
Wegverkeerslawaai (rijksweg A1)	48 dB	53 dB
Railverkeerslawaai	55 dB	68 dB

* Inclusief aftrek 2 of 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder.

De bouw van woningen is in ieder geval toegestaan als de geluidbelasting lager dan of gelijk aan deze ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is. Onder bepaalde voorwaarden is de bouw van woningen, bij een geluidbelasting in de bandbreedte tussen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en de maximaal te ontheffen waarde. In dat geval dient een zogenaamde hogere waarde door het bevoegd gezag te worden vastgesteld.

Als de geluidbelasting hoger is dan de te hoogste toelaatbare geluidbelasting moet onderzocht worden of de geluidbelasting met maatregelen kan worden teruggebracht tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Daarbij moet in eerste instantie gekeken worden naar bronmaatregelen. In tweede instantie kan worden gekeken of maatregelen die de overdracht van het geluid beperken mogelijk zijn, zoals geluidschermen of wallen. Alleen als deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of als ze overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard kan de ontheffing worden verleend.

De bouw van woningen is niet toegestaan indien de geluidbelasting hoger is dan de maximaal te ontheffen waarde. Indien de geluidbelasting door het treffen van maatregelen onvoldoende teruggebracht kan worden, dient bij overschrijding van de maximaal te ontheffen waarde van een dove gevel uitgegaan te worden. Dit is een gevel zonder te openen delen en op deze gevels hoeft de geluidbelasting volgens de Wet geluidhinder niet getoetst te worden.

Bij nieuwbouw moet rekening gehouden worden met de geluidbelasting op de gevel zodat wordt voldaan en aan de bepalingen voor wat betreft de karakteristieke geluidwering van de gevels uit het Bouwbesluit. De toetsing aan het Bouwbesluit vindt plaats bij afgifte van de bouwvergunning.

Wet milieubeheer

Naast de Wet geluidhinder stelt de Wet milieubeheer ook eisen voor de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen vanwege industrielawaai. De eisen uit de Wet geluidhinder gelden alleen binnen geluidzones. In die eisen gaat het om de gecumuleerde geluidbelasting die veroorzaakt wordt door alle inrichtingen (bedrijven) op een gezonde industrieterrein. De Wet milieubeheer geeft geluideisen die per inrichting afzonderlijk gelden. De Wet milieubeheer is ook van kracht voor inrichtingen die niet op de gezonde "Bedrijventerreinen Diemen" liggen. Waarin geluideisen op grond van de Wet milieubeheer zijn vastgelegd verschilt per inrichting. De geluideisen kunnen zijn vastgelegd in een milieuvergunning, het Activiteitenbesluit en/of maatwerkvoorschriften.

Gemeentelijke doelstellingen

De gemeente streeft ernaar de optredende geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zo laag mogelijk te laten zijn. Dit wil zij bereiken door het stedenbouwkundig plan zo goed mogelijk af te stemmen op de milieusituatie en door het treffen van geluidmaatregelen. Daarnaast mag de geprojecteerde nieuwbouw de bestaande bedrijvigheid op het nabij gelegen industrieterrein niet belemmeren.

Nieuwe geluidgevoelige bestemmingen met een hogere waarde moeten bij voorkeur te beschikken over een geluidluwe gevel. Een geluidluwe gevel is een gevel (of geveldeel) dat niet rechtstreeks belast wordt met een geluidbelasting boven de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Daarnaast streeft de gemeente ernaar dat de geluidbelasting binnen het plangebied niet wezenlijk hoger is dan de geluidbelasting elders in de gemeente Diemen. Op deze wijze wil de gemeente Diemen een op zijn minst vergelijkbaar of beter geluidklimaat verwezenlijken in de nieuwbouwwijk.

Geluidbronnen

Om te bepalen of aan het wettelijk kader en de doelstellingen wordt voldaan, is akoestisch onderzoek uitgevoerd door dBvision te Utrecht (rapport dBvision met kenmerk GEM032-01-58wg van 3 januari 2011). Hierbij is gekeken naar het geluid vanwege de relevante geluidbronnen. Het onderzoek richt zich op de optredende geluidbelastingen als gevolg van het:

- Wegverkeer:
 - o Muiderstraatweg (incl. tramverkeer)
 - o Prins Bernhardlaan
 - o Provincialeweg
 - o Treubweg
 - o Rijksweg A1
 - o Weesperstraat
 - o 30 km/uur wegen binnen het nog te ontwikkelen plangebied
- Railverkeer:
 - o spoortraject Duivendrecht – Weesp
 - o spoortraject Amsterdam – Amersfoort
- Gezoneerde industrieterreinen “Bedrijventerreinen Diemen” (incl. inrichting dat in de categorie zware industrie valt: de betonmortelcentrale)
- Niet op de gezoneerde industrieterreinen “Bedrijventerreinen Diemen” gelegen inrichtingen:
 - o nevenvestiging van de Koninklijke SAAN
 - o de firma Pantar
 - o de honkbalvereniging TIW Survivors
 - o tennisvereniging Diemen Zuid (TVDZ)

Maatregelen

Allereerst is getracht het stedenbouwkundig plan zo goed mogelijk af te stemmen op de milieusituatie. In een iteratief proces zijn hiertoe stedenbouwkundige keuzes afgewogen worden om het geluid in de nieuwbouwwijk zoveel mogelijk te beperken door gebruik te maken van bijvoorbeeld afscherming door eerstelijns bebouwing. Er wordt getracht daar waar nodig zoveel mogelijk de bebouwing richting de Bedrijventerreinen Diemen aaneengesloten te realiseren, echter het is mogelijk openingen tussen de blokken te realiseren. Door de openingen en de achterliggende bebouwing strategisch te situeren kan het geluid nog steeds zoveel mogelijk afgeschermd in de nieuwbouwwijk.

Ter bevordering van het geluidklimaat in het plangebied en het streven naar een zo laag mogelijke geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen treft de gemeente Diemen de volgende geluidreducerende maatregelen:

wegverkeerslawaaï

- vervanging van het wegdek op de Muiderstraatweg vanaf de Prinses Irenestraat tot aan het kruispunt Weteringweg/Provincialeweg door SMA 0/6 of een akoestisch gelijkwaardig wegdek;
- vervanging van het wegdek op de Provincialeweg vanaf het kruispunt Muiderstraatweg/Weteringweg tot aan de aansluiting met de Provincialeweg N236 door SMA 0/6 of een akoestisch gelijkwaardig wegdek;
- vervanging van het wegdek op de Weesperstraat vanaf de PJ ter Beekstraat tot aan de aansluiting met de Provincialeweg N236 door SMA 0/6 of een akoestisch gelijkwaardig;
- het opnieuw aanleggen van de elementenverharding op de Treubweg maar in keperverband (reeds uitgevoerd);
- het plaatsen van een geluidscherm van 2 meter hoogte langs de Provincialeweg vanaf het kruispunt Muiderstraatweg/Weteringweg tot aan de brug over de Weespertrekvaart;
- de geplande 30 km/uur wegen die voorzien worden van een elementenverharding, worden in keperverband uitgevoerd worden.

railverkeerslawaaï

- het plaatsen van geluidschermen langs het spoortraject dwars door het plangebied met een hoogte variërend van 1 meter tot 4 meter ten opzichte van bovenkant spoor aan westelijke zijde van km 147.586 tot km 147.890 en aan oostelijke zijde van km 147.017 tot km 147.845.

Naast deze maatregelen heeft Rijkswaterstaat in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere toegezegd maatregelen te treffen om de geluidbelasting in het plangebied vanwege de A1 onder of gelijk aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting te houden van 48 dB voor wegverkeerslawaaï. In het Tracébesluit OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad korte termijn, traject Hoofddorp – Diemen is opgenomen dat ter hoogte van het plangebied betonnen dwarsliggers en raildempers aan het spoor worden aangebracht.

Met de geluidreducerende maatregelen voldoet dit bestemmingsplan aan het wettelijk kader. Extra maatregelen zijn niet wenselijk vanwege stedenbouwkundige of financiële bezwaren. Tevens wordt met de geluidreducerende maatregelen tegemoet gekomen aan de gemeentelijke doelstellingen.

Hogere waarden

Na afstemming van het stedenbouwkundig plan op de milieusituatie en het treffen van de genoemde maatregelen is de geluidbelasting op nieuwbouw hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Dit geldt zowel voor wegverkeers-, railverkeers- als industrielawaaï. De overschrijdingen komen vooral voor op de geprojecteerde eerstelijns bebouwing nabij de verschillende geluidbronnen. Bij de bebouwing achter de eerstelijns bebouwing is doorgaans sprake van geluidbelastingen die lager zijn dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Voor alle woningen met een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op de gevel zijn hogere waarden vastgesteld door burgemeesters en wethouders. Deze zijn in tabellen 3 tot en met 5 samengevat. Daar waar de geluidbelasting hoger is dan de maximaal te ontheffen waarde is ervoor gekozen om de betreffende bouwkundige constructies uit te voeren zonder te openen delen. Een dergelijke constructie wordt ook wel een “dove gevel” genoemd. Op een dove gevel hoeft de geluidbelasting niet getoetst te worden aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Dove gevels zijn nodig op twee locaties langs de Muiderstraatweg. Ook zijn door het industrielawaai afkomstig van de Bedrijventerreinen Diemen (inclusief de reservering van een marge m.b.t. de vergunde geluidruimte voor toekomstige uitbreidingen van bedrijfsactiviteiten) op een tweetal locaties dove gevels nodig. Deze locaties zijn in afbeelding 5.3 aangeduid.

Met betrekking tot het wegverkeerslawaaï worden vooral hogere waarden vastgesteld vanwege de Muiderstraatweg, de Provincialeweg en de Weesperstraat.

Het spoortraject loopt dwars door het plangebied. Doordat hoge bebouwing langs het spoor komt, kan het railverkeerslawaaï op de hogere bouwlagen langs de spoorlijn niet goed afgeschermd worden.

Bij industrielawaai moet ook aan de Wet milieubeheer getoetst te worden. De geprojecteerde bebouwing levert geen akoestische belemmeringen op voor de inrichtingen. De geluidbelastingen die de inrichtingen veroorzaken op de bebouwing passen binnen de vergunde geluidruimte. Wel zijn in 2008 enkele vergunningen aangepast en maatwerkvoorschriften opgelegd van enkele inrichtingen om dit stedenbouwkundig plan mogelijk te maken. De aanpassingen zijn uitgevoerd in overleg met de betreffende inrichtingen.

Tabel 3 Hogere waarden als gevolg van wegverkeerslawaaï vereist bij aantal woningen

Deelgebied	Aantal woningen met HW 49 - 54 dB	Aantal woningen met HW 55 - 59 dB	Aantal woningen met HW 60 - 63 dB
Cluster A	0	0	0
Cluster B	10	0	0
Cluster C	12	92	10
Cluster D	0	0	0
Cluster E	0	0	0
Cluster F	0	0	0
Cluster G	57	96	0
Cluster H	69	0	0
Cluster J	69	0	0
Cluster K	17	26	12
Cluster L	63	42	38
Cluster M	75	23	0
Cluster N	0	0	0
Deelgebied 1	0	0	0

Tabel 4 Hogere waarden als gevolg van railverkeerslawaai vereist bij aantal woningen

Deelgebied	Aantal woningen met HW 56 - 61 dB	Aantal woningen met HW 62 - 68 dB
Cluster A	0	0
Cluster B	0	0
Cluster C	0	0
Cluster D	0	0
Cluster E	20	0
Cluster F	10	0
Cluster G	0	0
Cluster H	0	0
Cluster J	0	0
Cluster K	10	0
Cluster L	28	10
Cluster M	53	10
Cluster N	10	0
Deelgebied 1	0	0

Tabel 5 Hogere waarden als gevolg van industriëlawaai vereist bij aantal woningen

Deelgebied	Aantal woningen met HW 51 - 55 dB(A)
Cluster A	0
Cluster B	0
Cluster C	0
Cluster D	0
Cluster E	0
Cluster F	0
Cluster G	10
Cluster H	38
Cluster J	74
Cluster K	10
Cluster L	23
Cluster M	0
Cluster N	0
Deelgebied 1	0

NB: incl. reservering van marge m.b.t. vergunde geluidruimte voor toekomstige uitbreidingen bedrijfsactiviteiten

Nieuwe woningen of overige geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waarde vereist is, dienen bij voorkeur een stille of geluidluwe gevel te hebben. Een stille of geluidluwe gevel wordt gedefinieerd als een gevel (of geveldeel) dat niet rechtstreeks belast wordt met een geluidniveau boven de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. In de volgende figuur zijn alle geluidbelastingen van alle geluidbronnen afgebeeld.

Door dit te doen voor alle relevante geluidbronnen ontstaat een duidelijk beeld waar overschrijdingen voorkomen en waar er sprake is van geluidluwe gevels.



Afbeelding 5.3: Overschrijdingen van de wettelijke eisen door alle geluidbronnen

Uit afbeelding 5.3 blijkt dat geluid met name een rol speelt bij de eerstelijns bebouwing. Dit wil zeggen dat daar overschrijdingen voorkomen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelastingen en, in het geval van het wegverkeerslawaai op de Muiderstraatweg en het industriellawaai afkomstig van de Bedrijventerreinen Diemen, ook overschrijdingen van de maximaal te ontheffen waarde. Achter de eerstelijns bebouwing is door de afschermende werking weinig geluid. Als gevolg hiervan is in de meeste gevallen binnen in de wijk sprake van een geluidluwe omgeving. Bij de meeste geprojecteerde woningen met een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is daardoor ook sprake van een geluidluwe achtergevel of gevels. Door het situeren van een buitenruimte aan de geluidluwe zijde kan ook buiten de woning voor een acceptabele woon- en leefomgeving gezorgd worden.

Bij de bouw van woningen of overige geluidgevoelige bestemmingen moet rekening gehouden worden met de geluidbelasting op de gevel, zodat aan de bepalingen voor de karakteristieke geluidwering van de gevels uit het Bouwbesluit wordt voldaan. De gecumuleerde geluidbelastingen zijn opgenomen in het bijlagenrapport bij het akoestisch onderzoek (dBvision, kenmerk GEM032-01-59wg van 3 januari 2011).

Conclusie geluid

De geluidssituatie als gevolg van het wegverkeer, railverkeer en de bedrijven staat de realisatie van de nieuwbouw binnen het plangebied niet in de weg. Naast het treffen van de geluidreducerende maatregelen zijn voor woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen met een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting hogere waarden aangevraagd. Op een tweetal locaties langs de Muiderstraatweg, met een overschrijding van de maximaal te ontheffen waarde als gevolg van het wegverkeerslawaai, en op een tweetal locaties langs de Weespertrekvaart, met een overschrijding van de maximaal te ontheffen waarde als gevolg van het industrielawaai (incl. marge m.b.t. vergunde geluidruimte), worden de gebouwen van dove gevels voorzien.

De realisatie van de nieuwbouwwijk Plantage de Sniep zorgt voor wat betreft geluid niet voor belemmeringen van de bedrijfsvoering van de bestaande inrichtingen op de Bedrijventerreinen Diemen en daarbuiten. Dit geldt zowel voor het equivalente geluidniveau als voor de piekgeluidniveaus die onderzocht zijn. In dit kader zijn, voor de Koninklijke SAAN op het gezoneerde industrieterrein dat tot de Bedrijventerreinen Diemen behoort, de nevenvestiging van de Koninklijke SAAN en de firma Pantar, die beiden niet op een gezoneerd industrieterrein liggen, in overleg met de betreffende inrichtingen maatwerkvoorschriften voor geluid opgesteld.

Uit overleg met ProRail is gebleken dat het bestemmingsplan voldoende rekening houdt met betrekking tot geluidsaspecten in relatie tot d spoorweg. Tevens leidt het bestemmingsplan niet tot fysieke belemmeringen in het kader van een eventuele spoorweguitbreiding.

De toekomstige woon- en leefomgeving in het plangebied is daarmee voor wat betreft geluid vergelijkbaar met elders binnen de gemeente (dBvision, kenmerk GEM032-01-58wg van 3 januari 2011). Door de realisatie van het plan zal de geluidbelasting ook bij bestaande woningen in de omgeving van het plan gereduceerd worden. Dit komt door het aanleggen van stillere wegdekverhardingen en door het plaatsten van geluidschermen. Door de uitvoering van de schermen met absorberend materiaal wordt er ook voor gezorgd dat er geen negatieve reflectie van geluid plaatsvindt op bestaande bebouwing. Geconcludeerd wordt dan ook dat de woon- en leefomgeving door het treffen van de maatregelen in het kader van het nieuwbouwproject Plantage de Sniep niet alleen het plangebied ten goede komt maar ook de directe omgeving.

5.1.5 Milieuzonering

Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met de belangen van de gevestigde bedrijven en met een goed woon- en leefklimaat van de leefomgeving. Uitgangspunt is dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden. De milieuzonering is gebaseerd op de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging (SvB) uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. In deze SvB wordt met behulp van een indeling in categorieën aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of een bedrijfsactiviteit ten opzichte van een hindergevoelige functie toelaatbaar kan zijn. Aan deze categorieën worden bepaalde omgevingstypen en/of richtafstanden gekoppeld, die gerelateerd zijn aan een rustige woonwijk als omgeving.

Het betreft hier echter een indicatieve, algemene regeling. Steeds dient te worden gezien of er specifieke omstandigheden zijn, die nopen tot een nadere overweging.

Gevoelige bestemmingen

Aangezien dit plangebied te bestempelen is als gemengd stedelijk gebied wordt voor de betreffende gemengde bestemmingen een Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging opgenomen. Bij functiemenging worden beperkt milieubelastende bedrijven al dan niet onder voorwaarden toegestaan in de nabijheid van gevoelige functies. De Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging heeft drie categorieën waar de activiteiten toe behoren.

In categorie A vallen activiteiten die weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn. Er hoeven geen richtafstanden tot woningen in acht te worden genomen.

In categorie B komen activiteiten voor die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, maar er dient wel een bouwkundige afscheiding tussen de belastende activiteit en woningen en andere gevoelige functies in acht te worden genomen.

In categorie C vallen dezelfde activiteiten als onder B, maar deze activiteiten hebben een relatief grote verkeersaantrekkende werking. Een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is dan ook noodzakelijk.

Uitwerking milieuzonering

In dit plan zijn alleen activiteiten die vallen onder categorie A en B welke als bijlage zijn toegevoegd in de regels bij dit bestemmingsplan toegestaan.

Hieronder zijn de afstandseisen weergegeven.

Milieucategorie	Categorie	Richtafstand tot omgevingstype woonwijk
A	1	10 meter
B	Maximaal categorie 3.1 voor geluid	50 meter

De woningen in de nabijheid van de bestemming waar categorie A en B zijn toegestaan, zijn gelegen op een afstand van ten minste 50 meter. Hiermee wordt voldaan aan de afstandseisen uit de VNG – publicatie Bedrijven en milieuzonering.

Ten oosten van het plangebied is een betonmortelcentrale gevestigd. Blijkens het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van dit bestemmingsplan is verricht, veroorzaakt de centrale geen ontoelaatbare milieubelasting ter plaatse van de voorgenomen woningbouw en vormt het geen belemmering voor de realisatie hiervan.

5.2 Water

5.2.1 Algemeen

Sinds 1 november 2003 is het volgens het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) voor ruimtelijke plannen verplicht een watertoets uit te voeren. Het doel van de watertoets is de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen op het watersysteem in beeld te brengen en eventuele negatieve effecten zoveel mogelijk beperken door het nemen van maatregelen. Voor de voorgenomen plannen op locatie De Sniep wordt een planologische procedure gevolgd die valt onder de reikwijdte van de watertoets.

De maatschappelijke ontwikkelingen ten gevolge van de kredietcrisis legt een andere ruimtedruk op het gebied. Een deel van de eerder geplande waterpartijen zijn daardoor economisch niet haalbaar. In oktober 2009 is het concept bestemmingsplan (inclusief de waterparagraaf) op verzoek van de gemeente aangepast. De voorliggende waterparagraaf is opnieuw geactualiseerd op basis van de reactie op het Voorontwerp bestemmingsplan (november 2009) evenals het wateradvies van Waternet (maart 2010). De waterparagraaf dient als onderbouwing van de relevante wateraspecten in het nieuwe bestemmingsplan voor locatie De Sniep te Diemen.

5.2.2 Overleg waterbeheerder

Het beheer van de waterkwaliteit en -kwantiteit van zowel het polderwater als het boezemwater is in handen van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De uitvoerende taak van AGV wordt verricht door Waternet. In het kader van de watertoets hebben een drietal overleggen plaatsgevonden met Waternet.

In het eerste overleg van 22 februari 2006, is een eerste reactie gegeven met de belangen van AGV (contactpersoon: de heer P.J. Radsma). Naar aanleiding van het overleg is door Waternet een wateradvies opgesteld met de randvoorwaarden en uitgangspunten waarmee het waterschap werkt bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.

Op 18 februari 2008 is een tweede overleg gevoerd tussen de heer P.J. Radsma (Waternet) de heer J. Mehagnoul, mevrouw L. Kleijbeuker (gemeente Diemen), de heer M. Schaeffer en de heer N. Dolman (Royal Haskoning). In dit overleg zijn een aantal aspecten ten aanzien van de waterhuishouding besproken, zodat ze beter verankerd kunnen worden in de waterparagraaf van het bestemmingsplan De Sniep.

28 augustus 2009 heeft er een vervolgoverleg gevonden voor de herziening van het plan en de waterparagraaf. Aanwezig bij dit overleg waren de heer P.J. Radsma, de heer K. Wijtenburg (AGV), de heer P. de Ruijter, de heer R. van Veen (gemeente Diemen) en de heer P. Bos (Royal Haskoning). Hierin zijn de randvoorwaarden besproken waarmee aanpassingen aan de waterhuishouding mogelijk worden om meer uitgeefbare grond te creëren en de hoeveelheid open water te reduceren.

In reactie op het Voorontwerp Bestemmingsplan (15 november 2009) heeft Waternet namens AGV op 11 maart 2010 een formeel Wateradvies gegeven. Zij geeft aan dat het voorontwerp bestemmingsplan in overeenstemming is met voorafgaand besproken waterparagraaf-notitie, behalve als het gaat om de waterkwantiteit.

Naast het niet juist (100%) compenseren van het te dempen open water in de (water)bergingsberekening voor de Sniep, is onvoldoende duidelijk hoe het tekort aan oppervlaktewater binnen het plangebied gerealiseerd gaat worden. Wanneer een eventueel tekort aan waterberging niet binnen het plangebied kan worden gerealiseerd, moet een watervergunning aangevraagd worden. Dit valt echter buiten de ruimtelijke procedure van het bestemmingsplan.

In juli 2010 heeft tussen de heer P. de Ruijter en de heer P.J. Radsma overleg plaatsgevonden. Daarbij is overeenstemming bereikt over de watercompensatie. Het tekort aan water wordt elders in het peilgebied, maar buiten het plangebied, gecompenseerd.

5.2.3 Watergerelateerd beleid

a. Landelijk beleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Verandering van het klimaat, bodemdaling, schaarser wordende ruimte, veranderende maatschappelijke inzichten en technologische grenzen dwingen ons echter om anders om te gaan met water. Het huidige waterbeleid (uitwerking WB21⁷ en KRW⁸) is in het NBW-actueel⁹ integraal verwoord in het realiseren van de wateropgaven: *het op orde krijgen en houden van het watersysteem*. Basisprincipes van deze wateropgaven zijn: meer ruimte voor water, voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd en 'stand still' situatie (géén verdere achteruitgang in de waterkwaliteit). En dit is samengevat in de drietrapsstrategieën voor:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren);
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

b. Beleid Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

In februari 2010 is het Ontwerp Waterbeheersplan 2010-2015 ter inzage gelegd waarin het beleid van AGV is verwoord. Het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft drie hoofdtaken: zorg voor veilige dijken, zorg voor voldoende water en de zorg voor schoon water. Daarnaast zorgt het waterschap in het beheergebied voor: vaarweg- en nautisch beheer, facilitairen van het recreatief medegebruik van wateren en dijken, zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

In het Waterbeheerplan is het beleid voor al deze taken voor de komende 6 jaar opgenomen. Dit beleid vormt tevens het uitgangspunt voor de watergebiedplannen en voor de stedelijke waterplannen die gemeenten in afstemming met het waterschap maken. AGV heeft ervoor gekozen om dit Waterbeheerplan op te splitsen in een deel over de Kaderrichtlijn Water (KRW) en een deel over de overige onderwerpen. Omdat de KRW-maatregelen in een groter regionaal samenwerkingsverband zijn ontwikkeld was er noodzaak dit deel eerder uit te brengen. Dat is in 2009 gebeurd. De overige onderwerpen staan beschreven in dit Waterbeheerplan 2010-2015.

⁷ (nationaal) Waterbeleid 21^e eeuw

⁸ (Europese) KaderRichtlijn Water

⁹ Nationaal Bestuursakkoord Water actueel, juni 2008

Daarnaast zijn de uitgangspunten over hoe om te gaan met water in ruimtelijke plannen beschreven in de “Integrale Keur van AGV 2009” (vastgesteld december 2009). De Keur is een instrument waarmee AGV (een deel van) de doelen uit dit Waterbeheerplan kan realiseren. De afgelopen jaren heeft AGV het beleid voor vergunningen en voor een aantal thema’s vastgelegd in beleidsnotities, waaronder de beleidsnota’s “Inrichting, Gebruik en Onderhoud van wateren en oevers” en “Richtlijnen lozen regen-, grond- en leidingwater”. De Keur en de beleidsnotities maken onderdeel uit van de map “Watertoets vergunningverlening”.

De waterhuishoudkundige randvoorwaarden kunnen worden onderverdeeld in een aantal thema’s. Hieronder wordt er ingegaan op een aantal thema’s welke relevant zijn voor het ruimtelijke plan.

c. Lokaal beleid gemeente Diemen

In februari 2010 is door de gemeenteraad van Diemen het Gemeentelijk waterplan 2010-2028 vastgesteld. Met dit waterplan geven gemeente Diemen en AGV invulling aan het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Het waterplan gaat door waar de reguliere taken van de gemeente en het waterschap ophouden en waar deze twee organisaties elkaar aanvullen en kunnen versterken. Het waterplan slaat een brug tussen de reguliere plannen en taken zoals beschreven in het Gemeentelijke Rioleringsplan van de gemeente en het Watergebiedsplan van het waterschap.

In het waterplan zijn verschillende maatregelen opgenomen om de natuur te versterken zoals de aanleg van natuurvriendelijke oevers die als step stones dienen binnen het stedelijke gebied. Maar ook het maken van heldere afspraken over het beheer van deze natuurvriendelijke oevers of het geven van voorlichting over onkruid beheer aan bewoners. Om het ecologische potentieel van het water beter tot zijn recht te laten komen zijn ook waterkwaliteitsmaatregelen als baggeren en evaluatie van het monitorings cyclus opgenomen in het waterplan. Het watersysteem moet volgens de afspraken uit het NBW in 2015 op orde zijn en daarna op orde blijven. Het watersysteem is in kwantitatieve zin op orde; de laatste knelpunten zijn al opgepakt en worden door de gemeente in samenwerking met AGV opgelost. Diemen ziet zich echter wel geconfronteerd met de uitdaging van het slim inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen zoals de uitbreiding van de infrastructuur in het noorden, ontwikkeling van de Plantage de Sniep in het centrum en de ontwikkeling van het Bergwijckpark in het zuiden van de gemeente. Deze uitdagingen, evenals de ingrepen die de forse uitbreiding van Rijkswegen met zich meebrengt, vormen echter ook kansen voor het water in Diemen.

Water is niet enkel een drager van natuur maar ook van cultuur; het Waterplan Diemen vraagt aandacht om de geschiedenis van Diemen en haar relatie met het water weer meer zichtbaar te maken. De Weesper- en Muidertrekvaart hebben een grote rol gespeeld in de economische ontwikkeling van het gebied. Diemen wil met dit waterplan zorgen dat water kan aansluiten bij omgevingsvraagstukken en invulling kan geven aan dat streven, omdat water bij kan dragen aan een betere leefomgeving. Te denken valt aan het omgaan met klimaatveranderingen; bij extreme neerslag kan water tijdelijk op straat geborgen worden, als de straat hiervoor is ingericht. Ook het inrichten van waterspeelplekken, het geven van voorlichting op scholen en faciliteren van recreatie in de buurt van water maken dat meer mensen zich bewust zijn van water en haar belang en functies.

5.2.4 Watersystemen huidige situatie (algemene kenmerken watersysteem)

In en om het plangebied zijn enkele watergangen en peilvakken aanwezig: een zuidelijk peilvak (Amstellandboezem) en een noordelijk peilvak (Diempolder). Onderdeel van de Amstellandboezem is de Muidertrekvaart, dat in verbinding staat met de Weespertrekvaart ten zuiden van het plangebied. De Weespertrekvaart is in de Keur van het waterschap gekenmerkt als vaarwater. Ook de watergangen ten zuiden van de Muiderstraatweg behoren tot de Amstellandboezem met een vast streefpeil van NAP -0,40 m. De watergangen ten noorden van de Muiderstraatweg behoren tot de Diempolder met een vast streefpeil van NAP -1,90 m. In het noordelijke deel van het plangebied (industrieterrein Pantar AGO) zijn nog diverse relatief kleinere watergangen aanwezig die worden onderbemaald op NAP -2,15 m. Met de herinrichting van dit bestaande industrieterrein in de ontwikkeling van de Plantage de Sniep is voorgesteld om de onderbemaling op te heffen en op te nemen in het watersysteem van de Diempolder.

Op de functiekaart van het Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht (Waterbeheersplan 2010-2015) is het water, zowel ten zuiden als ten noorden van de Muiderstraatweg, gekarakteriseerd als 'Stedelijk water'. Aan dit type water zijn de functies natuur-, leef- of gebruikswater toegekend. De functies zijn gebaseerd op het provinciale Streekplan en Waterhuishoudingsplan. Daarnaast is met de indeling van functies in het Waterbeheerplan rekening gehouden met actuele kaders, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het NBW actueel.

De gebieden die gekenmerkt zijn als stedelijk water zijn gebieden met veel woon- en werkbebauwing, inclusief infrastructuur en kleine groengebieden. Kenmerkend voor het stedelijke gebied is intensief gebruik en veel verharding. Het peilbeheer in het stedelijke gebied is afgestemd op beschermen van de fundering van bebouwing, en op voorkomen van grondwateroverlast (voor zover beïnvloedbaar met peilbeheer). Tevens, zijn er in het kader van de KRW ecologische doelstellingen gekoppeld aan de functie stedelijk water. De KRW is gericht op een goede ecologische en chemische toestand van het oppervlaktewater. In relatie met de KRW gelden er voor het plan De Sniep diverse aandachtspunten, zoals ondermeer de scheiding van schoon en vuil water, op diepte houden van watergangen, een natuurvriendelijke inrichting en onderhoud van oevers en het voorkomen een aanpakken van verontreinigingsbronnen van hemelwater.

De Muiderstraatweg die door het midden van het plangebied loopt, is een regionale waterkering. Dit waterstaatswerk voorkomt inundatie van de Diempolder bij hoge waterstanden in de boezem. Bij werkzaamheden binnen het invloedsgebied van deze waterkering is ontheffing van de Keur noodzakelijk. Leidend in de beoordeling zal zijn, of de waterkering door de voorgenen plannen zijn stabiliteit behoudt.

5.2.5 Effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem

a. Waterkwantiteit

Voor het tijdelijk bergen van de overtollige neerslag is per peilvak (watersysteem) een bepaalde oppervlakte aan (functioneel) open water nodig voor waterberging. Het waterbergend vermogen neemt af bij een afname van de oppervlakte open water en bij een toename van de oppervlakte verharding. Zonder compenserende (waterberging) maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie hierdoor verslechteren. Bij een afname (te dempen) van bestaand oppervlakte water moet 100% worden gecompenseerd, terwijl 10% van de toename van de oppervlakte verhard gecompenseerd moet worden als oppervlaktewater. Tabel 6 geeft een overzicht van de hoeveelheden water en verhard oppervlak in de oude en nieuwe situatie. Ook is aangegeven of er een waterbergingstekort of overschot is.

Tabel 6: Bepaling waterberging De Sniep

Watersysteem	Huidig [m ²]	Voorgesteld [m ²]	Verschil [m ²]	Te compenseren	
				[%]	[m ²]
Noord (Diemerpolder, inclusief op te heffen onderbemaling industrieterrein Pantar AGO; NAP -1,90 m)					
Water	8.952	8.134	-818	100 %	818
Verharding	26.928	94.679	+67.751	10 %	6.775
Te compenseren waterberging (overschot -/ tekort +)					7.593
Zuid (Amstellandboezem; NAP -0,40 m)					
Water	8.540	10.297	+1.757	100 %	-1.757
Verharding	68.390	73.604	+5.214	10 %	521
Te compenseren waterberging (overschot -/ tekort +)					-1.236

Uit de bepaling waterberging blijkt dat er voor het deelgebied in de Diemerpolder een waterbergingstekort is van 7.593 m² terwijl er in de Amstellandboezem sprake is van een overschot van 1.236 m². Vanwege het uitgangspunt van "niet-afwentelen" kan het bergingsoverschot in de boezem niet gebruikt worden als compensatie voor het tekort in de polder. Het streven is om het tekort van 7.593 m² oppervlaktewater (zoveel mogelijk) te compenseren binnen het eigen plangebied in extra open water en/ of in alternatieve waterberging (zoals doorlatende verharding, sedumdaken, groene berging etc.). Wanneer dit niet binnen het plangebied zelf gerealiseerd kan worden, vindt nadere afstemming plaats met de gemeente Diemen over compensatie buiten het plangebied in hetzelfde watersysteem van de Diemerpolder. Hiervoor moet een watervergunning aangevraagd worden.

Naast het creëren van waterberging biedt het afkoppelen van hemelwater ook goede mogelijkheden om de drietrapsstrategie uit de WB21 (vasthouden, bergen, afvoeren) in het plangebied toe te passen:

- Vasthouden: hierbij kan worden gedacht om hemelwater van gevels en daken, waar mogelijk, zoveel mogelijk te benutten (toiletspoeling, (dak)tuinen, e.d.).
- Bergen: Hemelwater dient tijdelijk op straat, in het rioolsysteem en in oppervlaktewater geborgen te worden.

- Afvoeren: Hemelwater kan bovengronds of ondergronds worden afgevoerd. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van infiltratie in de bermen of direct in de bodem via waterdoorlatend bestratingmateriaal. Hierbij ligt de nadruk op het vertraagd afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater/grondwater.

Voor goed peilbeheer, zal voor het deel ten noorden van de Muiderstraatweg, een inlaat vanuit de boezem worden aangebracht. Deze inlaat zal ter hoogte van de ijsbaan, gelegen aan de oostkant van het plangebied, worden aangebracht. De hiervoor nieuw te graven watergang van de ijsbaan richting het plangebied, wordt middels een duiker verbonden met het oppervlaktewater van De Sniep. Gezien het hogere peil van de boezem ten opzichte van de Diemerpolder, geschiedt de inlaat van water onder vrij verval.

b. Waterkwaliteit

Het beleid van het waterschap is gericht op duurzame principes en de drietrapsstrategie voor waterkwaliteit uit de WB21 (voorkomen, scheiden, zuiveren). Wat betreft het riolerings- en afwateringsstelsel betekent dit het minimaliseren van de afvoer van schoon hemelwater naar de AWZI (afvalwaterzuiveringsinstallatie). Uitgangspunt hierin is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon hemelwater van gevels en daken wordt waar mogelijk benut en mag rechtstreeks via het hemelwaterriool (HWA) naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd. Hierbij dient in de nieuwe bebouwing onder andere kritisch gekeken te worden naar de toepassing van uitloogbare materialen. Het afvoeren van hemelwater van bestrating naar het oppervlaktewater dient bij voorkeur te geschieden via bodem- of bermassage. Voor infrastructuur wordt verwezen naar de betreffende beslisbomen, opgenomen in de beleidsnotitie "Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater", opgesteld door AGV/Waternet.

In het gebied zal een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd. Het huishoudelijk- en bedrijfsafvalwater zullen via het DWA-stelsel (droogweerafvoer) worden afgevoerd naar de rioolzuiveringsinstallatie. Het hemelwater, afstromend van daken en overige terreinverhardingen, zal via het HWA-stelsel worden geloosd op het oppervlaktewater. In het plan zullen de mogelijkheden worden onderzocht om afstroming van potentieel vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater te voorkomen. Voor het afstromende wegwater van de hoofdinfrastructuur (Muiderstraatweg en de 'tramlus') zal een zuiveringsvoorziening voor het lozingspunt worden geplaatst.

In het plangebied wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen zonder doodlopende einden. Echter, door ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om de Muidertrekvaart, gelegen langs de Muiderstraatweg, in westelijk richting door te trekken en te verbinden met ander oppervlaktewater. Hierdoor heeft de Muidertrekvaart een doodlopend eind. Om in deze watergang voldoende doorspoeling te realiseren, zullen alle lozingspunten van het HWA-stelsel op het einde van de Muidertrekvaart worden aangebracht.

Door het te realiseren inlaatpunt, ter hoogte van de ijsbaan aan de oostkant van het plangebied, zal de watercirculatie van het oppervlaktewater van het noordelijk deel van het plangebied worden bevorderd.

c. Beheer en onderhoud

De oevers grenzend aan particuliere percelen moeten worden onderhouden door de aanliggende perceeleigenaar. De openbare oevers zullen in onderhoud en beheer zijn van gemeente Diemen. Over de wijze van beheer en onderhoud van natuurvriendelijke oevers in het gebied, zal afstemming plaatsvinden met het waterschap. Volgens het beleid van het waterschap dienen de permanent watervoerende watergangen in het stedelijke gebied te voldoen aan een minimale waterdiepte van 1,00 meter bij streefpeil en een minimale waterlijn van 5 meter. Het talud mag niet steiler zijn dan 1:1,5. De watergangen en oevers zullen goed bereikbaar zijn voor rijdend onderhoud. Als het onderhoud vanaf het water zal worden uitgevoerd dan moet het betreffende water een breedte op het wateroppervlak hebben van minimaal 5 meter. Voor varend onderhoud zal een 'boot-te-water-plaats' worden aangelegd.

Indien tijdens periodieke bagger- en maaiwerkzaamheden ter plekke geen ruimte is om de baggerspecie of maaisel op de kant te zetten, zal dit, voor tijdelijke opslag, worden afgevoerd naar de locatie ten oosten van de Provinciale weg aan de zuidkant van de Muiderstraatweg.

In het plangebied zal minimaal 25% van de oevers van de watergangen/waterpartijen natuurvriendelijk worden ingericht. Waar natuurvriendelijke oevers worden ingericht, evenals waar en welk type oeverbescherming elders wordt aangelegd, zal nader worden bepaald. Met het waterschap zullen afspraken worden gemaakt over de uitgangspunten als bijvoorbeeld het materiaal gebruik, de opbouw en de wijze van constructie.

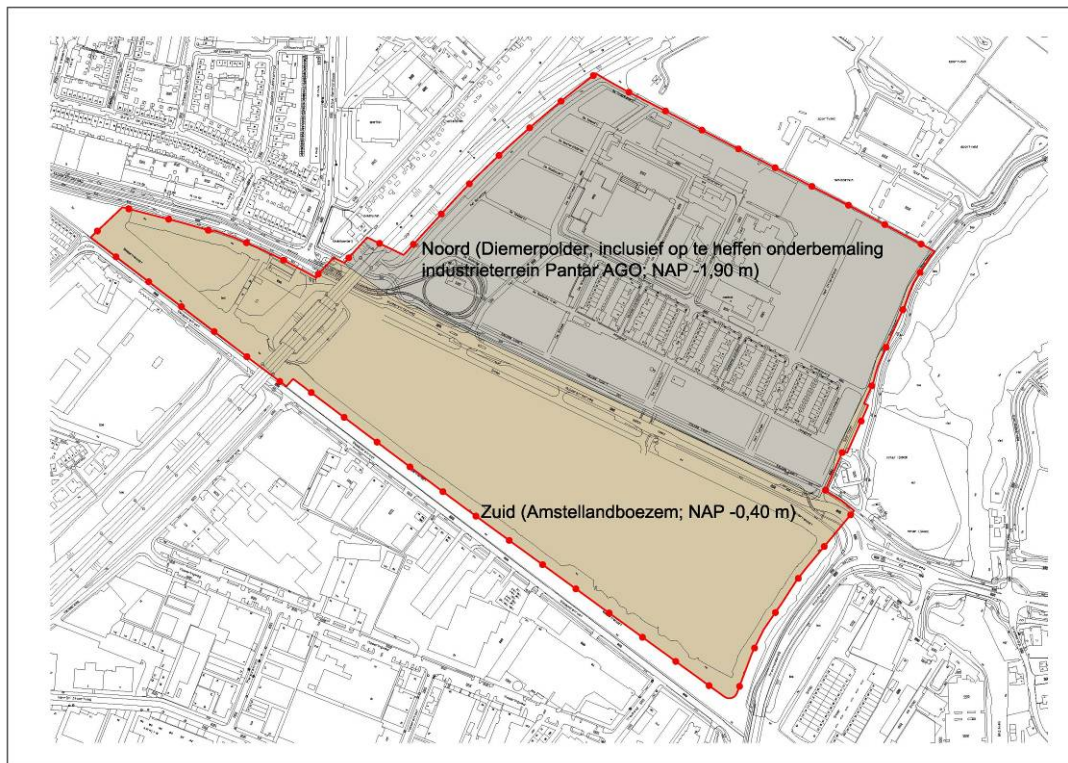
d. Kunstwerken

In het nieuwe watersysteem wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen met een minimum aantal duikers. De voorkeur voor het kruisen van infrastructuur en de watergang gaat uit naar bruggen. Duikers krijgen een minimale doorsnede van 600 mm. Als een duiker deel uitmaakt van een primaire watergang, krijgen ze een minimale doorsnede van 800 mm. Om verstoppingen of opstuwingen te voorkomen, worden lange duikers zoveel mogelijk vermeden. Duikers langer dan 35 meter krijgen een inspectieput.

e. Drooglegging

Een duurzame waterhuishouding is gericht op het voorkomen van wateroverlast. Er wordt in het plan rekening gehouden met de grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties. Deze grondwaternorm luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,50 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,90 meter. De gemiddelde drooglegging in het gebied is circa 1,10 meter. Indien nodig, zullen drains worden aangelegd om grondwateroverlast te voorkomen/beperken. Eventuele kelders en parkeergarages worden waterdicht uitgevoerd. Belemmering van de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater, door ondergrondse werken, zal zoveel mogelijk worden voorkomen. Verwacht wordt, dat door de funderingen van woningen en tuilmuren langs de waterpartij bij Kriekenoord, de afstroming van grondwater zal worden belemmerd. Om grondwateroverlast te beperken/voorkomen zullen hier voorzieningen moeten worden aangelegd.

Door de scheiding van de twee peilvakken aan de noord- en zuidkant van de Muiderstraatweg, zal door de waterkering een grondwaterstroming ontstaan die voor de woningen aan de noordzijde van de Muiderstraatweg mogelijk voor grondwaterproblemen kunnen zorgen. Er zal middels een grondwaterberekening gekeken moeten worden naar de te verwachten grondwaterstand aan de benedenstroomse zijde.



Afbeelding 5.4: Peilvakken

f. Wateropgave

Op grond van het Nationaal Bestuursakkoord Water heeft het waterschap de verplichting om de regionale watersystemen te toetsen aan de werknormen voor wateroverlast. Voor Diemen dient de wateropgave nog te worden bepaald. De bepaling van de wateropgave zal in het opstellen van het waterplan Diemen worden meegenomen. Het teveel aan oppervlaktewater in de Sniep, door overcompensatie, kan worden gebruikt voor een eventuele wateropgave in de gemeente Diemen.

5.2.6 Vertaling naar de juridische regeling

Beschermend regime

Inbedding van bestaande elementen die belangrijk zijn voor een goede waterhuishouding:

- het bestemmen van belangrijke waterlopen;
- planologische bescherming van waterkeringen door middel van dubbelbestemmingen;
- waarbij de bestemming waterkering primair is;

- uitsluiting of beperking bebouwingsmogelijkheden van grote onbebouwde oppervlakten (zoals oevers en parken).

Bevorderend regime

Het bieden van ruimte voor toekomstige ontwikkelingen ter verbetering van de waterhuishouding:

- het vastleggen (door middel van bestemmingen of anderszins) van voldoende (nieuw) waterbergend vermogen;
- het opnemen van "waterhuishoudkundige voorzieningen" in meerdere doeleindenomschrijvingen, niet alleen ten behoeve van (bijvoorbeeld) extra waterberging maar ook flexibele oeverinrichtingen, aanleg van drainages etc.;
- flexibele locatie- en inrichtingsvoorschriften ten behoeve van aanleg of verandering van waterhuishoudkundige voorzieningen.

5.3 Ecologie

Vanuit de wet- en regelgeving ten aanzien van de natuurbescherming worden eisen gesteld aan ingrepen in het landschap. Het wettelijke kader maakt onderscheid tussen enerzijds de gebiedsbeschermende wet- en regelgeving en anderzijds de soortbeschermende wet- en regelgeving. Indien een negatief effect optreedt op beschermde soorten of gebieden dient voor de uiteindelijke ingreep (de bouwfase) toestemming (in de vorm van een ontheffing of vergunning) te worden aangevraagd bij bevoegd gezag (dikwijls het Ministerie van LNV of de provincie). In het kader van een bestemmingsplan of een wijziging van een bestemmingsplan kan geen ontheffing of vergunning worden verleend. In deze fase van de planvorming moet echter wel al rekening worden gehouden met eventuele effecten in de uitvoeringsfase. Bij het opstellen van het bestemmingsplan moet goed naar de uitvoerbaarheid worden gekeken en moet blijken dat het plan te zijner tijd uitvoerbaar is, indien nodig na verlening van noodzakelijke ontheffing en/of vergunning.

In het plangebied zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het voorkomen van beschermde soorten en beschermde natuurgebieden (zie nummers 17 tot en met 21, bijlage I). Daarbij is voor een aantal ontwikkelingen in het plangebied ontheffingen verleend op grond van de Flora- en faunawet. In dit hoofdstuk wordt eerst een toelichting op de wetgeving gegeven. Vervolgens wordt het voorkomen van en de effecten op beschermde gebieden en soorten besproken.

Wettelijk kader

Gebiedsbescherming

Op 1 oktober 2005 is de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Deze wet is een wijziging op de eerdere Natuurbeschermingswet 1998 waardoor ook internationale verplichtingen uit Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en diverse verdragen (bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar betreffende de bescherming van wetlands) in de nationale regelgeving zijn verankerd.

Het merendeel van de beschermde gebieden bestaat uit gebieden die zijn aangewezen of aangemeld voor de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, de “Natura 2000-gebieden”. Voor elk Natura 2000-gebied is een aanwijzingsbesluit opgesteld waarin is opgenomen voor welke soorten en/of habitattypen het betreffende gebied van belang is. In deze aanwijzingsbesluiten zijn instandhoudingsdoelstellingen (IHD) gedefinieerd. Deze beschrijven per soort of habitatype wat de doelen zijn om de natuurwaarden in een “gunstige staat van instandhouding” te brengen of te behouden. In een Natura 2000-beheerplan moet vervolgens aangegeven worden hoe deze doelen in ruimte en tijd gerealiseerd worden en wat de beoogde resultaten in samenhang met het bestaande gebruik zijn. Van nieuwe activiteiten in de vorm van projecten en/of plannen die in of rondom een Natura 2000-gebied plaatsvinden, moet getoetst worden of deze mogelijk negatieve effecten hebben op de soorten en/ of habitattypen en daarmee ingaan tegen de IHD.

Ecologische hoofdstructuur

De vorming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een concrete uitwerking van De Nota Ruimte (2005) en de Nota Natuur voor mensen, Mensen voor Natuur (2000). Het ruimtelijke beschermingsbeleid voor de EHS is gericht op het instandhouden van kenmerken en waarden die wezenlijk zijn voor behoud, herstel en ontwikkeling van de EHS-gebieden. Ter versterking van de samenhang van de grotere eenheden binnen de EHS worden ‘robuuste verbindingen’ nader uitgewerkt. Binnen de robuuste verbindingen is naast de functie natuur ook plaats voor functies als recreaties, waterbeheer, landschap en cultuurhistorie. Onderdeel van de EHS vormen ook de ecologische verbindingzones (evz’s).

Effecten op de EHS moeten voorkomen worden of in ieder geval gecompenseerd worden. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen het rijk en de provincies, vastgelegd in de nota “Spelregels EHS”. Naast de tot nu toe gehanteerde restrictieve benadering (“nee tenzij”) zijn er nu ook de instrumenten herbegrenzing en saldobenadering.

Soortenbescherming

Naast speciaal aangewezen gebieden worden ook diverse planten – en diersoorten beschermd op basis van Europese en Nederlandse wet- en regelgeving. In de bijlagen van de EU- Habitatrichtlijn zijn diverse beschermde dier- en plantensoorten aangewezen. Dit soortbeschermingsregime is op nationaal niveau geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. Naast de op Europees niveau beschermde soorten worden in deze wet ook een aantal soorten genoemd, die alleen op nationaal niveau beschermd zijn. Voor de groep bedreigde en ernstig bedreigde diersoorten en soorten die wordt vermeld in bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn geldt het meest strikte beschermingsregime. Voor de meer algemeen voorkomende soorten zijn de afwijkingscriteria minder streng.

De Flora- en faunawet bevat diverse concrete verbodsbepalingen die de soorten tegen nadelige effecten beschermen. Indien in het landschap wordt ingegrepen, dienen dit getoetst te worden op hun effecten op beschermde soorten. Bevoegd gezag, in dit geval, het Ministerie van LNV, kan ontheffing verlenen. In het kader van een bestemmingsplan kan geen ontheffing worden verleend. Echter moet in deze fase van de planvorming al rekening worden gehouden met eventuele effecten in de uitvoeringsfase.

De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient te worden aangetoond. Dat betekent dat er op voorhand geen redenen denkbaar mogen zijn die tot gevolg kunnen hebben dat een ontheffing niet verleend kan worden.

Beschermde planten en dieren zijn onderverdeeld in drie categorieën; algemene soorten, overige soorten en streng beschermde soorten. Elke categorie kent een eigen beoordelingstoets voor ontheffingverlening.

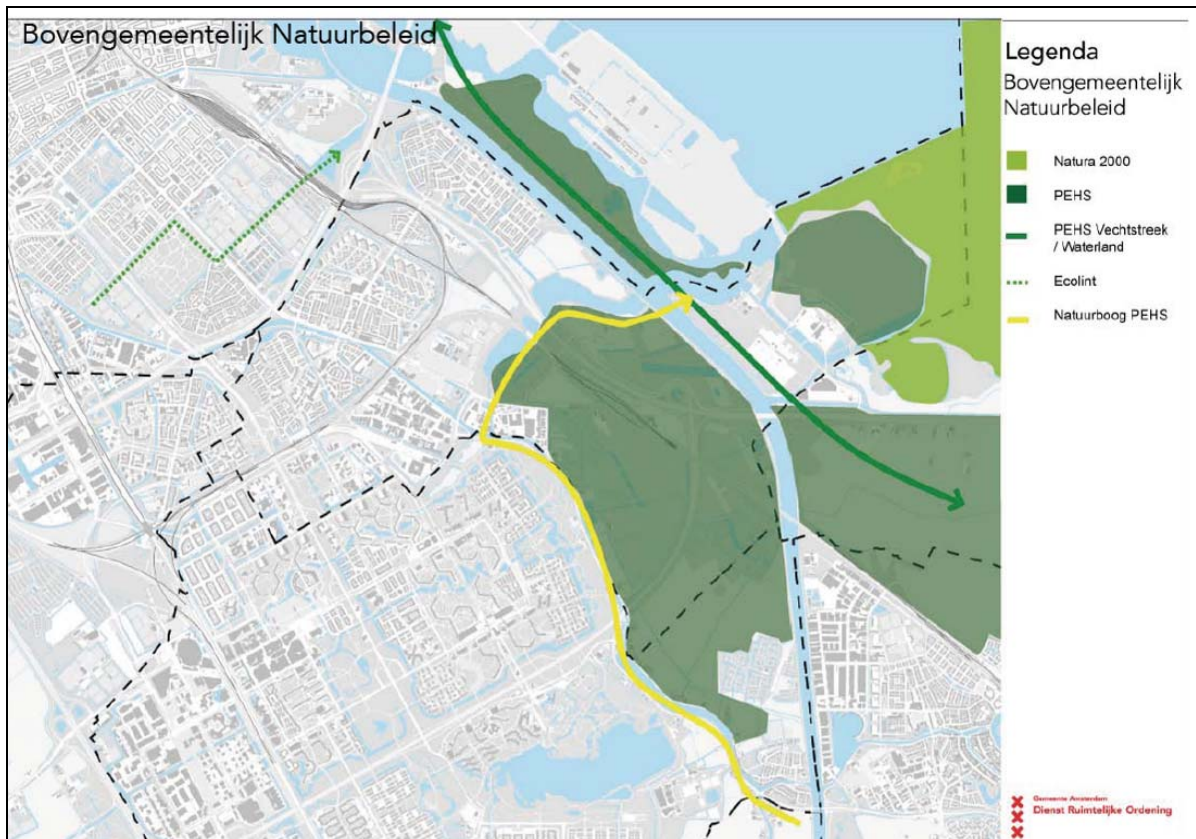
Vogels zijn in het kader van de Flora- en faunawet alleen in de broedperiode beschermd. Dat betekent dat werkzaamheden niet ontheffingsplichtig zijn indien ze plaatsvinden buiten de broedperiode. Daarnaast zijn blijvende en meermaals gebruikte nesten altijd beschermd. Deze blijvende nesten zijn met name van vogels die hollen in oude bomen benutten en roofvogels.

Plangebied

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet aangewezen als Natura 2000-gebied of beschermd natuurmonument, noch ligt het binnen een gebied dat als EHS-gebied is aangewezen. Wel grenst het gebied ten oosten aan de provinciale ecologische verbindingzone IJmeer – Ronde Hoep, ook wel aangeduid als “De Natuurboog”. De Natuurboog verbindt de Diemer Vijfhoek in het IJmeer met de polder de Ronde Hoep in Amstelland.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich het sportcomplex De Diemen met sportvelden, beplantingen en sloten, wat overgaat in de “Spoordriehoek”, een vochtig tot nat afwisselend begroeid gebied. Tussen de Spoordriehoek en het sportcomplex wordt een ecologische verbindingzone ontwikkeld.



Afbeelding 5.5: Bovengemeentelijk natuurbeleid uit Natuurbeleidsplan Diemen, augustus 2009

Soortenbescherming

Er zijn verschillende onderzoeken verricht naar beschermde soorten. Daarbij werd in de onderzoeken die zijn verricht in 2002 en 2003 de volgende conclusies getrokken:

- Op plaatsen waar de vegetatie is verwilderd is een begroeiing ontstaan met ruig grasland, veel riet en opslag van wilgen en elzen. Naar stedelijke begrippen betreft dit een schaarse biotoop waarin een groter aantal algemene vogels, zoogdieren en dagvlinders nog kan leven. Ook is een zandig gedeelte aanwezig, waar een aantal, meer zeldzame soort voorkomt, zoals echt duizendguldenkruid en rietorchis.
- Vrijwel alle planten- en diersoorten zullen lijden onder de werkzaamheden die in De Sniep zullen gaan plaatsvinden.
- Binnen de gemeente Diemen zijn geen gronden beschikbaar voor het compenseren van natuurwaarden die door het onderhavige project verloren zullen gaan. Er is in de omgeving van het plangebied geen ruimte beschikbaar om de biotopen te compenseren.
- De beschermde soorten kunnen gebruikmaken van De Diemen, de Diemerdriehoek en de compenserende maatregelen die zijn voorgesteld in de rapportage, behorende bij het gebied aan de noordelijke zijde van de Muiderstraatweg.
- De volgende beschermde soorten, Rode Lijst- en Habitatrichtlijnsoorten komen (mogelijk) in het gebied voor:

Tabel 7

Soort	Opmerking
ringslang	komt hoogstwaarschijnlijk voor, in ieder geval als zwerver;
zandhagedis	komt mogelijk voor in het zandige gedeelte, in een kleine populatie;
amfibieën	hebben te lijden onder de werkzaamheden, indien in de nieuwe situatie geen zonnig gelegen poelen of sloten meer aanwezig zullen zijn, met voldoende waterkwaliteit en flauwe taluds. rugstreeppad zet eitjes af in ondiep water met riet, de soort zal onder de werkzaamheden hebben te lijden, indien dit in de nieuwe situatie niet in voldoende mate meer aanwezig is.
vogels	klapekster is een doortrekker, is niet op De Sniep aangewezen; de krooneend is een zwever, De Sniep vormt geen leefgebied; de overige (algemene) vogelsoorten die in het gebied broeden hebben naar verwachting onder de werkzaamheden te lijden;
watervleermuis, gewone- en ruige vleermuis	gebruiken De Sniep als foerageergebied;
overige zoogdieren	gebruiken De Sniep als leefgebied.
kleine modderkruiper	komt hoogstwaarschijnlijk voor; indien de waterhuishouding niet verandert door de werkzaamheden zal de populatie naar verwachting nauwelijks hebben te lijden onder de werkzaamheden;
plantensoorten	verwilderde tuinplanten worden niet als kenmerkend en waardevol aangemerkt;

Naar aanleiding van de conclusies uit de eerste twee Flora- en faunaonderzoeken heeft een vervolgonderzoek plaatsgehad naar de daadwerkelijke aanwezigheid van de rugstreeppad en de zandhagedis. De uitkomst van dit vervolgonderzoek is geweest dat het voorkomen van de zandhagedis in het plangebied niet is vastgesteld. In het plangebied is een klein aantal rugstreeppadden aangetroffen. Hiervoor is een ontheffing ex art. 75 Ffw verleend en is een compensatieplan opgesteld.

Vervolgens is in 2005 een volgend Flora en faunaonderzoek uitgevoerd voor de derde fase van het plangebied (zie tabel 7). In dit onderzoek werden de volgende conclusies getrokken:

- Op basis van de uitgevoerde inventarisatie moet voor twee diersoorten, te weten de ringslang en de kleine modderkruiper, een ontheffing (van art. 9-12 Ffw) worden aangevraagd voor het vernietigen en verstoren van diersoorten en hun leefomgeving.
- Een ontheffing (van art. 13 Ffw) dient te worden aangevraagd voor het vangen en uitzetten van soorten om deze veilig te stellen voor aanvang van de werkzaamheden.
- Door het nemen van compenserende en mitigerende maatregelen ten aanzien van de nieuwe terreininrichting, kunnen bepaalde soorten, die nu in het gebied voorkomen, na de realisatie van het plan weer terugkomen. Enkele belangrijke accenten hierbij zijn:
 - o de inrichting van waterpartijen, overhoeken en groenstructuren af te stemmen op de aanwezige soorten en op de omgeving;
 - o bij het terugplaatsen van beplanting ervoor zorgen dat de groenstructuur stevig, lijnvormig en verbindend blijft;
 - o het toepassen van inheemse soorten beplantingen.

- Met het oog op de uitvoering van werkzaamheden worden in de rapportage tevens diverse maatregelen aanbevolen, waarmee de beschadiging of verstoring van beschermde soorten kan worden beperkt dan wel voorkomen, zoals:
 - o het beperken of achterwege laten van werken tijdens bepaalde (voortplantings- of broed) seizoenen of dagdelen (bijvoorbeeld 's nachts);
 - o het creëren van tijdelijke schuilplaatsen voor de periode dat oude beplanting gerooid is, maar nieuwe aanplant nog geen beschutting kan bieden;
 - o het controleren van te rooien beplantingen op in gebruik zijnde nesten;
 - o het voorkomen dat soorten zich opnieuw in het gebied gaan vestigen (bijvoorbeeld door regelmatig te maaien);
 - o het voorafgaand of tijdens de uitvoering van werken vangen van nog aanwezige (vis)soorten en deze in een andere geschikte biotoop weer uitzetten;
 - o het bieden van ontsnappingsmogelijkheden voor achtergebleven dieren.
- Het plangebied kan uit het oogpunt van natuurbescherming het beste bouwrijp gemaakt worden in de periode tot en met februari. Indien dit niet haalbaar is kan vanaf augustus weer met de werkzaamheden worden gestart. Houtachtige beplanting dient bij voorkeur in de periode half februari tot half maart te worden verwijderd. Hierdoor worden zowel overwinterende amfibieën als broedende vogels ontzien.

Tenslotte heeft in 2006 een laatste Flora- en faunaonderzoek plaatsgehad. In dat onderzoek werden de volgende conclusies getrokken:

- Op basis van de uitgevoerde inventarisatie moet voor de kleine modderkruiper een ontheffing (van art. 9, 10 en 11 Ffw) worden aangevraagd voor het vernietigen en verstoren van de soorten en zijn leefomgeving.
- Daarnaast dient een ontheffing (van art. 13 Ffw) te worden aangevraagd voor het vangen en uitzetten van de modderkruiper en beschermde amfibieën om deze veilig te stellen voor aanvang van de werkzaamheden.
- Voor het verstoren van soorten die het gebied alleen als foerageergebied gebruiken hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. De omgeving biedt voldoende alternatieven om hierin te voorzien.
- Evenmin hoeven beschermde soorten binnen het plangebied, die door de ingrepen niet worden verstoord, of waarvan geen (tijdelijk) leefgebied verdwijnt, in een ontheffingsaanvraag te worden betrokken.
- Tot slot is ook voor beschermde vogels geen ontheffing vereist, mits wordt voldaan aan de in de Flora- en faunawet gestelde voorwaarden inzake de bescherming van broedgevallen.

Op grond van de resultaten uit de Flora- en faunaonderzoeken heeft de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in het kader van de ontwikkelingen in het plangebied de volgende ontheffingen van de Flora en fauna wet verleend:

1. ontheffing Ffw van 25 februari 2002, nr. FEF 27b/2001/083;¹⁰

¹⁰ De Minister heeft op 9 januari 2003 (kenmerk pos.rap.NB2001.083.jo) een positief oordeel uitgesproken over de rapportage "Inrichting en beheer ecologische verbindingzone tussen de Diemerdriehoek en de Diemen". Gelijktijdig is het tijdvak van de ontheffing van 25-02-2002 met een jaar verlengd, en is het ontheffingsgebied uitgebreid.

2. ontheffing Ffw van 21 november 2003, nr. FF/75C/2003/014. De ontheffing geldt voor het tijdvak van 1-11-2003 t/m 31-10-2008;
3. ontheffing Ffw van 23 november 2006, nr. FF75c.06.toek.0238.mg. De ontheffing geldt voor het tijdvak 23-11-2006 t/m 1 september 2011 (zie nummer 22 t/m 24, bijlage I).

Doordat er tijd heeft gezeten tussen de ecologische onderzoeken en de opstelling van het bestemmingsplan is in 2009 door een ecooloog een veldbezoek verricht in het hele plangebied. Ook heeft in 2010 een aanvullend ecologisch veldonderzoek plaatsgevonden (zie nummer 26, bijlage I). In dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- De Poel is de meest waardevolle plek ken dient zo lang mogelijk ongemoeid gelaten te worden.
- Er zitten geen rugstreeppadden en oeverzwaluwen in het gebied.
- De kleine plevier is aangetroffen in het gebied en broedt zeer waarschijnlijk bij de poel aan de kant van de Weespertrekvaart. Werkzaamheden bij de poel aan die kant moeten tot en met augustus worden vermeden.

Verder zijn de hiervoor genoemde ontheffingen ook nader beschouwd (zie nummer 25, bijlage I). Daarbij is gebleken dat bij de eerste ontheffing geen einddatum staat vermeld maar dat, als deze niet verlengd is, deze is verlopen op januari 2008. Ontheffingen worden namelijk verleend voor een periode van maximaal 5 jaar. Ook voor de tweede ontheffing geldt dat deze voor maximaal vijf jaar geldig is. De ontheffing gold voor het tijdvak van 1-11-2003 t/m 31-10-2008. Het is vermeldenswaardig dat er geen ontheffing meer is voor de rietorchis (tabel 2-soort) en de rugstreeppad (tabel 3-soort).

Alleen de derde ontheffing is qua tijdvak nog geldig is voor het vangen en verplaatsen van de kleine modderkruiper en voor het vergraven en dempen van een aantal watergangen. De rugstreeppad is niet genoemd in deze ontheffing. Dit komt omdat ecologisch onderzoek in 2006 heeft uitgewezen dat het plangebied niet geschikt is geacht als leefgebied voor de soort. Deze redenering klopt deels, aangezien het terrein bouwrijp is gemaakt door deze met zand op te hogen. De kans op de aanwezigheid van tijdelijke natte laagten en voortplantingsplaatsen is daarmee gering. In voornoemd onderzoeksrapport is niets gezegd over de aanwezigheid van zandhopen. Zandhopen kunnen een onderdeel uitmaken van een winteronderkomen van de soort. De overwinteringslocaties zijn vaak zandige plekken in de nabijheid van water. De vorming van regenplasjes op het opgespoten zand is klein, maar niet ondenkbaar. Bij de tijdelijke vorming van regenplassen op opgespoten zand in het voorjaar kunnen rugstreeppadden ook massaal aanwezig zijn (Bron: soortendatabase van het Ministerie van LNV). Het voorkomen van de soort kan op basis van bovenstaande gegevens en de door de ecooloog uitgevoerde inventarisatie in 2009 niet definitief worden uitgesloten.

Verder is op basis van hierboven genoemd onderzoek geconcludeerd dat de te slopen gebouwen niet geschikt zijn voor vleermuizen. De bebouwing lijkt weinig geschikt voor vleermuizen, omdat er geen spleten en kieren aanwezig zijn en het dak en dakranden strak zijn afgewerkt.

Doordat niet duidelijk is of er achter de open stootvoegen van de bebouwing open ruimten aanwezig zijn, kan het voorkomen van vleermuizen hier niet volledig worden uitgesloten en is een voorjaarsonderzoek wenselijk om te bezien of ze er in het voorjaar gebruik van maken. De kans op een winterverblijfplaats is echter uitgesloten.

Een nieuwe ontheffingsaanvraag is niet noodzakelijk indien uit twee inventarisatieronden blijkt dat de soort (rugstreeppad) hier niet aanwezig is.

Conclusies

De ecologische onderzoeken hebben aangetoond dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van ecologie. Veldonderzoek ter voorbereiding op verdere inrichting van het gebied zal moeten aantonen of een nieuwe ontheffing vereist is.

5.4 Cultuurhistorie

Algemeen

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan, indien nodig, een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen.

Plangebied

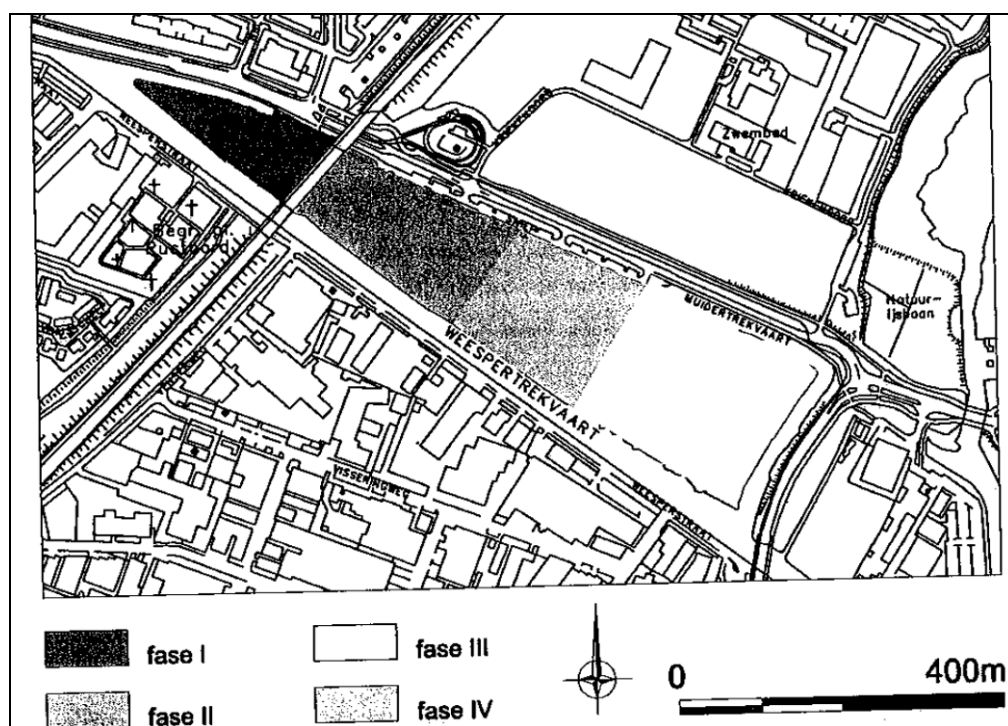
Op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CWK) van de provincie Noord-Holland is de Weespertrekvaart en het er direct onder gelegen voormalige jaagpad aangeduid als 'historische geografie lijn van zeer hoge waarde'. Deze waardering is ook aan het voormalige jaagpad, ter hoogte van de huidige Muiderstraatweg toegekend. Daarnaast is aan de polderkade langs (het verlengde van) de Sportlaan de waardering 'hoge waarde' toegekend. Voor de genoemde 'lijnen' geldt dat deze in het plan gehandhaafd blijven.

Volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart zijn in of direct rond het plangebied geen rijks-, provinciale en/of gemeentelijke monumenten aanwezig. Ook heeft het plangebied geen bijzondere archeologische verwachtingswaarde. Wel liggen in de nabijheid van het plangebied enkele archeologisch relevante gebieden, maar die worden door de onderhavige planontwikkeling niet geschaad.

Met het oog op de bescherming van cultuurhistorische waarden in de bodem is een drietal archeologische onderzoeken uitgevoerd (zie nummers 27 tot en met 29, bijlage I). Eerst is een archeologische quickscan uitgevoerd voor het plangebied. Daaruit is gebleken dat hoewel de verwachting aangaande de dichtheid van archeologische sporen in het plangebied laag is, er gezien de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied wel met de aanwezigheid van archeologische overblijfselen rekening te worden gehouden. Daarbij moet met name worden gedacht aan sporen uit de middeleeuwse ontginningsperiode in de vorm van verkavelingsstructuren, huisplaatsen en ophogingsslagen.

Op grond van de quickscan kon een klein gedeelte van het plangebied worden aangemerkt als attentiegebied. Het betreft hier enkele sportvelden ter hoogte van het AGO-zwembad langs de westzijde van de Diem en de Rijkersloot.

Op grond van de bevindingen uit de quickscan is een tweetal inventariserende veldonderzoeken verricht. Het doel van het inventariserend veldonderzoek De Sniep-Zuid was de verificatie van archeologische sporen en het duiden van de aard en datering van deze sporen. Daarbij ging de aandacht vooral uit naar de aanwezigheid van eventuele middeleeuwse woonterpen en sporen van de voormalige Muidertrekvaart en/of Rijkersloot. Gezien de ernstige bodemverontreiniging door de voormalige industrie gold voor het onderzoeksgebied een 2T-regime, dat betekende dat het terrein beperkt toegankelijk was en er restricties voor de uitvoering van bodemonderzoek golden. Een bodemsanering was noodzakelijk waarbij het onderzoeksgebied in 45 vakken werd ingedeeld. De vakken 1 tot en met 38 lagen ten oosten van de spoorbaan Amsterdam – Duivendrecht. De vakken 39 tot en met 45 bestreken de spitse punt ten westen van de spoorbaan (zie afbeelding 5.6).

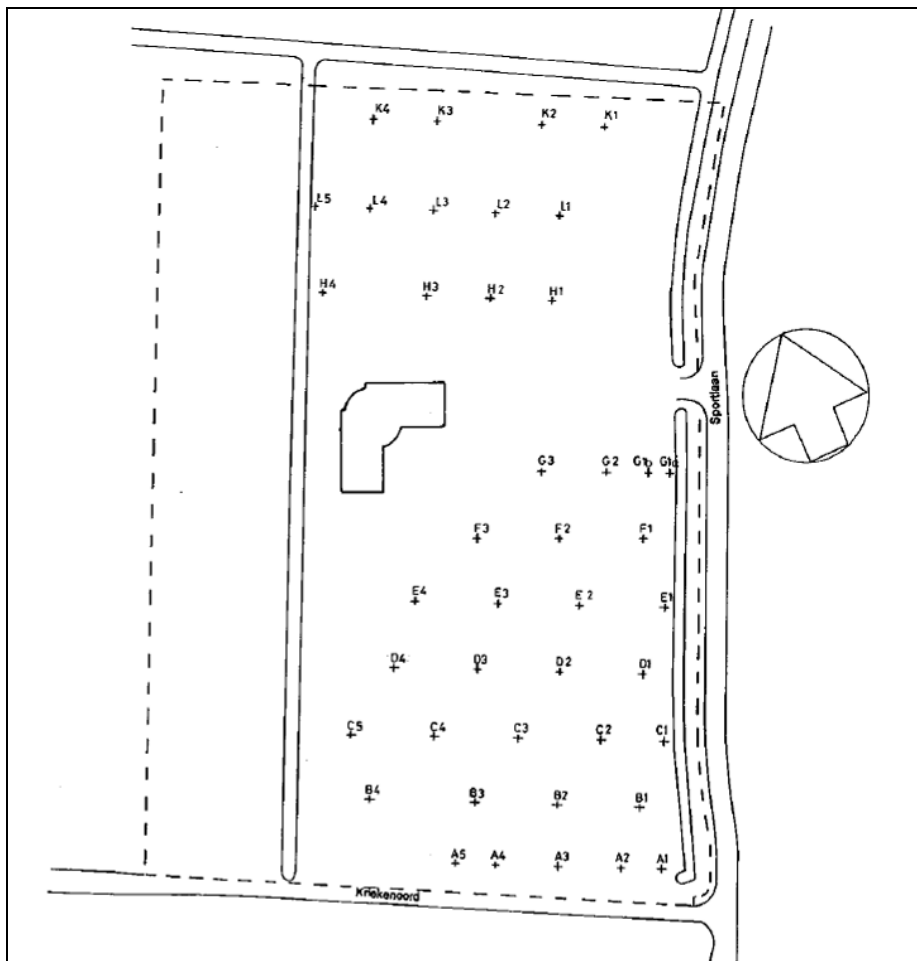


Afbeelding 5.6: Fasering van de sanering van Sniep - Zuid

Het originele maaiveld lag gemiddeld tussen NAP 0 en +0,60 m en de afgraving van het vervuilde terrein reikte tot gemiddeld NAP +1,40 m. Telkens nadat in een aantal vakken deze diepte was bereikt, is een archeologische inspectie uitgevoerd om de bodemopbouw langs de randen van de put te documenteren. Opvallende wijzigingen in de bodemopbouw tijdens het ontgravingsproces werden direct doorgegeven aan de afdeling Archeologie voor de inplanning van nader onderzoek. In overleg met de saneerder zijn uiteindelijk vier waarnemingen verricht. Dit materiaal werd grotendeels in situ aangetroffen in donkere humeuze bodemlagen en in grijze klei.

Aangezien het om afval ging dat in ophogingslagen was gestort en een secundaire context had, zijn de vondsten niet verzameld maar ter plaatse gedocumenteerd en beschreven voor de datering van de desbetreffende bodemlagen. Uit het inventariserend veldonderzoek is niet naar voren gekomen dat in de periode ter hoogte van De Sniep werd gewoond. Het vroegste gebruik van het terrein dateerde uit circa 1700. Vanaf die periode werd de natuurlijke ondergrond van veen en klei in een aantal fasen opgehoogd. Deze werkzaamheden zullen in opdracht van de stad Amsterdam zijn uitgevoerd. In 1699 kreeg Amsterdam De Sniep in bezit waarna het gebied voor de vestiging van varkenshouderijen in gebruik was. Op funderingsresten in de vorm van verzwaarde kuipen met planken leggers na zijn er geen sporen van bewoning en bebouwing gevonden die van voor circa 1900 dateerden. Vanaf het moment dat De Sniep in begin 20^{ste} eeuw voor vestiging van bedrijven werd ingericht is het terrein opnieuw opgehoogd met zand, sintels en slooppuin. Deze verharding vormt over het hele terrein de bovenste meter van de ondergrond. De bovenstaande bevindingen laat zien dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van archeologie in dit gedeelte van het bestemmingsplan.

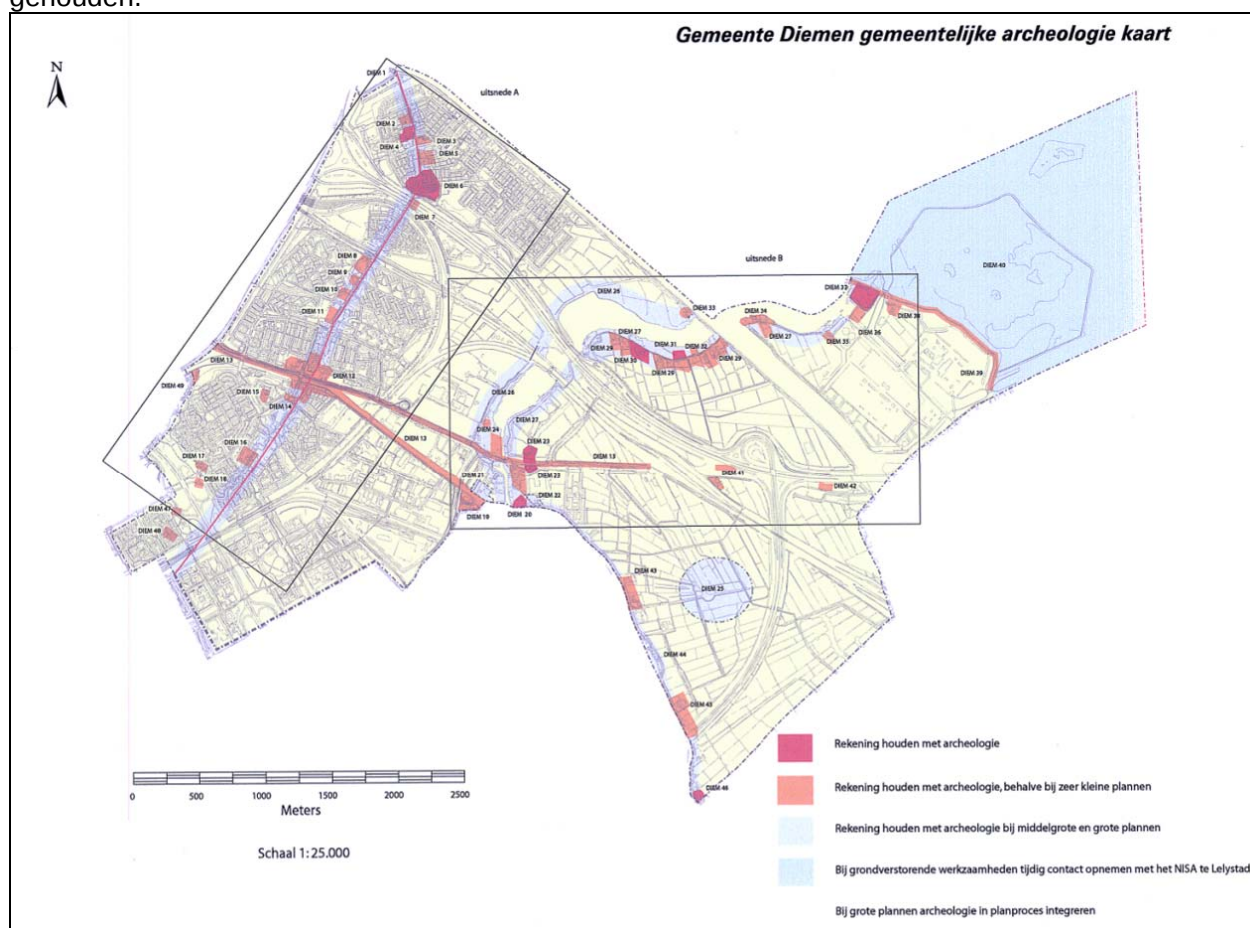
Het tweede inventariserend onderzoek is uitgevoerd op een gedeelte van het sportcomplex De Diemen dat ten oosten ligt van het AGO-zwembad in de bocht van de Sportlaan en de Kriekenoord (zie afbeelding 5.7).



Afbeelding 5.7: Plattegrond van het onderzoeksgebied

Het doel van dit onderzoek was de aanwezigheid van bewoningssporen uit de ontginningsfase aan de westzijde van de Diem te verifiëren. Daarbij ging de aandacht vooral uit naar de aanwezigheid van eventuele middeleeuwse woonterpen. Het booronderzoek heeft geresulteerd in inzicht in de bodemopbouw van het terrein en aangetoond dat er geen sporen zijn van bewoning. Op grond van deze bevinding is het niet nodig om nader archeologisch onderzoek uit te voeren. Hierdoor zijn er geen belemmeringen ten aanzien van archeologie in dit gedeelte van het bestemmingsplan.

Voor het gebied ter plaatse van het gebouw Pantar, het zwembad en het noordelijk deel tot de sportvelden worden in de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie geen archeologisch waardevolle gebieden aangewezen. De gemeentelijke archeologie kaart van de gemeente Diemen laat zien dat er ter plaatse van voornoemd gebied geen archeologische waarden zijn die bewerkstelligen dat daar rekening mee moet worden gehouden.



Afbeelding 5.8: Gemeentelijke archeologie kaart

Conclusies

De archeologische onderzoeken hebben aangetoond dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van archeologie.

5.5 Kabels en leidingen

In het plangebied komt aan weerszijden langs het spoor een ondergrondse 150 kV hoogspanningsleiding voor. Deze vormt geen risico voor de ontwikkelingen. Er dient echter wel in acht te worden genomen dat er nadere eisen gesteld kunnen worden om de bescherming van de leiding te waarborgen.

Ook wordt er in dit plangebied gebruik gemaakt van Warmte – Koude - Opslag (WKO). Dit maakt het gebruik van grondwater voor verwarming in de winter en verkoeling in de zomer mogelijk. Er liggen nog geen leidingen ten behoeve van de WKO in de grond.

5.6 Verkeer en vervoer

Verkeerskundig plan

Hoofdontsluiting: de Muiderstraatweg

Voor de ontsluiting van het plangebied is een eenvoudige structuur ontworpen met een heldere belijning, bedoeld om overal een optimale oriëntatie te bieden, om een goede onderlinge binding en verbinding tussen de buurten te krijgen, en voor een adequate aansluiting op de infrastructuur in de omgeving. In dit raamwerk van straten is de Muiderstraatweg dominant. Deze straat vervult een bovenwijkse functie als stadsontsluitingsweg, en is in dit plan dan ook de belangrijkste entree voor de nieuwe wijk en voor het centrum van Diemen (vanuit de oostzijde).

Het belang van de Muiderstraatweg moet allereerst vanuit historisch perspectief worden belicht. Al heel lang is dit dé straat die Diemen verbindt met de dorpen en landschappen aan de oostkant. Die uitzonderingspositie komt in het plan tot uitdrukking in het brede profiel. In dit profiel is behalve de bovenwijkse verkeersfunctie ook een parallelweg opgenomen voor de functies (woningen, woonwerkfuncties en kleinschalige dienstverlening) die hun adres aan de Muiderstraatweg zelf hebben. In dit profiel is ook ruimte gereserveerd voor het werkspoor van tramlijn 9, dat naar de remise voert.

Voor het overige (bovenwijkse) verkeer is ervoor gekozen het aantal rijbanen niet uit te breiden ten opzichte van het bestaande aantal, maar wel (op plekken waar dat noodzakelijk is) ruimte vrij te maken voor een afslagstrook. Op de Muiderstraatweg kan gereden worden met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Niettemin zal het aantal kruisingen (de drie toegangen naar de zuidelijke en noordelijke buurten, een verbreed en een nieuw viaduct, en een verbinding met het centrum van Diemen in het westelijk plandeel) ertoe bijdragen dat de Muiderstraatweg vooral het karakter krijgt van een wijkontsluitingsweg, in plaats van een stroomweg. Behalve als verkeersruimte neemt de Muiderstraatweg ook in de ruimtelijke structuur van de wijk een centrale positie in: het is een van de belangrijkste openbare ruimten in die structuur.

Buurtstraten

Nagenoeg alle overige straten in het plangebied worden ingericht als buurtstraat, met een maximumsnelheid van 30km/uur, bezoekersparkeerplaatsen en ruimte voor bomen in het profiel. Het profiel en de inrichting van deze straten zal overal sterk overeenkomen, om in het gehele plan een eenheid in inrichting te krijgen, en de openbare ruimte als bindend element tussen alle buurten te kunnen laten functioneren.

Een uitzondering hierop vormen de randen van het plangebied: daar is het profiel en het karakter van de infrastructuur aangepast aan de specifieke condities van die rand: een wilgenlaantje als noordelijke beëindiging, de bestaande Sportlaan en het dijkje als oostelijke beëindiging, het wandelpad langs de trekvaart aan de zuidzijde, en de spoordijk en de toekomstige OV-verbinding aan de westzijde.

Langzaam verkeer/schoolverkeer

Voor langzaam verkeer is een aansluiting voorzien op het bestaande fietspadennet. In het plan is deze fietsroute geprojecteerd over de parallelweg van de Muiderstraatweg, zodat een directe en vanzelfsprekende verbinding met het centrum van Diemen ontstaat, en onoverzichtelijke kruisingen met het overige verkeer (vooral de trambaan en het autoverkeer ter plaatse van het tramplein) zoveel mogelijk worden vermeden. In de andere gedeelten van het plan zijn geen vrijliggende fietspaden nodig.

Verder worden bij de nieuwe Brede School speciale parkeerplaatsen aangelegd voor ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen. Overigens worden de verkeersstromen rond de school nog nader onderzocht.

Ontsluiting bedrijvencluster

Bijzondere aandacht is besteed aan de route voor het (vracht)verkeer van en naar het bedrijvencluster. Dit verkeer krijgt een eigen verbinding naar de Muiderstraatweg, gelegen tussen het tramplein en de nieuwe spoordijk. Zo wordt voorkomen dat vrachtverkeer door de woonbuurten moet rijden. De uitwerking van het kruispunt op de Muiderstraatweg verdient daarbij wel nadere aandacht. In de volgende paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer blijft, ook in de nieuwe situatie, het duidelijkst herkenbaar in de eindhalte en de keerlus van tramlijn 9. Met het oog op een eventuele verlenging van de Zuidtangent is binnen de grens van de veiligheidszone van de railverbinding ruimte gereserveerd. Wanneer de Zuidtangent daadwerkelijk wordt aangelegd, dan zal ook de nieuwe wijk een halte krijgen, ter plaatse van het nieuwe, centrale tramplein.

De Zuidtangent zal, net als het spoor, ongelijkvloers kruisen met de Muiderstraatweg en de Trekvaart. De halte voor de Zuidtangent zal dan ook op het hogere niveau gesitueerd worden. Wanneer de halte uitgewerkt wordt tot een 'groteabri' en daarbij aandacht wordt besteed aan de uitwerking van de begane grond, dan kan deze voorziening bovendien prima fungeren als extra gevelwand aan het tramplein.

Verkeerskundige analyse

De geprojecteerde verkeersontsluiting is nader geanalyseerd. De resultaten hiervan zijn beschreven in de rapportage "Ontsluiting De Sniep" (Gemeente Diemen, 21 september 2007). De belangrijkste bevindingen uit deze analyse zijn:

- Gezien het aantal kruisingen ter plaatse van de Muiderstraatweg zijn maatregelen nodig die de snelheid ter plaatse van de kruispunten beperken, alsmede (vormtechnische) maatregelen waardoor de afzonderlijke kruispunten beter herkenbaar worden. Op die manier wordt het verkeersbeeld op de Muiderstraatweg rustiger, waardoor de veiligheid wordt vergroot.

- Er is sprake van gebundelde oversteken op de kruispunten ter plaatse van de Muiderstraatweg. Met het oog op de verkeersveiligheid worden voor het langzaam verkeer specifieke oversteekvoorzieningen getroffen.
- De regionale fietsverbinding langs de Muiderstraatweg moet in het wegprofiel worden opgenomen. Handhaving van het huidige vrijliggende fietspad vraagt teveel ruimte en leidt tot een onoverzichtelijke situatie. De voorkeur gaat uit naar het combineren van de fietsroute met de geprojecteerde parallelweg.
- De handhaving van de bestaande ontsluiting van de bedrijven (direct langs het spoor) vraagt om specifieke maatregelen ten aanzien van de inrichting van het tramplein. De combinatie van keerlus, tramhalte en aansluiting van een weg met (zwaar) vrachtverkeer alsmede winkelbezoekers, zorgt voor een complexe verkeerssituatie in een relatief kleine ruimte. Geconcludeerd wordt dat een regeling met verkeerslichten hier onontkoombaar is.
- De verkeersintensiteiten ter plaatse van de aansluiting van de Prins Bernhardlaan op de Muiderstraatweg blijken hoger te liggen dan die waarvan in het stedenbouwkundig plan is uitgegaan. Hierdoor is ook op deze plaats een regeling met verkeerslichten noodzakelijk.

In de rapportage worden nog andere aanvullende verkeerskundige maatregelen genoemd ten aanzien van de inrichting van wegen en kruispunten, de werking van verkeerslichten en dergelijke; een en ander met het oog op het gewenste (rustige) verkeersbeeld en uiteraard de verkeersveiligheid. Deze behoeven in dit plan niet nader te worden omschreven. In de juridische regeling wordt hiermee impliciet rekening gehouden.

Conclusies

Concluderend kan worden gesteld dat het nieuwe woongebied goed kan worden ingepast in de bovenwijkse verkeersstructuur, gelet op de berekeningen van de verkeersintensiteiten, en gelet op de voorgenomen specifieke verkeersmaatregelen.

5.7 Parkeren

1. Inleiding

Er bestaan landelijke parkeernormen, maar deze dienen 'geijkt' te worden aan de situatie in Diemen, aangezien bij de landelijke parkeernormen met een ruime bandbreedte wordt gewerkt. In deze paragraaf wordt beschreven welke parkeernormen gelden voor het plangebied en op welke wijze aan de parkeernormen is gekomen.

2. Inventarisatie ijkingsvariabelen

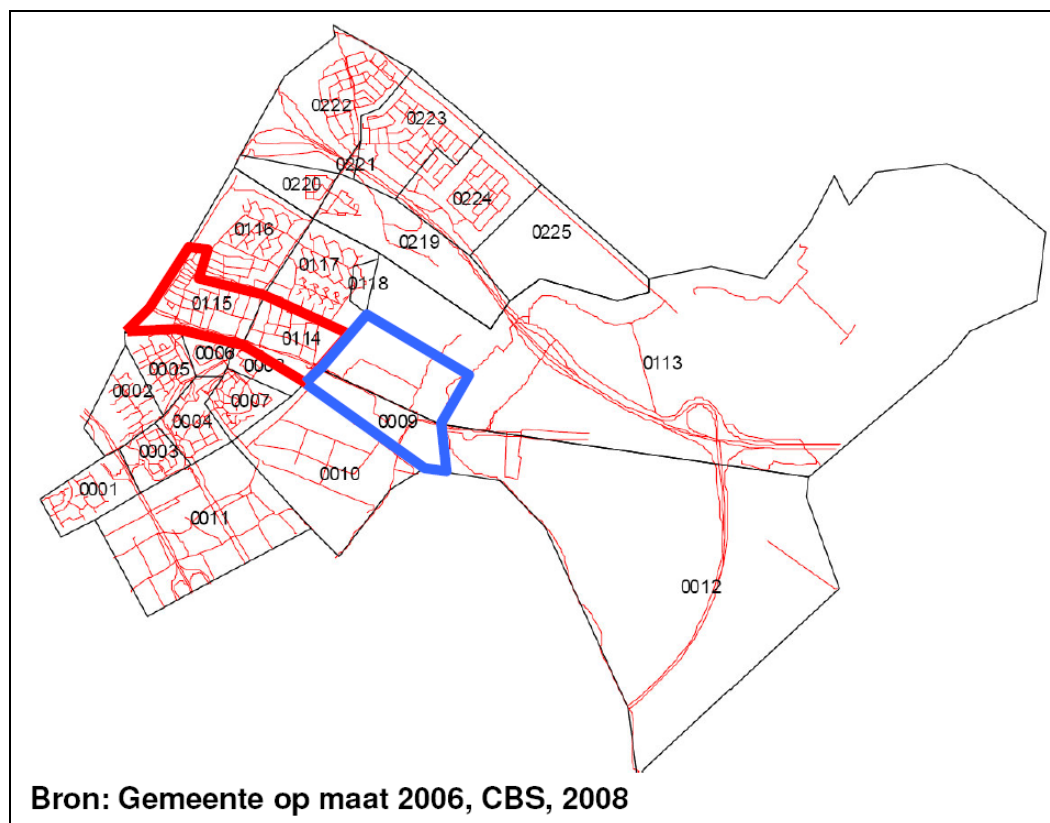
In Nederland wordt gebruik gemaakt van 'algemene' parkeerkencijfers voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Parkeerkencijfers worden onder meer gebruikt bij (nieuwe) bestemmings- en bouwplannen. De meest recente literatuur op dit gebied is de CROW-publicatie 182, 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' [lit. 1], verschenen in de zomer van 2003 en geactualiseerd in het najaar van 2008.

De landelijke parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers en geven een 'gemiddeld' beeld van de situatie die bij de verschillende onderzoeken zijn aangetroffen. Bij het gebruik van de cijfers in een specifieke – in dit geval *Diemense* – situatie moet rekening gehouden worden met de volgende vier (hoofd)invloedsfactoren:

- a. Bereikbaarheidskenmerken van de locatie(s);
- b. Specifieke kenmerken van de functie(s);
- c. Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers;
- d. Het gemeentelijk parkeerbeleid en grondgebruik in de binnenstad.

De invloedsfactor a wordt nader toegelicht omdat deze van onderscheidende betekenis is voor de situatie in Diemen, Plantage de Sniep. Naast de locatie van de functie bepalen ook het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen de vraag naar parkeerplaatsen. In groen gelegen gemeentes en op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit ervan minder. Hierdoor wordt meer gebruik gemaakt van de auto.

Deze bevinding is aanleiding geweest om in de landelijke parkeerkencijfers al een 'grove' indeling naar **verstedelijking** of stedelijke zones te maken. De zones zijn getypeerd op basis van de parkeerstudies. Voor de geactualiseerde parkeerkencijfers (CROW publicatie 182) wordt onderscheid gemaakt naar drie categorieën: centrum, schil/overloopgebied en de rest van de bebouwde kom. Het rood omlijnde gebied in onderstaande figuur is het centrumgebied van Diemen, Plantage de Sniep is blauw omlijnd en behoort tot de schil.



Afbeelding 5.9

Ook de **stedelijkheidsgraad** (mate van verstedelijking) is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de hoogte van de parkeerkencijfers. Het CBS heeft de typologie van stedelijkheidsgraden geïntroduceerd als vervanger van de urbanisatiegraad. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per vierkante kilometer verstaan. Afbeelding 5.10 geeft de kenmerken van de stedelijkheidsgraden weer. CBS-cijfers geven aan dat de gemeente Diemen in 2006 gemiddeld circa 2.101 adressen per vierkante kilometer telde, Diemen valt daardoor in de klasse 'sterk stedelijk gebied'.

Klasse	Omgevings-adressendichtheid	Aantal gem. in NL	Gemiddeld aantal inwoners (*1.000)	Gemeenten in deze klasse
Niet stedelijk	< 500	164	13	Vlieland: 124 Woensdrecht: 499
Weinig stedelijk	500 – 1000	171	20	Heerde: 503 Driebergen/Rijsenburg: 999
Matig stedelijk	1000 – 1500	94	35	Goirle: 1007 Sliedrecht: 1487
Sterk stedelijk	1500 – 2500	55	78	Helmond: 1505 Zoetermeer: 2453
Zeer sterk stedelijk	> 2500	12	239	Leidschendam/Voorburg: 2507 Amsterdam: 6106

Afbeelding 5.10: Klasse naar mate van verstedelijking (bron: CBS)

Ook de kwaliteit van het openbaar vervoer in de gemeente speelt een rol in de parkeerkencijfers. Diemen heeft twee treinstations, één metrostation, een tramlijn en diverse buslijnen. Diemen is daarmee goed ontsloten met openbaar vervoer. Daarnaast bedroeg het autobezit in 2006 in Diemen 356 personenauto's per duizend inwoners volgens het CBS. Dit is lager dan het Nederlands gemiddelde van 386 personenauto's per duizend inwoners

3. Parkeernormen Diemen

In de landelijke cijfers zijn lokale verschillen niet nauwkeurig in kencijfers te vertalen vandaar dat bij kencijfers in vrijwel alle gevallen gebruik gemaakt wordt van een bandbreedte. Ook na het inzoomen op een bepaald type stedelijk gebied (Plantage de Sniep ligt in de 'schil' van Diemen) en de mate van verstedelijking (in het geval van Diemen 'sterk stedelijk gebied') blijft er in de landelijke kencijfers voor de meeste parkeermotieven een bandbreedte over.

In afbeelding 5.11 staat voor de belangrijkste functies in Plantage de Sniep omschreven wat (de bandbreedte in) landelijke kencijfers zijn en met een toelichting welke waarde aannemelijk is voor de situatie in Diemen.

Specifieke functie schil in sterk stedelijk gebied	Kencijfer NL	Kencijfer Plantage de Sniep – Diemen	Eenheid
Wonen			
<i>Woningen (duur)</i>	1,5 – 1,7	1,7	per woning waarvan 1,5 op eigen terrein
<i>Woningen (midden)</i>	1,4 – 1,6	1,5	per woning waarvan 1,0 op eigen terrein
<i>Woningen (goedkoop)</i>	1,2 – 1,4	1,2	per woning
Kleinschalige bedrijven			
<i>Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt</i>	2,5 – 4,0	3,0	100 m ² bvo
<i>Café/bar/discotheek/cafetaria</i>	4,0 – 6,0	5,0	100 m ² bvo
<i>Restaurant</i>	8,0 – 10,0	9,0	100 m ² bvo
<i>(Commerciële) dienstverlening¹¹</i>	2,0 – 2,5	2,2	100 m ² bvo
<i>Kantoren¹²</i>	1,0 – 1,7	1,5	100 m ² bvo
<i>Bedrijfsverzamelgebouw</i>	0,8 – 1,7	1,4	100 m ² bvo
<i>Detailhandel</i>		3,2	100 m ² bvo
Maatschappelijke voorzieningen			
<i>Beroeps(dag)onderwijs (MBO, ROC, WO, HBO)</i>	5,0 – 7,0	5,5	leslokaal
<i>Vorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, Vbo)</i>	0,5 – 1,0	0,5	leslokaal
<i>Avondonderwijs</i>	0,5 – 1,0	0,5	student
<i>Basisonderwijs¹³</i>	0,5 – 1,0	0,75	leslokaal
<i>Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf¹⁴</i>	0,6 – 0,8	0,7	arbeidsplaats
<i>Cultureel centrum/wijkgebouw</i>	1,0 – 3,0	1,5	100 m ² bvo
<i>Arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut</i>	1,5 – 2,0	2,0	100 m ² bvo
<i>Apotheek</i>	1,7 – 2,7	2,0	100 m ² bvo
Sport			
<i>Zwembad</i>	8,0 – 10,0	10,0	100 m ² opp. Bassin
<i>Sport</i>		2,5	100 m ² bvo

Afbeelding 5.11: Parkeerkencijfers voor wonen, werken en voorzieningen Diemen

¹¹ Kantoren met baliefunctie

¹² Kantoren zonder baliefunctie

¹³ Exclusief Kiss&Ride-voorziening; indien In een later stadium meer bekend is over de grootte van de basisscholen, dan kan ook de omvang van de Kiss&Ride-voorziening bepaald worden.

¹⁴ Exclusief Kiss&Ride-voorziening; indien In een later stadium meer bekend is over de grootte van de crèche, peuterspeelzaal of kinderdagverblijf, dan kan ook de omvang van de Kiss&Ride-voorziening bepaald worden.

Het gebruik van parkeerplaatsen is verschillend naar tijdstip van de dag. Dit komt doordat winkels, kantoren en andere voorzieningen op verschillende tijdstippen bezoekers en arbeiders trekken. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid parkeerplaatsen 'dubbel' te gebruiken gedurende de dag. Dit betekent dat de parkeernormen volgens de CROW-richtlijnen naar beneden bijgesteld kunnen worden.

In Plantage de Sniep is voornamelijk de functie 'wonen' gepland, gecombineerd met kleinschalige bedrijvigheid, enkele maatschappelijke functies en een sportvoorziening. De omvang van deze functies is nog niet bekend en daarom wordt geadviseerd de parkeernormen voorlopig niet aan te passen aan dubbelgebruik. Indien later meer bekend is over de indeling van het gebied kan lokaal bekeken worden of dubbelgebruik toepasbaar en wenselijk is.

De normen voor basisonderwijs en crèche/ peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf hebben uitsluitend betrekking op het personeel. Voor halen en brengen zullen extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Deze parkeervraag is echter zodanig afhankelijk van de specifieke omstandigheden dat hiervoor op voorhand geen norm kan worden gesteld. De totale parkeervraag voor deze voorzieningen zal daarom steeds aan de hand van de feitelijke invulling/ ontwikkeling moeten worden bepaald.

Teneinde de parkeernormen in onderhavig plan te borgen, zijn in de planregels bepalingen over parkeren opgenomen waarbij is geregeld welke parkeernorm als minimum geldt. Daarbij is een differentiatie gemaakt in functies. De balans openbaar – eigen terrein voor wat betreft de voorzieningen wordt nader bepaald aan de hand van de feitelijke plannen.

Met betrekking tot de parkeerregulering op de nieuwbouwlocatie Plantage de Sniep is, zodra de woningen opgeleverd worden, een 2-uurs blauwe zone ingesteld. In het verkeersbesluit is de blauwe zone geldig van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 21.00 uur. De ingestelde blauwe zone gaat gelden voor het gehele plangebied, daar waar het openbare parkeerruimte betreft.

Voor bewoners en zakelijk belanghebbenden is een ontheffingenbeleid opgesteld. In het ontheffingenbeleid is een (beleids-)regel van kracht voor de bewoners van in ieder geval deelplan A (het gebied tussen het langgerekte Noordpark en het bestaande laantje). De bewoners van deelplan A hebben allen de mogelijkheid te parkeren op eigen terrein. Met de mogelijkheid op eigen terrein te parkeren, krijgt de bewoner geen ontheffing voor de eerste auto. Deze dient op eigen terrein geparkeerd te worden. Voor de tweede auto kan tegen betaling wel een ontheffing afgegeven worden. In het huidige beleid wordt geen maximum gesteld aan het aantal ontheffingen per adres. Dit kan in het toekomstige beleid (na realisering van het Centrumplan) veranderen.

Een bijzonderheid ten behoeve van parkeerregulering in Plantage de Sniep is het zwembad. De parkeerplaatsen van het zwembad worden opgenomen in de blauwe zone. De uit te geven ontheffingen aan bewoners en zakelijk belanghebbenden zijn *niet* geldig op het parkeerterrein van het zwembad. Bij het zwembad kan enkel door middel van de parkeerschijf geparkeerd worden. Afbeelding 5.12 geeft details van de huidige blauwe zone:

	Aantal adressen met ontheffing	Aantal ontheffingen
Zakelijk belanghebbenden	84	297
Bewoners	1312	1471, waarvan: 80,2 % (1 ontheffing) 19 % (2 ontheffingen) 0,8 % (> 2 ontheffingen)
Totaal	1396	1768

Afbeelding 5.12: Huidige blauwe zone

4. Conclusie

Door een op maat gemaakte bepaling in de planregels van het bestemmingsplan kan worden voldaan aan de parkeernormen die gelden voor het plangebied.

5.8 Overig

5.8.1 Lichthinder

Algemeen

Bij lichthinder gaat het om hinder als gevolg van kunstlicht. Dit kan leiden tot hinder voor omwonenden. Indien een nieuwe ontwikkeling is gelegen nabij gronden waar kunstlicht wordt gebruikt, dient het aspect lichthinder in het kader van een goed leef en woonklimaat mee te worden genomen bij de locatieafweging. Indien woningen bij een nieuw initiatief te maken krijgen met een aanzienlijke lichthinder vormt dit een aantasting van de omgevingskwaliteit en is daardoor niet aanvaardbaar.

Een belangrijk uitgangspunt voor de beoordeling van eventuele lichthinder die in de omgeving kan worden ondervonden van sportverlichting is de van toepassing zijnde zone. De toegestane grenswaarden voor de lichtemissie van een verlichtingsinstallatie ter voorkoming van lichthinder voor omwonenden kan voornamelijk worden bepaald door de activiteiten in de omgeving en de eventuele aanwezigheid van straatverlichting.

De AMvB "Horeca-, Sport- en Recreatie-inrichtingen" – met bijzondere regels voor onder andere sportcomplexen – is per 1 januari 2008 opgenomen in het "Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer" (Activiteitenbesluit). Het Activiteitenbesluit is van toepassing op inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer (Wm). Onder inrichting in de zin van de Wm wordt verstaan (art. 1.1 lid 1 Wm): *"Elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht"*.

In het Activiteitenbesluit worden specifieke regels gegeven omtrent het gebruik van verlichting ten behoeve van sport in de buitenlucht.

Artikel 4.113 Activiteitenbesluit bepaalt dat:

1. *De verlichting ten behoeve van sportbeoefening in de buitenlucht is uitgeschakeld:*
 - a. *tussen 23.00 uur en 07.00 uur; en*
 - b. *indien er geen sport beoefend wordt noch onderhoud plaatsvindt.*

2. *Het 1^e lid is niet van toepassing op dagen of dagdelen in verband met:*
 - a. *de viering van festiviteiten die bij of krachtens een gemeentelijke verordening zijn aangewezen, in gebieden in de gemeente waarvoor de verordening geldt;*
 - b. *de viering van andere festiviteiten die plaatsvinden in de inrichting, waarbij het aantal bij of krachtens een gemeentelijke verordening aan te wijzen dagen of dagdelen niet meer mag bedragen dan 12 per kalenderjaar;*
 - c. *door het bevoegd gezag aangewezen activiteiten in een inrichting, anders dan festiviteiten als bedoeld in onderdeel b, waarbij het aantal aan te wijzen dagen of dagdelen gebaseerd op dit artikel tezamen niet meer bedraagt dan 12 dagen per kalenderjaar.*
3. *Een festiviteit of activiteit als bedoeld in het 2^e lid die maximaal een etmaal duurt, maar die zowel voor als na 00.00 uur plaatsvindt, wordt hierbij beschouwd als plaatshebbende op één dag.*

Uit de toelichting bij dit artikel volgt dat naast deze specifieke voorschriften met betrekking tot sportverlichtingsinstallaties voor sportinrichtingen, de *algemene zorgplicht van artikel 2.1 Activiteitenbesluit* geldt met betrekking tot lichthinder en duisternis. Uit deze zorgplicht vloeit voort dat het bevoegd gezag maatwerkvoorschriften mag opstellen. Daarbij kan worden aangeknoopt bij de “Algemene richtlijnen betreffende lichthinder” van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). In deze richtlijn is voor het gebiedstype “stedelijk gebied” een verticale verlichtingssterkte van 10 lux voor de dag- en avondperiode en 2 lux voor de nachtperiode als grenswaarde aanbevolen.

De bevoegde autoriteiten mogen ten aanzien van de tijdstippen waarop lichtinstallaties in werking mogen zijn, geen strengere eisen stellen dan in artikel 4.113 Activiteitenbesluit aangegeven. Wel kunnen de bevoegde autoriteiten maatwerkvoorschriften stellen ten aanzien van bijvoorbeeld het afstellen van lichtkappen van lichtinstallaties of ten aanzien van de bescherming van de specifieke gebieden waarvoor in een verordening of bestemmingsplan eisen ten aanzien van de bescherming van de duisternis of het donkere landschap zijn vastgesteld. Van belang is verder dat aan de voorschriften een deskundigenbericht ten grondslag ligt waaruit blijkt dat de normen bij de dichtst bij gelegen woning kunnen worden nageleefd.

De ontheffingsmogelijkheid van het 2^e lid is opgenomen in verband met sportverenigingen die buiten de reguliere competities en recreatieve wedstrijden en trainingen, gebruik willen maken van hun lichtinstallaties (denk bijvoorbeeld aan een “vroege vogels”-toernooi). Dit laat onverlet dat de algemene zorgplicht met betrekking tot lichthinder en duisternis voor de sportinrichtingen blijft gelden. Volgens de toelichting is enige mate van hinder bij incidentele activiteiten aanvaardbaar te achten.

Het bevoegd gezag zal bij de beoordeling of er sprake is van onaanvaardbare lichthinder ingeval van een viering van een festiviteit, steeds een belangenafweging moeten maken aan de hand van onder andere het tijdstip en de duur van de activiteit, de frequentie van voorkomen, het karakter van de lichtverschijnselen en de redelijkerwijs te treffen maatregelen.

Plangebied

Doordat ten noorden van het plangebied de sportvelden zijn gelegen, is onderzoek uitgevoerd naar lichthinder ten gevolge van de tennisclub en het honkbalveld. Zowel de tennisclub als het honkbalvereniging moeten worden beschouwd als een inrichting in de zin van de Wm, waarop het Activiteitenbesluit van toepassing is. Beide inrichtingen zijn geen C-inrichting, maar een B-inrichting en daardoor uitsluitend meldingsplichtig.

Na het berekenen en analyseren van de gegevens voor de tennisvelden blijkt dat voor de toekomstige woningbouw sprake is van lichthinder. De huidige lichtmasten dienen daarom te worden aangepast.

Na het berekenen en analyseren van de gegevens voor het honkbalveld blijkt dat sprake is van ernstige lichthinder. Indien de toekomstige woningen worden gebouwd dient de huidige installatie op het honkbalveld te worden verwijderd.

Conclusies

Onderzoek heeft uitgewezen dat voor de toekomstige woningbouw sprake is van lichthinder. Deze hinder wordt weggenomen door maatregelen aan de bron.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het bestemmingsplan is opgebouwd uit drie onderdelen: plantoelichting, planregels en kaart. De toelichting verwoordt welke beleidskeuzes hebben geleid tot het vastleggen van de bestemmingen met bijbehorende regels. In de regels staan per bestemming de specifieke regels met betrekking tot bouwen en gebruik van de gronden. De kaart geeft weer aan welke gronden welke bestemming is toegekend.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft de standaardisering en digitalisering van bestemmingsplannen zijn intreding gedaan. Hiermee wordt beoogd de raadpleegbaarheid en uitwisselbaarheid van ruimtelijke plannen te vergroten. Met de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008 welke per 1 januari 2010 in werking is getreden, zijn de bepalingen voor de standaardisering en digitalisering vastgelegd. Een bestemmingsplan opgesteld volgens deze bepalingen is een digitaal bestand in GML-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld.

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware, bijvoorbeeld via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden. Er zijn zodoende meerdere verbeeldingen van één plan mogelijk. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen. De toelichting is juridisch gezien echter niet bindend.

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

6.2 Indeling planregels

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

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3: Bedrijventerrein

Op de gronden met de bestemming Bedrijventerrein zijn bedrijfsmatige activiteiten toegestaan tot categorie A en B die staan vermeld op de Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemening. Verder zijn daarbij horende kleinschalige windturbines en kelders toegestaan. Voor kleinschalige windturbines zijn in de bouwregels nog extra bepalingen opgenomen waaraan de windturbines dienen te voldoen. Ook voor kelders zijn extra regels opgenomen. Bovengronds en ondergronds parkeren is mogelijk mits ondergeschikt aan de hoofdbestemming. Nadere eisen kunnen worden gesteld op grond van verschillende redenen. In ieder geval is dat het geval met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 4: Gemengd - 1

Op de gronden met de bestemming Gemengd -1 is wonen toegestaan, evenals dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen met uitzondering van educatieve voorzieningen en kinderopvang. Ter plaatse van de aanduiding detailhandel is detailhandel op de 1^e en 2^e bouwlaag toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding is detailhandel is het tevens toegestaan maximaal 2 horecagelegenheden op te richten. Verder zijn daarbij horende kleinschalige windturbines en kelders toegestaan. Evenals bij de bestemming Bedrijventerrein zijn ook hier bouwregels gesteld ten aanzien van voornoemde functies.

De maximale bedrijfsvloeroppervlakte van horeca-aangelegenheden is gemaximaliseerd tot en met 500 m² en het horecabedrijf dient in categorie 1 of 2 van de staat van horeca-activiteiten te vallen. Verder mag de maximale bedrijfsvloeroppervlakte van maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en dienstverlening niet meer bedragen dan in totaal 5.250 m².

Als gevolg van hoge geluidswaarden afkomstig van de Muiderstraatweg dient de gevel ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 2' doof te worden uitgevoerd.

Verder kunnen ook binnen deze bestemming nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 5: Gemengd - 2

Binnen de bestemming Gemengd – 2 zijn woningen en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Binnen de maatschappelijke voorzieningen is het goed mogelijk een brede school binnen deze bestemming te realiseren. Ook in deze bestemming is de nadere eisen regeling van toepassing. Kleinschalige windturbines zijn niet toegestaan.

Artikel 6: Gemengd - 3

De bestemming Gemengd – 3 is gegeven aan de gronden waar verschillende functies zijn toegestaan zoals wonen, horeca en recreatieve voorzieningen, waaronder sportvoorzieningen, maar geen zwembad. Als gevolg van hoge geluidswaarden afkomstig van het bedrijventerrein Verrijn Stuart dient de gevel ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 2' doof te worden uitgevoerd.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' dienen de gevels aaneengesloten te worden gebouwd met maximaal 3 openingen van elk maximaal 13 meter breed.

Nadere eisen kunnen ook binnen deze bestemming gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 7: Groen

De bestemming Groen geldt voor de groene zone in het midden van het plangebied en de gronden langs het spoor. Naast groenvoorzieningen is ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' een voorziening voor WKO toegestaan.

Artikel 8: Maatschappelijk

De bestemming Maatschappelijk is gegeven aan de gronden waar zorginstellingen van Pantar zijn gevestigd. Ook zijn hier andere sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen toegestaan. Educatieve voorzieningen en een kinderdagverblijf zijn in deze bestemming niet toegestaan. Kleinschalige windturbines en kelders zijn hier toegestaan, wat heeft geleid tot daarvoor van toepassing zijnde bouwregels. Ook binnen deze bestemming kunnen nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 9: Sport - Zwembad

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van het bestaande zwembad. Een horecavoorziening in de vorm van een kantine is ook mogelijk evenals kelders. Kleinschalige windturbines zijn niet mogelijk binnen deze bestemming.

De bestemming kan gewijzigd worden naar de bestemming Gemengd – 2 indien het zwembad blijvend niet meer in gebruik is of duurzaam is of wordt gestaakt. Ook binnen deze bestemming kunnen nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 10: Tuin

De bestemming Tuin is gegeven aan de gronden om te bewerkstelligen dat ter plaatse van die bestemming geen bijgebouwen mogen worden gebouwd.

Artikel 11: Verkeer

In de bestemmingsregeling zijn wegen en straten mogelijk gemaakt met de functie die voornamelijk is gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Tramverkeer is ook mogelijk binnen deze bestemming. Naast de verkeersfunctie is het toegestaan een gebouw ten behoeve van het openbaar vervoer te bouwen.

Artikel 12: Verkeer - Railverkeer

De bestemming Verkeer – Railverkeer is gegeven aan het spoor dat door het plangebied loopt. Op deze gronden zijn parkeervoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn in deze bestemming niet toegestaan.

Artikel 13: Water

De gronden met de bestemming Water zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Bermen, taluds, bruggen en duikers zijn ook toegestaan. De bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is uitsluitend toegestaan waarbij de bouwhoogte niet meer dan 5 meter mag bedragen.

Artikel 14: Wonen - 1

De bestemming Wonen – 1 is gegeven aan de gronden die bestemd zijn voor wonen. Verder is een beroep of bedrijf aan huis onder voorwaarden toegestaan. Kelders zijn mogelijk binnen deze bestemming. Dat geldt niet voor kleinschalige windturbines. Ook binnen deze bestemming kunnen nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 15: Wonen - 2

Binnen de bestemming Wonen – 2 zijn woningen toegestaan. Verder is een beroep of bedrijf aan huis onder voorwaarden toegestaan.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' geldt dat de gevels aangebouwd gebouwd dienen te worden. Er zijn maximaal 2 openingen toegestaan per bestemmingsvlak, waarbij iedere opening maximaal 13 m breed mag zijn. Deze regeling is opgenomen om te bewerkstelligen dat, ondanks het geluid dat afkomstig is van de Muiderstraatweg, een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied kan worden gegarandeerd.

Ook binnen deze bestemming kunnen nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 16: Woongebied - 1

Binnen de bestemming Woongebied zijn onder andere woningen, ten hoogste 50 zorgwoningen met de daarbij behorende voorzieningen, tuinen, erven, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Een beroep of bedrijf aan huis is onder voorwaarden toegestaan. Ook binnen deze bestemming kunnen nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van en het aantal parkeervoorzieningen.

Artikel 17: Woongebied - 2

Binnen de bestemming Woongebied – 2 zijn onder andere woningen, tuinen, erven, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Een beroep of bedrijf aan huis is onder voorwaarden toegestaan. Via een afwijking is horeca mogelijk, welke valt binnen categorie 1 van de Staat van horeca-activiteiten. In de bijlage van de regels is de Staat van horeca-activiteiten opgenomen. Er zijn niet meer dan 2 horecagelegenheden toegestaan.

Ten gevolge van industrielawaai op het gezondeerde industrieterrein Verrijn Stuart is geregeld dat ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding – 1 gevels aaneengesloten dienen te worden gebouwd en dat maximaal 6 openingen zijn toegestaan waarvan iedere opening maximaal 13 meter breed mag zijn. Er mogen ook 3 openingen van maximaal 60 meter gerealiseerd worden.

Ook binnen deze bestemming kunnen nadere eisen gesteld worden met betrekking tot de situering van parkeervoorzieningen.

Artikel 18: Leiding – Hoogspanning (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning geldt voor de gronden ter plaatse van de 150 kV hoogspanningsleiding. Behoudens de mogelijkheid van afwijken mogen de gronden uitsluitend gebouwd worden ten behoeve van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daar waar de beide dubbelbestemmingen elkaar overlappen gelden in de eerste plaats de regels van de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering.

Artikel 19: Leiding – Water (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming Leiding – Water is opgenomen voor de planologisch relevante waterleiding die door het plangebied loopt. In deze bestemming is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen om te waarborgen dat de veiligheid en het functioneren van de leiding niet wordt geschaad. Wanneer deze dubbelbestemming samenvalt met de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning gelden de regels van de waterleiding boven de regels van Leiding – Hoogspanning.

Artikel 20: Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming Waterstaat – waterkering geldt voor de gronden waar een primaire waterkering is gelegen en heeft onder meer ten gevolge dat voor een aantal werkzaamheden een omgevingsvergunning is vereist. De bescherming van de waterkering is primair. Wanneer de dubbelbestemming Waterstaat – waterkering samenvalt met de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning, gaan de bepalingen van de dubbelbestemming Waterstaat – waterkering voor.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 21: Anti dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel is bedoeld om te voorkomen een cumulatie van bebouwing optreedt waardoor de maximale maatvoering in het bestemmingsplan (bijvoorbeeld maximaal vloeroppervlak) in totaliteit wordt overschreden.

Artikel 22: Algemene gebruiksregels

In dit artikel is opgenomen dat binnen de grenzen van het bestemmingsplan niet meer dan 1400 woningen mogen worden gebouwd. Verder wordt onder andere het gebruik van gronden voor ligplaatsen voor woonboten in ieder geval beschouwd als een verboden gebruik van gronden en/of water. Bovendien is ook opgenomen welke parkeernormen gelden.

Artikel 23: Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is geregeld dat ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' geen beperkt of kwetsbare objecten als bedoeld in het Bevi mogen worden opgericht. Deze bepaling is opgenomen in het bestemmingsplan vanwege de route gevaarlijke stoffen die gaat over de Provincialeweg te Diemen. Daarbij is een zone van 30 meter vanaf de rand verharding van de Provincialeweg te Diemen aangehouden.

Artikel 24: Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsmogelijkheden uit de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het bevoegd gezag kan afwijken van de regels van het plan voor het in geringe mate afwijken van de bestemmingsgrens of het profiel van de weg.

Artikel 25: Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is geregeld dat Burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de aanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' geheel of gedeeltelijk te verwijderen indien uit onderzoek is gebleken dat de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen is veranderd.

Artikel 26: Overige regels

In dit artikel is geregeld dat voor zover in deze regels wordt verwezen naar andere regelgeving, de andere regelgeving geldt zoals die luidt dan wel van kracht is op het moment van de tervisielegging van het ontwerp van bestemmingsplan Plantage de Sniep.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 27: Overgangsrecht

In dit artikel staan de regels van overgangsrecht die op grond van het Besluit ruimtelijke ordening in elk bestemmingsplan verplicht moeten worden opgenomen. Op de peildatum, te weten dat datum van inwerkingtreding van het nieuwe plan, mag bebouwing of gebruik in strijd met het nieuwe plan onder bepaalde voorwaarden worden voortgezet of gewijzigd.

Artikel 28: Slotregel

In de slotregel staat op welke wijze de regels van het bestemmingsplan Plantage de Sniep kunnen worden aangehaald.

6.3 Handhaving

De doelstellingen van het ruimtelijk beleid zoals verwoord in het bestemmingsplan kunnen slechts worden verwezenlijkt, indien de regels van het bestemmingplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en vervolgens voor zorg te dragen dat anderen deze regels naleven. Hiertoe zullen regelmatig controles uitgevoerd moeten worden.

Bij de ontwikkeling van nieuwe bestemmingsplannen wordt tegenwoordig speciaal aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de regels. Zo ook bij dit bestemmingsplan. Bepalingen waarvan op voorhand bekend is dat de controle op de naleving een probleem vormt, zijn vermeden. Tevens zijn vage formuleringen geweerd ter voorkoming van verschillende interpretaties. Duidelijke en inzichtelijke formuleringen geven zowel de ambtenaren belast met handhaving als de burgers houvast. Wanneer het gebruik van een multi-interpretabel begrip niet kan worden voorkomen, is in de begripsomschrijving duidelijk gemaakt welke interpretatie of definitie in dit bestemmingsplan gehanteerd wordt.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Financiering

De realisatie van dit plan gebeurt op basis van publiek-private-samenwerking (PPS) tussen de gemeente Diemen en een bouwcombinatie. Hiertoe hebben partijen een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

Voor dit plan is een exploitatiebegroting opgesteld. Hoewel daaruit blijkt dat de grondexploitatie verliesgevend is, kan wel worden geconcludeerd dat de uitvoering van het plan in financieel opzicht in voldoende mate is gewaarborgd. Voor het verlies heeft de gemeente een voorziening getroffen.

Uit economisch-strategische overwegingen wordt de exploitatieopzet niet in dit bestemmingsplan opgenomen. In plaats daarvan zal de exploitatieopzet separaat (en vertrouwelijk) aan de provincie Noord-Holland worden voorgelegd.

7.2 Exploitatieplan

Behoudens enkele gronden in de Weespertrekvaart die eigendom zijn van Rijkswaterstaat, is alle grond in eigendom van de gemeente. Doordat met Rijkswaterstaat anterieure overeenkomsten worden afgesloten over de gronden die nog bij hen in eigendom zijn, bestaat voor onderhavig plan geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg artikel 3.1.1 Bro

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft vooroverleg plaatsgevonden over het voorontwerp bestemmingsplan Plantage de Sniep. Het voorontwerp is ter beoordeling toegezonden aan de volgende organisaties en overheden die op enigerwijze betrokken zijn bij het plangebied:

- Brandweer Diemen
- Bedrijvenvereniging Amsterdam Zuidoost/HID
- Connexxion
- Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuid-Oost
- Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam
- Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland
- Het bestuur van de Regionale Brandweer
- Het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam
- Historische Kring Diemen
- Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
- KPN Telecom
- Liander
- NV Nederlandse Spoorwegen
- ProRail
- Sportraad
- Stadsregio Amsterdam
- TenneT TSO BV
- UPC Nederland bv
- VROM-Inspectie Regio Noord-West
- Waternet/Hoogheemraadschap AGV
- Provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat

Naar aanleiding van het vooroverleg zijn op het voorontwerpbestemmingsplan zeven reacties ontvangen.

1. Brandweer (d.d. 2 maart 2010, kenmerk DIV2010/585)

Reactie:

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid komen de onderzoeksrapportages niet overeen met hetgeen is opgenomen op de verbeelding, de planregels en de toelichting van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de afstanden tussen het spoor en de kwetsbare bestemmingen (school, zorgwoningen en woonvoorziening voor mensen met een verstandelijke beperking) die in de rapportages worden gehanteerd afwijken van de verbeelding en de plantoelichting.

In de onderzoeksrapportages wordt uitgegaan van 1.500 woningen, in de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van circa 1.600 woningen.

In paragraaf 4.4 van de plantoelichting wordt gesproken over een strook van 150 meter langs het spoor waar functies voor groepen beperkt zelfredzame personen zijn uitgesloten. Dit is niet terug te vinden in de planregels dan wel op de verbeelding.

De opgenomen 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' (artikel 19) is nu nog alleen maar van toepassing op een smalle strook ten westen van de provinciale weg. Overigens wordt in artikel 19 verwezen naar een verkeerd artikel van het Bevi (artikel 1 lid 1 onder a en m in plaats van artikel 1 lid 1 onder b en l van het Bevi).

In paragraaf 4.4. van de plantoelichting is vermeld dat in de regels nadere eisen op het gebied van externe veiligheid worden opgenomen. Dit is echter niet gebeurd.

De nieuwe inrichting van de Muiderstraatweg zal gevolgen hebben voor de opkomsttijd van de brandweer. In het kader hiervan verwijst de brandweer naar eerdere adviezen inzake het Stedenbouwkundige plan.

De brandweer verzoekt een veiligheidsparagraaf op te nemen in de plantoelichting.

Beantwoording:

De resultaten van de onderzoeken ten aanzien van externe veiligheid vormden aanleiding om het voorontwerp bestemmingsplan hierop aan te passen. Deze aanpassing heeft plaatsgevonden. De locaties met kwetsbare functies zijn gewijzigd en liggen nu verder verwijderd van het spoor. In de paragraaf externe veiligheid is dit duidelijker verwoord.

Het aantal woningen in het bestemmingsplan is aangepast naar 1.500 woningen. Dit is dan gelijk aan het aantal woningen waarmee is gerekend in de onderzoeken.

De opmerking ten aanzien van de 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' is terecht. De verbeelding zal hierop worden aangepast. Ook de verwijzing naar het juiste artikel van Bevi wordt aangepast.

In de strook langs het spoor zijn geen specifieke bestemmingen opgenomen die functies voor groepen beperkt zelfredzame personen en/of onderwijs toestaan.

De gehele externe veiligheidsparagraaf in het bestemmingsplan is aangepast. In de regels is niet bepaald dat nadere eisen ten aanzien van externe veiligheid kunnen worden gegeven. De toelichting is hierop aangepast. Zoals in de aangepaste externe veiligheidsparagraaf te lezen valt, hebben in het plan verschillende maatregelen plaatsgehad ten gevolge van externe veiligheid.

Bij de ontwikkeling en nadere uitwerking van het ontwerp van de Muiderstraat wordt rekening gehouden met de opmerking van de brandweer ten aanzien van de opkomsttijd. Tevens zal de brandweer worden betrokken bij de nadere invulling van het plan.

Een veiligheidsparagraaf is planologisch niet relevant en wordt dus niet opgenomen in het bestemmingsplan. Veiligheidsaspecten die eventueel wel planologische relevantie hebben worden benoemd in de externe veiligheidsparagraaf.

2. KPN

(d.d. 29 januari 2010, kenmerk T3-071213\BU-0032615)

Reactie:

KPN verzoekt rekening te houden met:

- het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen;
- het handhaven van de bestaande tracés;
- het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting;
- het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN.

Beantwoording:

De voorzieningen waar aan wordt gerefereerd zijn mogelijk binnen de bestemmingen die zijn opgenomen in het bestemmingsplan en is er zodanig rekening mee gehouden. De grote tracés zijn op de verbeelding aangeduid met een dubbelbestemming.

Overigens zijn bomen en beplanting planologisch gezien niet relevant en zijn kabelverdeelkasten vergunningsvrij.

3. Liander

(d.d. 16 februari 2010, kenmerk -)

Reactie:

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een ondergrondse 150kV hoogspanningsleiding langs het spoor. Er zijn echter drie van deze leidingen in het plangebied. Twee ten oosten en één ten westen van het spoor.

Liander vraagt de maximale hoogte van nutsvoorzieningen (artikel 20.1) te verhogen naar 6 meter om transformatorzuilen mogelijk te maken.

Beantwoording:

Op de verbeelding zal de bestemming 'Leiding –Hoogspanning' worden toegevoegd ten westen van het spoor. Ook zal de maximale hoogte van nutsvoorzieningen worden verhoogd.

4. Nederlandse Spoorwegen Reizigers

(d.d. 8 maart 2010, kenmerk NSR/BPO/JP/00626)

Reactie:

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

5. Stadsregio Amsterdam

(d.d. 8 maart 2010, kenmerk 2010/1438/MBA)

Reactie:

Stadsregio Amsterdam wijst erop dat het beschreven beleid van de stadsregio sterk verouderd is. Verder mist zij een beschrijving van het beleid ten aanzien van openbaar vervoer.

Stadsregio Amsterdam adviseert de koppeling tussen langzaamverkeer en openbaar vervoer goed te leggen in de plantoelichting.

Stadsregio Amsterdam vraagt zich af of het bestemmingsplan voldoende is afgestemd met instanties ten aanzien van de overschrijding van de oriëntatiewaarde (groepsrisico). Zij adviseert dit met het ministerie van Verkeer en Waterstaat te bespreken.

Beantwoording:

Het beleidskader zal worden geactualiseerd en aangevuld ten aanzien van het beleid van de stadsregio.

De koppeling tussen langzaamverkeer en openbaar vervoer is planologisch niet relevant. Hiermee zal wel rekening worden gehouden bij de planontwikkeling en inrichting van het gebied.

In de toelichting is aandacht besteed aan de overschrijving van de oriëntatiewaarde. Over het Tracébesluit OV-SAAL is overleg geweest met het ministerie van VROM en ProRail. Het ministerie van VROM heeft in het overleg aangegeven dat ProRail een aantal maatregelen moet nemen. Deze zijn door ProRail verwerkt in het Tracébesluit.

6. TenneT

(d.d. 12 februari 2010, kenmerk TI-RPM-REW 10-107 VM/LT)

Reactie:

TenneT heeft geen eigendommen in het plangebied. Het voorontwerp bestemmingsplan geeft dan ook geen aanleiding tot het geven van een reactie.

7. Waternet

(d.d. 11 maart 2010, kenmerk 2010.006139)

Reactie:

Waternet wijst erop dat de waterparagraaf in de toelichting niet overeen komt met de waterparagraaf-notitie ten aanzien van de waterkwantiteit (tabel 3 bergingsberekeningen de Sniep).

Waternet verzoekt om bij de planregels in artikel 10 (Water) op te nemen dat het tekort aan oppervlaktewater binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is dient er een watervergunning te worden aangevraagd.

Waternet treedt graag in overleg over de invulling van de hoeveelheid water binnen het plangebied.

Beantwoording:

De waterparagraaf is ten aanzien van de waterkwantiteit aangepast.

In de regels is niet opgenomen dat een tekort aan oppervlaktewater binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. Zoals ook in de toelichting te lezen valt heeft inmiddels overleg plaatsgevonden met het Waterschap en is overeenstemming bereikt over de watercompensatie. Het tekort aan water wordt elders in het peilgebied, maar buiten het plangebied, gecompenseerd.

De gemeente Diemen zal in het kader van de verdere uitwerking van de plannen ook in overleg treden met Waternet.

8.2 **Inspraak**



Deze bijlage is verwijderd omdat in het document privacygevoelige informatie is opgenomen.

De bijlage bevat informatie die betrekking heeft op de procedure tot het vaststellen van een inmiddels niet meer geldend bestemmingsplan. Het verwijderen van de informatie heeft geen gevolgen voor het geldende bestemmingsplan.

Bij vragen kunt u contact opnemen met het Klant Contact Centrum van de Gemeente Diemen, via 020 3144888 of via info@diemen.nl.