

Bestemmingsplan Plantage De Sniep - deelplan Het Pontveer

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan Plantage De Sniep - deelplan Het Pontveer
Toelichting

Status: vastgesteld

Datum: 21 december 2017

Projectnaam: Plantage De Sniep - deelplan Het Pontveer

Projectnummer: BC2605-107-100

Opdrachtgever: Gemeente Diemen

Referentie: BC2605

Auteur(s): Luitzen Jager

Collegiale toets: Jan-Willem Geuke

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Adriaan Koopman

Datum/paraaf vrijgave:

Plantage De Sniep - deelplan Het Pontveer

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Vigerend plan	8
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	9
2.1 Historie	9
2.2 Ruimtelijk functionele inrichting	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	17
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	21
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	21
5.2 Bedrijven en milieuzonering	21
5.3 Luchtkwaliteit	21
5.4 Geluidhinder	21
5.5 Trillingshinder	24
5.6 Externe veiligheid	25
5.7 Bodemkwaliteit	27
5.8 Water	27
5.9 Ecologie	28
5.10 Archeologie en cultuurhistorie	28
5.11 Overige	29
Hoofdstuk 6 Juridische planopzet	31
6.1 Algemeen	31
6.2 Toelichting op de regels	31
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	33
7.1 Economische uitvoerbaarheid	33
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33

Bijlagen

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek
Bijlage 2	Trillingsonderzoek
Bijlage 3	Externe Veiligheidsonderzoek

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met het oog op de ontwikkeling van Plantage De Sniep te Diemen is op 17 februari 2011 het bestemmingsplan Plantage De Sniep vastgesteld. In dat bestemmingsplan is de locatie "Het Pontveer" (deelplan M) bestemd voor de ontwikkeling van gemengde doeleinden en wonen. Deze ontwikkeling is tot op heden echter niet tot stand gebracht.

De afgelopen jaren zijn marktomstandigheden en retailbeleid sterk veranderd, waardoor er niet langer behoefte bestaat aan detailhandel en dienstverlening op deze locatie. Daarnaast heeft voortschrijdend inzicht geleid tot de wens voor een andere stedenbouwkundige inrichting van het gebied. Daarom heeft de gemeente Diemen nieuwe afspraken gemaakt met de ontwikkelende partij, teneinde te komen tot een beter haalbare invulling van het gebied. Met het realiseren van woningbouw op deze locatie kan worden ingespeeld op de aantrekkelijke woningmarkt en kunnen tevens stedenbouwkundige verbeteringen worden doorgevoerd.

Deze gewijzigde invulling is echter niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3). De flexibiliteitsbepalingen uit dat plan, alsmede buitenplanse afwijkingsbevoegdheden bieden in dit geval geen soelaas. Om die reden heeft de gemeente Diemen gekozen voor een partiële herziening van het geldende bestemmingsplan. Het voorliggende plan omvat deze herziening en maakt de ontwikkeling van plangebied Het Pontveer tot woongebied planologisch-juridisch mogelijk.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de ontwikkelingslocatie Plantage De Sniep in Diemen. Het betreft een locatie die in het westen van deze ontwikkelingslocatie is gelegen. Het plangebied ligt ingesloten tussen het spoortalud (met water tussen het talud en de plangrens) aan de westzijde en de straat Het Pontveer aan de oostzijde. In afbeelding 1.1 is de begrenzing van het plangebied globaal weergegeven door middel van de rode lijn.



Afbeelding 1.1: Indicatieve ligging van het plangebied

1.3 Vigerend plan

Voorliggend plan vervangt een deel van het vigerende bestemmingsplan 'Plantage de Sniep', vastgesteld op 17 februari 2011 en in werking getreden op 15 april 2011. Dit plan heeft betrekking op het westelijke deel van dat bestemmingsplan en betreft het deel dat op de onderstaande afbeelding is begrensd door de rode bollenlijn. Het plangebied heeft de naam Het Pontveer.



Afbeelding 1.2: Bestemmingen vigerend plan, inclusief plangrens voorliggend bestemmingsplan

De huidige bestemming Gemengd (GD-1, oranje) staat weliswaar woningbouw toe, maar ook enkele andere (commerciële) functies, waarnaar momenteel geen vraag meer is. Verder levert de, in het vigerende plan vereiste, minimale bouwhoogte langs het spoor teveel onnodige beperkingen op voor de nu voorziene stedenbouwkundige ontwikkeling. Tenslotte bevat het vigerende plan -inmiddels verouderde- parkeernormen. Deze herziening is daarom gebaseerd op actuele plannen en omstandigheden. De aard en omvang van de aanpassingen zijn weliswaar beperkt, maar zij zijn noodzakelijk om de beoogde invulling mogelijk te maken.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van de gemeente uiteengezet. Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende ruimtelijke en functionele elementen van het plan. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plan relevant zijn. Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op de juridische opzet van het plan en op de regels. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van zowel de economische als de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

Na jarenlange voorbereiding is begin 2011 het bestemmingsplan Plantage De Sniep vastgesteld. De contouren van dit plan waren reeds geschetst voordat de mondiale economische crisis en de nationale woningmarktcrisis zich lieten gelden. Mede hierdoor is de onderhavige planlocatie tot op heden niet tot ontwikkeling gekomen en ligt deze op moment van schrijven braak. Gewijzigde marktomstandigheden en nieuwe afspraken die zijn gemaakt met de ontwikkelende partij vragen om een andere invulling van het gebied. Met het nieuwe voornemen hier woningbouw te realiseren wordt ingespeeld op de aantrekkelijke woningmarkt in de regio. De gemeente Diemen kiest er daarom voor om de bestemming van het plangebied Het Pontveer te herzien.

2.2 Ruimtelijk functionele inrichting

Dit plan wijzigt de functionele structuur, zoals vastgelegd in het huidige bestemmingsplan, daar waar het gaat om de toegelaten functies binnen het plangebied Het Pontveer. In dit plangebied is er momenteel sprake van één toegelaten bestemming, namelijk Gemengd. De voor bestemming Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, detailhandel en horeca.

Door gewijzigde economische en maatschappelijke omstandigheden zijn de genoemde functies anders dan wonen niet langer nodig en/of haalbaar op deze locatie. De huidige bestemming van het plangebied kent een functieaanduiding die bestaat uit detailhandel. Aan de westkant van het plangebied geldt een toegestane bebouwingshoogte tussen de 24 en 47 meter en aan de oostkant geldt een maximale bebouwingshoogte van 47 meter. Parkeergelegenheden en groenvoorzieningen maken eveneens onderdeel uit van de inrichting van het plangebied.

Conform de geactualiseerde gemeentelijke detailhandelsvisie is detailhandel slechts op enkele aangewezen plekken binnen de gemeente Diemen toegestaan. Middels voorliggend plan wordt het betreffende kavel geheel bestemd voor wonen, uiteraard met inbegrip van de gebruikelijke mogelijkheid tot de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of bedrijf en verkeersfuncties. Tevens zijn andere bouwhoogtes opgenomen dan eerder (minimaal) vereist, wordt een gewijzigde infrastructuur geregeld en zijn parkeernormen geactualiseerd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De SVIR is de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Als belangrijkste doelen voor de periode tot 2028 vermeldt de SVIR:

- verbetering concurrentiekracht;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefomgeving, milieu en water.

De Rijksoverheid wil de concurrentiekracht van Nederland onder meer vergroten door een aantrekkelijk vestigingsbeleid voor buitenlandse bedrijven. Hiervoor moeten genoeg woningen, bedrijventerreinen en kantoren beschikbaar zijn, vooral in stedelijke gebieden. De ontwikkeling van Plantage De Sniep, waar het onderhavige plan deel van uitmaakt, draagt aan dit beleid bij.

Conform het systeem van de Wro heeft het SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en daarnaast het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een toets van dit plan aan genoemde besluiten volgt direct hierna.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Barro de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Het Barro bevat echter geen regels die concreet van toepassing zijn op dit plangebied dan wel op de daarin beoogde ontwikkeling. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Bij alle ruimtelijke plannen streeft het Rijk naar zorgvuldige afwegingen en heldere besluitvorming. Dit doet het Rijk via het Bro. Het besluit bevat bepalingen over de inrichting en de beschikbaarstelling van bestemmingsplannen. Daarnaast bevat het besluit onder andere bepalingen over de vormgeving, inhoud en motivering van ruimtelijke plannen, de watertoets, overgangsrecht voor bestaande gebouwen, bouwwerken of bestaand gebruik, het afhandelen van planschadeverzoeken alsmede bepalingen over het exploitatieplan en subsidieregelingen. Indien en voor zover deze bepalingen mede relevant zijn voor dit bestemmingsplan wordt hieraan voldaan.

Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.16, lid 2 Bro)

De toelichting van een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan een aantal voorwaarden. Overheden moeten op basis hiervan nieuwe stedelijke ontwikkelingen motiveren zodat een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen is geborgd. De ladder duurzame verstedelijking is per 1 juli 2017 vernieuwd, met als doel de toepassing ervan eenvoudiger te maken en onderzoekslast te verlichten, maar zonder de effectiviteit van het instrument te verliezen.

Dat is gedaan door de tekst terug te brengen tot de essentie; de drie treden worden losgelaten en vervangen door de volgende tekst (art. 3.16 Bro, lid 2):

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

Overwegingen

Met het realiseren van circa 100 woningen binnen plangebied Het Pontveer wordt ingespeeld op de aantrekkelijke woningmarkt en worden reeds vóór 2011 gemaakte afspraken over de ontwikkeling van De Sniep opgevolgd. De lokale vraag wordt vooral gevoed door de toenemende vraag naar woningen in Amsterdam, waar momenteel overduidelijk sprake van is. Bepaalde groepen woningzoekenden richten zich daarom (in toenemende mate) op aantrekkelijke, beschikbare en betaalbare locaties in omliggende gemeenten. De gemeente Diemen wil deze locaties aanbieden en kan dat ook: het onderhavige plan

voorziet in een passend aanbod voor bijvoorbeeld starters en jonge gezinnen. Een bijkomend pluspunt van Diemen is dat het, in vergelijking met bijvoorbeeld de Amsterdamse buitenwijken, zeer goed multimodaal ontsloten is.

Geconcludeerd kan worden dat deze voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte en dat deze behoefte binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien. Hiermee wordt voldaan aan de eisen opgenomen in de vernieuwde ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van het Rijk.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren. Het uitgangspunt van de structuurvisie is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water, en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en een beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen genoemd. De drie hoofdbelangen zijn:

- klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
- ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
- duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Op de structuurvisiekaart is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als "bestaand bebouwd gebied". De structuurvisie bevat weinig specifiek beleid ten aanzien van deze gebieden. Wel streeft de provincie naar stedelijke verdichting en het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied, in het bijzonder rond OV-knooppunten. Het onderhavige bestemmingsplan sluit aan bij dit beleid, omdat het leegstand van winkels en kantoren tegengaat en tegelijkertijd meer ruimte geeft aan woningbouw.

Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (versie 1 maart 2017)

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale ruimtelijke verordening (PRV). Daarin staan de regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en (tijdelijke) omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, dienen te voldoen. Voor dit plan zijn de volgende artikelen relevant:

Art 8a Meerlaagse veiligheid

De toelichting van een bestemmingsplan bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met:

- a. de risico's van en bij overstroming, en;
- b. de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken.

Zie paragraaf 5.8 *Water*.

Art. 33: Energie en duurzaam bouwen

1. Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan: het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.
2. Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Zie paragraaf 3.3 *Actieplan Energiebeleid 2013-2017*.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van de Provincie Noord-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Diemen

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



Afbeelding 3.1 Plankaart Structuurvisie Diemen

De algemene ambitie/visie luidt als volgt: "in 2040 is Diemen een duurzaam, stedelijk dorp op het grensvlak van Amsterdam en de Diemerscheg, waar het goed wonen, werken en recreëren is. Diemen heeft een bijzondere ligging, omdat het ingeklemd ligt tussen het grootstedelijke Amsterdam en de Diemerscheg, de groene en recreatieve uitloper van het Groene Hart. De Diemerscheg is bij een groot publiek bekend en van de recreatieve mogelijkheden wordt intensief gebruik gemaakt". De ambitie/visie schetst een gewenst beeld van Diemen in 2040 en vormt daarmee de kapstok voor de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Om deze ambitie ook daadwerkelijk te kunnen verwezenlijken dient een aantal ruimtelijke opgaven te worden opgepakt.

De ontwikkeling van Plantage De Sniep vormt één van de pijlers van de structuurvisie. Inmiddels wordt al

een aantal jaren flink aan deze wijk gebouwd, waardoor deze opgave al voor een behoorlijk deel is vervuld. Daarnaast vermeldt de structuurvisie onder meer: *"Ook moet de eventuele ontwikkeling van detailhandel op Plantage de Sniep gezien worden in relatie tot het hoofdwinkelcentrum en het voortbestaan van de wijkwinkelcentra."*

Dit bestemmingsplan sluit aan bij deze aanwijzing uit de structuurvisie: geconstateerd is dat voor de geplande commerciële functies te weinig draagvlak bestaat. Zou het geldende bestemmingsplan op dit punt toch uitgevoerd worden, dan heeft dan (onder meer) gevolgen voor de wijkwinkelcentra. De gemeenteraad heeft dit in 2014 onderkend en heeft in december 2014 de detailhandelsvisie Diemen vastgesteld. Daarin is onder meer besloten om in Plantage de Sniep geen detailhandel te faciliteren.

Conclusie: de onderhavige herziening vormt ondersteuning van het beleid van de Structuurvisie Diemen.

Actieplan Energiebeleid 2013 - 2017

De gemeente Diemen voert actief energiebeleid om Diemen duurzamer en uiteindelijk in 2040 energieneutraal te laten worden. Dit begint met het streven om de gemeentelijke organisatie zelf voldoende energie te besparen en duurzame energie op te wekken en door daarover te communiceren. Bij de uitvoering van het energiebeleid is het accent verschoven van informeren en kennisuitwisseling naar het opzetten van samenwerking met burgers, bedrijven en organisaties met als doel om concrete resultaten te bereiken. De doelstelling is om in de periode 2013-2017 tenminste 15% energie te besparen en tenminste 10% energie duurzaam op te wekken. Hiertoe heeft de gemeente de volgende projecten in uitvoering dan wel op stapel staan:

- invoeren energiezorg in gemeentelijke gebouwen;
- vormen van duurzaamheidskringen van bedrijven met duurzame ambities;
- energiebesparing in de bestaande woningvoorraad;
- bevordering plaatsing windturbines (in het buitengebied);
- oprichting biomassacentrale (in A&M-verband) en warmtelevering (Bergwijckpark).

Overweging

Voor nieuwbouwprojecten als het onderhavige heeft bovengenoemd beleid vooral betrekking op eisen die in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen (kunnen) worden gesteld. De strenge eisen van het nieuwe Bouwbesluit vormen voldoende garantie voor duurzame en energiezuinige woningen.

Conclusie: dit bestemmingsplan staat uitvoering van het energiebeleid van de gemeente Diemen niet in de weg en draagt er beperkt aan bij.

Woonvisie Diemen 2013-2017

In november 2013 is de Woonvisie Diemen 2013-2017 vastgesteld. Deze visie gaat uit van een evenwichtige opbouw van de bevolking en de woningvoorraad, waarbij kwaliteit en variatie als centrale opgave voor de toekomst staan. De Woonvisie heeft twee doelstellingen:

- Het voorzien in de lokale woningbehoefte in het bijzonder voor jongeren/starters en senioren, zowel in huur- en koopsector in regionaal verband;
- Het bevorderen van duurzaamheid. De gemeente spitst haar aandacht vooral toe op energiebesparing en de toepassing van duurzame energie. Dit geldt niet alleen voor nieuwbouw, maar juist ook voor bestaande woningen, omdat daar de meeste winst te behalen is.

Het accent voor het realiseren van nieuwe woningen ligt onder andere op her- en doorontwikkeling van bestaande locaties. Zodoende wordt in deze visie nadrukkelijk aandacht geschonken aan het verwezenlijken van nieuwe woningen in de (toekomstige) woonwijk Plantage de Sniep.

Inmiddels is een nieuwe Woonvisie in voorbereiding; vooruitlopend daarop is in 2016 in de 'Verkenning mogelijkheden sociale woningbouw' de ambitie van het college neergelegd om minimaal 500 sociale huurwoningen te realiseren. De invulling van plangebied Het Pontveer (50% sociale huur, 50% middeldure huur) vormt een eerste aanzet tot het realiseren van deze doelstelling.

Conclusie: de onderhavige herziening draagt bij aan de visie die de gemeente Diemen heeft opgesteld ten aanzien van wonen.

Geactualiseerde Detailhandelsvisie

De gemeente heeft de Detailhandelsvisie uit 2014 geactualiseerd. Eén van de wijzigingen luidt als volgt: er zijn slechts een aantal plekken in de gemeente aangewezen waar detailhandel is toegestaan. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de plekken waar detailhandel is toegestaan.

Conclusie: het herbestemmen van dit gedeelte van Plantage de Sniep voor wonen is in overeenstemming is met het beleid van de geactualiseerde detailhandelsvisie.

Parkeerbeleidsplan

In het parkeerbeleid is de volgende ambitie voorgesteld: het parkeerbeleid levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in Diemen plaatsvinden (sterke wijken en vitale werkgelegenheid) en aan de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingevolge het parkeerbeleid een op maat gemaakte parkeernormering toegepast.

Voor dit plan zijn de volgende normen relevant: 0,9 parkeerplaats per appartement in het sociale huursegment en 1.1 parkeerplaats per appartement in het middensegment. Bij realisatie van de appartementen in dit bestemmingsplan wordt aan deze normen voldaan.

Conclusie: de ontwikkeling die met dit plan mogelijk wordt gemaakt kan voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Ter waarborging hiervan zijn de normen uit dit beleid in de regels vastgelegd.

Beleidsregels ondergronds bouwen

De beleidsnotitie 'Ondergronds bouwen' is opgesteld om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar ondergronds bouwen en om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Gestreefd wordt naar het expliciet vastleggen van ondergronds bouwen in nieuwe planologische regelingen. Onderkelderen van het hoofdgebouw is toegestaan, ongeacht de bestemming. Verder mag een deel van het zij- en achtererf bij de woningen worden onderkelderd. Het gaat hier veelal om kleinschalige ondergrondse ruimtes die net als de bijgebouwen ten dienste staan of ondergeschikt zijn aan het hoofdgebouw. Wel dient per bouwaanvraag bekeken te worden of er nog technische, dan wel andere eisen aan het bouwplan of de bouwwijze gesteld moeten worden.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van de Gemeente Diemen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Algemeen

Het doel van dit bestemmingsplan Plantage De Sniep - deelplan Het Pontveer betreft de herziening van de bestemming Gemengd naar de bestemmingen Wonen, Verkeer en Water. Op deze locatie wordt de mogelijkheid gecreëerd voor de realisatie van een gesloten woonblok van circa 100 appartementen. De helft van de appartementen binnen het plangebied wordt sociale huur, de andere helft wordt middeldure huur.

Ruimtelijke, functionele en verkeerskundige aspecten

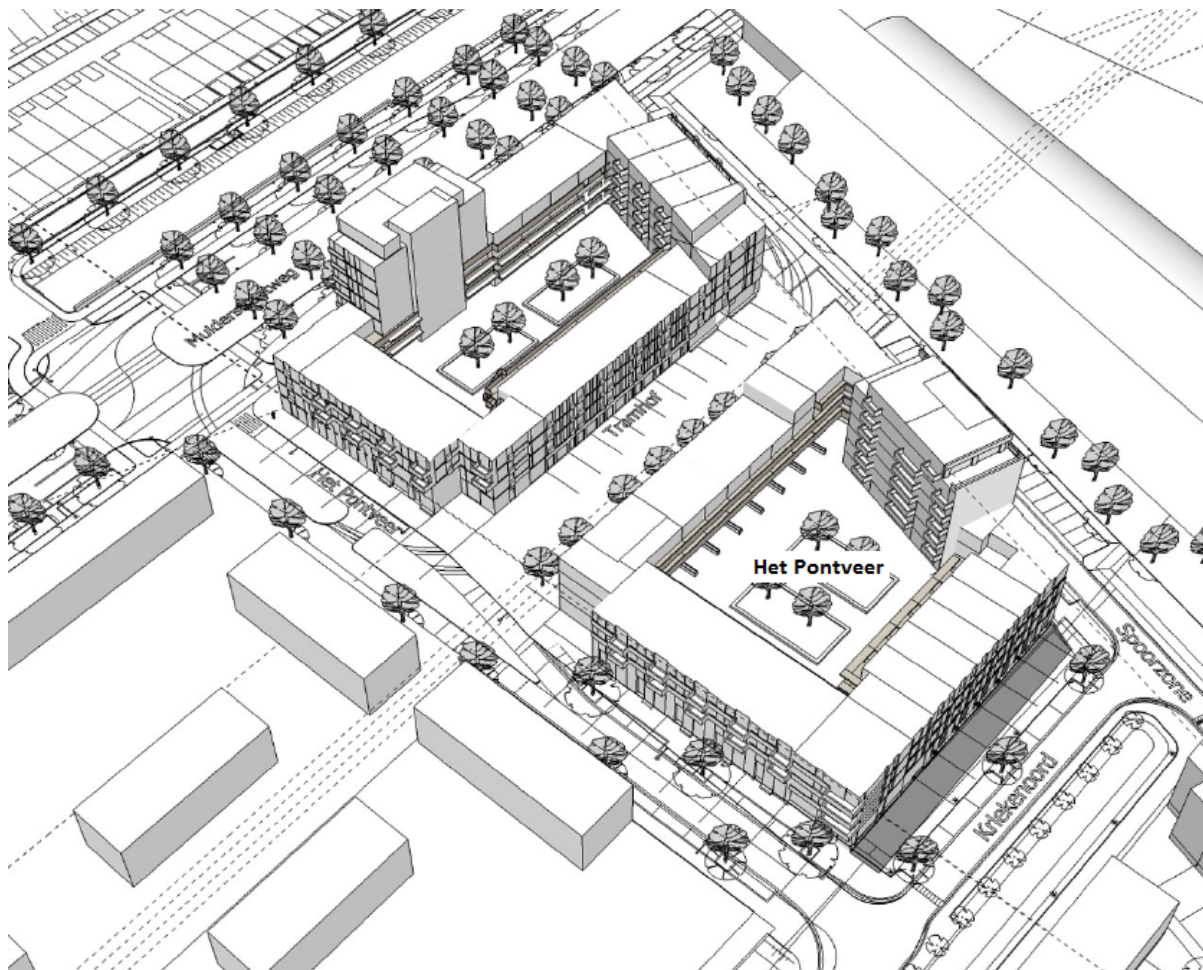
De ontwikkeling van de woonfunctie op deze locatie maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling van Plantage De Sniep. Behalve de woonfunctie - inclusief de mogelijkheid van een aan huis verbonden beroep of bedrijf - krijgt een deel van het plangebied de functie verkeer en een klein deel de bestemming Water. Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn enkele commerciële functies uit de bestemmingsomschrijving geschrapt omdat deze hier niet meer nodig en gewenst zijn.

Aan de binnenzijde van het wooncomplex zijn op particulier terrein binnentuinen gesitueerd. Deze binnentuinen kennen een informele warme uitstraling, waarbij bij voorkeur met groene elementen gezorgd wordt voor privacy. De pandsgewijze opzet, die aan de buitenzijde van het blok duidelijk zichtbaar is, komt terug aan de binnenzijde van het blok. De binnentuinen kunnen onderling van elkaar verschillen. Het opnemen van een erfafscheiding en functionele elementen voor de tuin in relatie tot de privacy van bewoners is een belangrijk onderdeel van het uiteindelijke ontwerp.

Verkaveling

Uitgangspunt van de ontwikkeling is een invulling met appartementen. De onderstaande afbeelding, waarin het plangebied Het Pontveer en het beoogde bouwcarré is aangeduid, geeft een impressie van de beoogde inrichting en verkaveling. Het andere afgebeelde carré betreft gebied Tramlus dat niet middels voorliggend bestemmingsplan wordt geregeld. Uitdrukkelijk wordt erop gewezen dat deze afbeelding de hoofdpzet aangeeft, maar dat de nadere uitwerking (zoals de verkaveling en de bouwvolumes) nog kunnen wijzigen, uiteraard binnen de in dit plan gestelde (bouw-)regels.

De zuidelijke gevelgrens is aan de toekomstige keerlus van de tram gelegen. Bij de architectonische uitwerking moet hiermee rekening worden gehouden. Aan de noordzijde (Kriekenoord) dient het woonblok met de voet in het hier aan te leggen water geplaatst te worden.



Afbeelding 4.1: Indicatie ruimtelijke inrichting plangebied Het Pontveer en omgeving

Gestreefd wordt naar een gesloten gevelbeeld van het bouwblok richting de openbare ruimte. Uitgangspunt hierbij is een verspringende bouwhoogte. Langs de wegen Kriekenoord, Het Pontveer en De Gooische Tram is een bouwhoogte van 16 meter het maximum (4 lagen), om aansluiting te zoeken bij het naastgelegen laagbouwmilieu in de deelplannen de Bottelarij en De Wissel en het karakter van het landweg profiel met smalle sloten. Het bouwblok wordt oplopend naar het westen aangelegd met langs het spoor een hoogteaccent van 8 lagen (maximaal 28 meter) om te zorgen voor dieptewerking. Bij panden van gelijke hoogte wordt variatie aangebracht middels plastic, het licht verspringen van voorgevels, en/of variatie in dakoverstekken zodat een speelse daklijn ontstaat en de zelfstandigheid van het pand gearticuleerd wordt.

Eventuele openingen in het bouwblok zijn ondergeschikt in het totale gevelbeeld. Aan de spoorzijde zijn onderbrekingen in de gevel tot een hoogte van 10 m niet mogelijk in verband met het geluidsluwe binnenmilieu van het te realiseren woonblok binnen het plangebied. De parkeergelegenheid wordt uit het zicht van de straat op het binnenterrein aangelegd.

Verkeer

Ontsluiting woongebied en aangrenzende bedrijven en terreinen

Een goede wijkontsluiting is van belang om het verkeer van en naar de toekomstige woningen in het plangebied goed te laten doorstromen. Het gebied wordt intern ontsloten via de straat Kriekenoord die via Het Pontveer is verbonden met de Muiderstraatweg (s113).

Ten opzichte van het bestemmingsplan Plantage De Sniep uit 2011 zal de hiervoor beschreven primaire ontsluiting van het gebied (in de verkeerskundige structuur van Plantage de Sniep) niet wijzigen. Wel zal de verkeerskundige structuur van (woon-)straten en verblijfsgebieden nabij het plangebied, zoals die in het hiervoor genoemde bestemmingsplan was beoogd, enigszins worden gewijzigd. Het belangrijkste is dat het tracé van de straat Het Pontveer anders wordt gesitueerd. Deze verandering was al ingezet met de vaststelling van het bestemmingsplan voor het naastgelegen deelplan De Wissel. Ook in het gebied

direct ten noorden van het plangebied zijn de ligging van de weg en het aangrenzende water aangepast aan de nieuwbouwplannen. Tenslotte zijn er plannen om de keerlus van de tram aan te passen waardoor binnen dat gebied ruimte ontstaat voor woningbouw. Hiervoor zal een aparte planologische procedure worden doorlopen. In afbeelding 1.2 is de stedenbouwkundige structuur van het plangebied en de omgeving aangegeven.

Parkeren

Het parkeren voor de bewoners wordt geheel op eigen terrein voorzien. De parkeernormen voor het deelplan is afhankelijk van de doelgroep en het woningsegment. Voor de sociale huurappartementen is een parkeernorm vastgesteld van 0,9 en voor de middeldure huurappartementen een norm van 1,1 per woning. Deze normen zijn beide inclusief een bezoekersparkeernorm van 0,25 per woning.

De parkeeroplossing wordt gerealiseerd in de begane grondlaag in het binnenhof, met op het dak verblijfsgebied en tuinen. De voorgevel van het carré wordt bepaald door woningen met voordeuren aan de straat met hier achter gelegen de parkeeroplossing. De entree van de parkeergarage binnen het plangebied kan op verschillende manieren (en aan verschillende zijden) gepositioneerd worden.

Openbaar vervoer

Het plangebied ligt direct ten noorden van het plein met de eindhalte en de keerlus van tramlijn 9. De uitwerking van de keerlus van tramlijn 9 vindt plaats in het kader van het project "de Oostwestas". De nieuwe keerlus past in het geldende bestemmingsplan Plantage de Sniep.

Ook via trein, bus en metro is het plangebied, zoals geheel Diemen, goed bereikbaar. Verschillende voet- en fietspaden completeren de goede multimodale ontsluiting.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Gelet op de aard en omvang van het plan komt de ontwikkeling niet in de buurt van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Eventuele milieugevolgen worden in dit hoofdstuk van de toelichting beschreven en overwogen. Het totaal van deze overwegingen kan dan tevens worden gelezen als 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden, zodat onderlinge hinder zoveel mogelijk vermeden wordt. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft hiertoe richtafstanden tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid. Met behulp van deze richtafstanden kan een eerste indicatie verkregen worden van de inpasbaarheid van een initiatief op een bepaalde locatie.

Uit oogpunt van bedrijven en milieuzonering is gekeken naar de volgende, voor dit plan relevante milieuhinderlijke inrichtingen:

- het bedrijf Pantar aan de Kriekenoord, ten oosten van het plangebied.

Voor wat betreft het bedrijf Pantar (milieucategorie 3.2), geldt dat moet worden uitgegaan van een richtafstand van maximaal 50 meter op het aspect geluid (uitgaande van gebiedstype gemengd gebied). De afstand tot het plangebied bedraagt circa 50 meter. Omdat het hier gaat om richtafstanden heeft de gemeente Diemen geluidhinder als nader te beschouwen milieuaspect aangemerkt. Hierop wordt in paragraaf 5.4 van deze toelichting nader ingegaan.

Conclusie

Ten aanzien van Pantar wordt ongeveer voldaan aan de richtafstand. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op het geluidsonderzoek dat is verricht.

5.3 Luchtkwaliteit

Het onderhavige plan omvat het omzetten van de functie Gemengd naar Wonen. Deze verandering zal de luchtkwaliteit niet verslechteren. Een nadere motivering aan de hand van onderzoek is daarom niet vereist.

5.4 Geluidhinder

Wettelijk kader

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.

Plansituatie

Volgens de Wet geluidhinder dient te worden getoetst aan de regelgeving en de grenswaarden van deze wet. Het plangebied Het Pontveer ligt tussen verschillende geluidbronnen en binnen de wettelijke geluidzone van nabijgelegen (spoor)wegen. Deze geluidbronnen worden in deze paragraaf behandeld en vervolgens cumulatief beoordeeld. Het gaat om onderstaande bronnen.

- Spoorlijn door Diemen van aansluiting spoorlijn Amsterdam – Weesp tot aansluiting Duivendrecht, geocode 027.
Met dien verstande dat alle woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB in principe opgenomen moeten worden in het maatregelonderzoek.
- Het wegverkeerslawaai ten gevolge van:
 - a. de Muiderstraatweg;
 - b. de Weesperstraat;
 - c. de Provincialeweg/Weteringweg;
 - d. de 30 km/u-straten (in het kader van het vereiste van goede ruimtelijke ordening).
 Met dien verstande dat alle woningen met een geluidbelasting van meer dan 48 dB in principe opgenomen moeten worden in het maatregelonderzoek
- Het industrielawaai ten gevolge van:
 - e. het bedrijf Pantar;
 - f. de keerlus van tramlijn 9 direct ten zuiden van het plangebied (tussen de deelplannen Tramlus en Het Pontveer).

Het plangebied is gelegen buiten de zone van autosnelwegen A1 en A9, maar ondervindt nog een resterende geluidbelasting van minder dan 48 dB. Al deze geluidbronnen worden in deze paragraaf behandeld en vervolgens cumulatief beoordeeld.

Resultaten onderzoek

Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van de geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en de vastgestelde hogere waarden voor het plangebied Het Pontveer in het in 2011 genomen hogere waardenbesluit. Hierna worden de diverse geluidbronnen die van invloed zijn op plangebied Het Pontveer besproken. Dit betreft een samenvatting van een integrale beschouwing die in bijlage 1 van de toelichting is opgenomen.

Spoorweglawaai

De geluidbelasting van de spoorlijn Weesp - Duivendrecht op de gevel aan de zijde van het spoor bedraagt maximaal 66 dB en voldoet hiermee aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. De geluidbelasting op de gevels loodrecht op het spoor is maximaal 59 dB en voldoet daarmee ook aan de maximale ontheffingswaarde. Dit is de optredende geluidbelasting inclusief voorgenomen voorzieningen in de vorm van schermen van 2,5 meter hoogte en raildempers voortkomend uit het Tracébesluit SAA.

Hogere waarden

Het railverkeerslawaai overschrijdt op 35 woningen de voorkeurswaarde van 55 dB. Voor deze woningen zijn hogere waarden noodzakelijk. Het aantal en de hoogte van de benodigde hogere waarden in het kader van railverkeerslawaai voldoet aan het hogere waardenbesluit uit 2011.

Door het ontbreken van de openingen in woonblok Het Pontveer wordt er aan de binnenzijde van het carré bereikt dat alle woningen, afgezien van de hoekwoningen aan het spoor, een geluidluwe gevel bezitten. Om te kunnen voldoen aan het hogere waardenbesluit uit 2011 dient ook voor de betreffende hoekwoningen een geluidluwe gevel gecreëerd worden. Dit zal dus aan de voorkant moeten worden gerealiseerd, aangezien dit de enige gevel is van deze woningen. Hiertoe dienen stedenbouwkundige maatregelen genomen te worden. Onderzocht is dat een balkonafscherming met een hoogte van 1,50 meter zorgt voor een geluidluwe gevel. Daarmee is vastgesteld dat bij alle woningen wordt voldaan aan de voorwaarde voor een geluidluwe gevel en buitenruimte.

Wegverkeerslawaai

De maximale geluidbelastingen op de woningen ten gevolge van de gezoneerde wegen zijn als volgt:

- Muiderstraatweg (inclusief tramlijn 9): 48 dB;
 - Tramlus los van de weg: 50 dB;
 - Weesperstraat: 33 dB;
 - Provincialeweg/Weteringweg: 45 dB;
 - Prins Bernhardlaan (aan de andere zijde van het spoortalud): 41 dB;
- voor de niet gezoneerde wegen zijn de maximale geluidsbelastingen:
- Rijkswegen: maximaal 46 dB;
 - 30 km/u-straten (getoetst als voor de Wet geluidhinder): 53 dB.

Geconcludeerd kan worden dat op geen enkele woning de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor het wegverkeerslawaaï wordt overschreden.

Hogere waarden

Uit het onderzoek volgt dat bij de toetsing van de tramlus los van de weg bij 29 woningen een waarde tussen 49 en 54 dB is aangetoond. Voor deze woningen zijn hogere waarden noodzakelijk. Het aantal en de hoogte van de benodigde hogere waarden in het kader van wegverkeerslawaaï voldoet aan het hogere waardenbesluit uit 2011.

Industrielawaai ten gevolge van Pantar

De invloed van bedrijf Pantar ten noordoosten van plangebied Het Pontveer op de te ontwikkelen woonwijk is onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Pantar te Diemen - Akoestisch onderzoek" (Peutz, 13 mei 2016, rapportnummer: FR 15254-1-RA-001). Het rapport is opgenomen als bijlage bij het akoestisch onderzoek in bijlage 1 van de toelichting. Het onderzoek richt zich op de optredende geluidniveaus in de omgeving vanwege de activiteiten van Pantar. Het doel van het onderzoek betreft het vastleggen van de bestaande geluidssituatie van Pantar, zodat hiermee bij de ontwikkeling van (onder andere) Het Pontveer rekening gehouden kan worden. De berekende geluidbelasting is getoetst aan de geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Tevens is beoordeeld of er sprake is van een "goede ruimtelijke ordening".

Het geluid van Pantar is op drie aspecten beoordeeld:

1. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar, LT}$;
2. Het maximale geluidniveau L_{Amax} ;
3. Het geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting.

Langtijdig geluidsniveau

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar, LT}$ op de woningen is op een hoogte van 1,5 meter maximaal 40 dB(A) in de dagperiode en 29 dB(A) in de avond- en de nachtperiode (maximale waarde van alle hoogten). De grenswaarden conform het Activiteitenbesluit worden niet overschreden.

Maximaal geluidsniveau

De maximale geluidniveaus L_{Amax} op de woningen bedragen ten hoogste 67 dB(A) in de dagperiode, 48 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. De maximale geluidniveaus voor de dag-, avond- en nachtperiode voldoen daarmee aan de grenswaarden van 70, 65 en 60 dB(A).

Geluid wegverkeer van en naar Pantar

Ten gevolge van verkeer van en naar Pantar treedt ter plaatse van de beoogde woningen een geluidsniveau op van ten hoogste 49 dB(A) in de dagperiode, 35 dB(A) in de avondperiode en 38 dB(A) in de nachtperiode. De etmaalwaarde voldoet hiermee aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Hogere waarden

Er zijn geen hogere waarden voor industrielawaai nodig.

Conclusie geluidhinder Pantar

Ter plaatse van plangebied Het Pontveer wordt voldaan aan het Activiteitenbesluit.

Industrielawaai ten gevolge van de keerlus van tramlijn 9

Het geluid vanwege tramlijn 9 wordt berekend als onderdeel van het wegverkeer ten gevolge van de Muiderstraatweg. Bij dit geluid wordt geen rekening gehouden met het boog- en piekgeluid ten gevolge van het berijden van de keerlus door de trams. Daarom wordt in het kader van de goede ruimtelijke ordening een berekening uitgevoerd van de optredende geluidniveaus. Uit onderzoek blijkt dat de geluidbelastingen ten gevolge van de tramlus op de woningen in het plangebied de voorkeurswaarde van 48 dB overschrijden, maar ruim voldoen aan de maximale ontheffingswaarde en kunnen daarmee als acceptabel worden gekwalificeerd.

Met de optredende maximale waarde van 84 dB(A) wordt echter wel de richtwaarde van 45 dB(A) in de nachtperiode voor slaapvertrekken in aanzienlijke mate overschreden. De richtwaarde voor de

binnenwaarde kan alleen worden behaald als de woningen worden uitgevoerd met een zeer goede geluidwering van de gevel. Aanbevelingen zijn verder om de slaapkamers van de geprojecteerde woningen zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde (aan de binnenzijde van het carré) van het bouwblok te situeren. Door de andere geluidgevoelige ruimten, zoals woonkamers, aan de zijde van de tramlus te oriënteren kan met afdoende geluidwering van de gevel worden voldaan aan de genoemde richtwaarden voor het maximale geluidniveau in de dag- en avondperioden. Daarnaast zijn er maatregelen denkbaar om het geluid vanwege de keerlus terug te dringen.

Hogere waarden

Een aantal woningen aan de zuidzijde en in de zuidoosthoek van het plangebied zijn niet in bezit van een geluidluwe buitenruimte ten gevolge van het piekgeluid van de tramlus. Om te kunnen voldoen aan het hogere waardenbesluit uit 2011 dient voor de betreffende woningen aan de zuidzijde en zuidoosthoek een geluidluwe buitenruimte gecreëerd te worden. Hiertoe dienen stedenbouwkundige maatregelen genomen te worden. Onderzocht is dat een balkonafscherming met een hoogte van 1,20 meter zorgt voor een geluidluwe buitenruimte.

Beoordeling in het kader van de goede ruimtelijke ordening van de overlast van de 30 km/u-straten

De geluidbelasting op de woningen ten gevolge van de 30 km/u-straten is ten hoogste 53 dB. De cumulatieve geluidbelasting van het wegverkeer bedraagt 58 dB. De milieusituatie ten gevolge van de 30 km/uur-straten op de nieuwbouwlocatie kan worden beoordeeld als “redelijk”.

Conclusie

Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat de woningbouw in het plangebied uit oogpunt van geluidhinder aanvaardbaar is, met inachtneming van de volgende voorwaarden en overwegingen:

- Door het nemen van maatregelen langs het spoor wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet meer overschreden. Met het aanvullende scherm van 2,5 meter hoog over een lengte van 161 meter en de aan te brengen raildempers wordt de geluidbelasting van het railverkeerslawaaï beperkt tot maximaal 66 dB.
- In 2011 zijn hogere waarden vastgesteld in het hogere waardebesluit voor het plangebied Het Pontveer. Voor de huidige verkaveling is het aantal benodigde hogere waarden en de hoogte inzichtelijk gemaakt. Het aantal en de hoogte van de hogere waarden voldoet aan het hogere waardenbesluit uit 2011.
- Om te kunnen voldoen aan de voorwaarden van het hogere waardenbesluit uit 2011 dienen alle woningen in bezit te zijn van een geluidluwe gevel en buitenruimte. Voor een aantal woningen binnen plangebied Het Pontveer dienen hiertoe stedenbouwkundige maatregelen genomen te worden, namelijk voor hoekwoningen in de zuidwesthoek van Het Pontveer die slechts in bezit zijn van één gevel, en van een aantal buitenruimten van woningen aan de zuidzijde van Het Pontveer. Deze maatregelen zullen worden getroffen.
- De gangbare richtwaarden voor het optredende geluidniveau als gevolg van de tramkeerlus binnen in de woning, worden voor slaapvertrekken in aanzienlijke mate overschreden. Deze kunnen alsnog gehaald worden door de slaapvertrekken aan de binnenzijde van het carré te situeren en voor de woonvertrekken voldoende geluidwering van de gevel aan de zijde van de tramkeerlus te realiseren. Aan deze voorwaarden wordt voldaan door het treffen van de beschreven maatregelen.

5.5 Trillingshinder

Wettelijk kader

In het kader van het bestemmingsplan is een trillingenonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Dit onderzoek dient om inzicht te verkrijgen in de trillingniveaus vanwege railverkeer en de tramkeerlus. Voor de beoordeling van de in de woning te verwachten trillingen is uitgegaan van de streefwaarden voor de maximaal optredende trillingssnelheden zoals opgenomen in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006.

Onderzoeksresultaten

Op basis van metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden, zoals aangegeven in de Richtlijn SBR, ruim zullen worden overschreden. Teneinde

voor woonblok Het Pontveer te voldoen aan de criteria van de SBR dienen de trillingsterkten naar verwachting met een factor 3 à 4 gereduceerd te worden. Als gevolg van passerende treinen zullen de na te streven waarden eveneens worden overschreden. De trillingsterkten dienen naar verwachting met een factor 3 te worden gereduceerd om te voldoen. Deze situatie is technisch oplosbaar en dient te worden betrokken bij de bouwfase van de woningen.

De te verwachten trillingsterktes in de appartementen zijn daarnaast afhankelijk van het materieel dat in de toekomst wordt ingezet. Verder zullen ook de uitvoering van de trambaan en de rijsnelheid van invloed zijn. In de huidige berekeningen zijn worstcase aannames gemaakt ten aanzien van het fundament. Met name een zwaar uitgevoerd fundament zal voor frequenties hoger dan 40 Hz voor een grotere overgang zorgen van bodem naar fundament zodat de trillingen vanuit de bodem worden gereduceerd. Een hogere trillingreductie resulteert in lagere trillingniveaus in de appartementen.

Een ander aandachtspunt betreft de afstand tot de trambaan. Op basis van de trillingmetingen volgt dat de trillingen in de bodem op grotere afstand tot de trambaan snel afnemen. Dit betekent dat, indien de appartementen op grotere afstand tot de trambaan gerealiseerd kunnen worden, ook significant lagere trillingniveaus zullen optreden in de appartementen.

Conclusie

De situatie dient beoordeeld te worden als technisch oplosbaar in de bouwconstructie. De kosten hiervan zijn aanvaardbaar en hebben daarmee geen consequenties voor de economische uitvoerbaarheid. De exacte maatregelen zullen in de bouwfase worden uitgewerkt.

5.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

In de Revi staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Bevb in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1600 en 4000 kPa.

Risicobronnen

Er is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidssituatie in het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de rapportage "Onderzoek externe veiligheid deelplan Pontveer". Het rapport is opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting.

Het onderzoek toont aan dat de volgende risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe

veiligheid:

- Transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht – Diemen;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort; en
- Route gevaarlijke stoffen lokale wegen.

Plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied

Op basis van het Bevt dient enkel voor de spoorlijn Duivendrecht-Diemen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald te worden. Voor de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort en de route gevaarlijke stoffen over lokale wegen dient enkel ingegaan te worden op de mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en rampenbestrijding. Deze risicobronnen zijn namelijk gelegen op meer dan 200 meter van het plangebied. Het onderzoek concludeert het volgende ten aanzien van plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied:

- Voor ruimtelijke ontwikkelingen langs een Basisnet route kan een berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven en wordt er getoetst aan het voor het plaatsgebonden risico conform de afstanden uit de Regeling Basisnet (bijlage 2, kolom 3). Het plaatsgebonden risico varieert op het traject van 1 meter en 6 meter gemeten vanuit het hart van de spoorlijn. Het plangebied ligt hier buiten. Hieruit kan worden opgemaakt dat het plaatsgebonden risico van de spoorlijn geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan.
- Het plasbrandaandachtsgebied van het spoortraject Diemen – Amersfoort bevindt zich binnen een afstand van 30 meter vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel. Het plangebied ligt op ongeveer 45 meter vanuit de buitenste spoorstaven van de spoorbundel. Dit betekent dat het plasbrandaandachtsgebied van de spoorlijn geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan.

Groepsrisico

Tot slot geeft het bijbehorend onderzoek aan dat er twee groepsrisico's zijn:

- Het groepsrisico van spoorlijn Duivendrecht – Diemen neemt ten gevolge van het plan licht toe en blijft onder de 0.1 keer de oriëntatiewaarde.
- Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort en het transport van gevaarlijke stoffen over de lokale wegen hoeft het groepsrisico niet berekend te worden.

Mogelijkheden zelfredzaamheid en rampenbestrijding

Op basis van het Bevt dient voor de spoorlijnen en de route gevaarlijke stoffen over de lokale wegen in de verantwoording van het groepsrisico enkel inzicht gegeven te worden in de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

De mogelijkheden voor rampenbestrijding

De mogelijkheden voor het bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen op de spoorlijnen en de weg zijn beperkt. In het plangebied zal de brandweer zich inzetten op het redden van mensen en het blussen van de secundaire branden. Dit betekent dat het plangebied tweezijdig bereikbaar moet zijn en voorzien moet zijn van voldoende bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen. Het plangebied is tweezijdig bereikbaar via Het Pontveer (vanuit het zuiden) en Kriekenoord (vanuit het noordoosten). Bij de uitvoering van de bouw- en inrichtingsplannen zal samen met de Brandweer Amsterdam – Amstelland invulling worden gegeven aan het realiseren van voldoende bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid

De mogelijkheden voor de zelfredzaamheid zijn afhankelijk van het scenario. Voor de scenario's plasbrand, warme BLEVE en toxische wolk zijn er mogelijkheden voor de zelfredzaamheid. Voorzieningen die in het plangebied een positieve invloed hebben op de zelfredzaamheid (zoals voldoende vluchtroutes, (nood)uitgangen, opstellen van een noodplan en afsluitbare ventilatie) zullen bij de verdere invulling van het plan (bouw- en inrichtingsfase) nader worden uitgewerkt in afstemming met de Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan uit oogpunt van externe veiligheid aanvaardbaar is. Wel moet een lichte toename van het groepsrisico vanwege de ligging nabij de spoorlijn beperkt verantwoord

worden. Op het (kunnen) voldoen aan deze voorwaarden bestaat voldoende zicht, waardoor het plan uit oogpunt van externe veiligheid planologisch gezien als goed inpasbaar kan worden geacht.

5.7 Bodemkwaliteit

Voor het geldende bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de bodemkwaliteit. Onder meer op grond van dat onderzoek is de ter plaatse toegekende bestemming uit oogpunt van bodemkwaliteit aanvaardbaar geacht. In het verleden is er sprake geweest van een geringe verontreiniging. Vervolgens is de grond opgehoogd. In die zin is ook dit plan uit oogpunt van bodemkwaliteit aanvaardbaar.

5.8 Water

Wettelijk kader

De watertoets - zoals deze in het kader van ruimtelijke plannen dient te worden uitgevoerd - is het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. De watertoets vormt de verbindende schakel tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. Op basis van de waterparagraaf wordt een wateradvies aangevraagd bij het waterschap. In dit kader worden dan ook alle relevante waterhuishoudkundige aspecten meegenomen in het onderhavige plan.

Het wijzigen van bestemming Gemengd in de bestemming Wonen en Verkeer heeft geen substantiële invloed op het aandeel verharding dan wel anderszins op de waterhuishouding, zowel kwalitatief als kwantitatief ten opzichte van bestemmingsplan Plantage de Sniep uit 2011. De inrichting is opnieuw in nauw overleg met Waternet uitgevoerd. In voorliggend plan wordt deze inrichting planologisch vastgelegd. Onderstaand zijn de belangrijkste waterhuishoudkundige elementen beschreven.

Peilbeheer en watersysteem

De Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is gericht op het beschermen van de water aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem.

Verharding en compensatie

De verhardingssituatie wordt beschouwd op het niveau van de gehele locatie Plantage de Sniep. In totaal dient er ten behoeve van uitvoerbaarheid van Plantage de Sniep 7.743 m² water gecompenseerd worden op basis van de waterbalans.

In overleg met Waternet is afgesproken dat compensatie buiten het plangebied plaatsvindt op de volgende locaties in Diemen, binnen peilvlak 'polderpeil':

- Binnen Diemen Centrumplan en Henri Dunantaan: 4.250 m²
- Park De Omloop in Diemen-Noord: 3.850 m²

Dit leidt tot een sluitende waterbalans, aangezien op beide locaties 8.100 m² waterberging wordt gecreëerd.

Afvalwater en hemelwater

De gemeente is verantwoordelijk voor de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater en voor de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater (Wet milieubeheer en Waterwet).

In de Waterwet is ook vastgelegd dat de gemeente de zorg heeft voor het treffen van maatregelen in openbaar gebied om nadelige gevolgen van de grondwaterstand (in samenhang met de bestemming) te voorkomen of te beperken. In het gemeentelijk rioleringsplan (Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Diemen 2014 - 2018) zijn bovenstaande zaken vastgelegd. Het vuilwater wordt binnen het plangebied Het Pontveer middels een gescheiden stelsel afgevoerd.

Grondwater

De zorgplicht grondwater is in de wet (Ww art. 3.6) als volgt geformuleerd: "het in het openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand

voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van het Waterschap of de provincie behoort.”

In bestaande en nieuw te ontwikkelen gebieden is het noodzakelijk de bovengrondse bestemming af te stemmen op de (toekomstige) grondwaterstand, zodanig dat grondwateroverlast voorkomen wordt.

Peil

Deelplan Het Pontveer wordt op minimaal NAP -0,60 meter (vloerpeil) aangelegd. Hierbij is het polderpeil van de Diempolder (NAP -1.90 meter) als uitgangspunt genomen.

Wateradvies waterbeheerder

De watertoets is een iteratief proces dat de waterhuishoudkundige effecten als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied in beeld brengt en aangeeft hoe omgegaan wordt met eventuele negatieve effecten. Over de te treffen maatregelen vindt overleg plaats met Waternet/AGV.

Conclusie

Hoewel het voorliggende bestemmingsplan geen substantiële invloed heeft op het aandeel verharding dan wel anderszins op de waterhuishouding, is in deze waterparagraaf beschreven hoe de compensatie van extra verharding in De Sniep is geregeld en zijn ook de andere waterhuishoudkundige aspecten opgenomen. Over de te treffen maatregelen vindt overleg plaats met Waternet/AGV. Geconcludeerd kan worden dat het plan uit oogpunt van een goede waterhuishouding aanvaardbaar en uitvoerbaar is en dat aan de wettelijke watertoetsverplichting is voldaan door middel van regulier overleg.

5.9 Ecologie

Het plan zelf geeft geen aanleiding tot hernieuwd ecologisch onderzoek. Echter omdat het gebied sinds de vaststelling van het geldende plan in 2011 niet actief benut is, valt niet uit te sluiten dat nu (vijf jaar later) er ter plekke van het plangebied en omgeving veranderingen hebben voorgedaan inzake het voorkomen van soorten dan wel leef- of fourageergebieden. Het is van belang zicht te hebben op dergelijke veranderingen en in welke mate ze zich hebben voorgedaan.

Overweging en conclusie

Het betreft een met zand opgehoogd bouwterrein, zonder bebouwing en bomen. Voor het verleggen van de weg Het Pontveer zijn bovendien onlangs op het terrein grondwerkzaamheden/activiteiten uitgevoerd. Om die reden kan met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gesteld dat de aanwezigheid van strikt beschermde plant- en diersoorten is uitgesloten. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor het plan.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

De archeologische onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan Plantage De Sniep zijn uitgevoerd, hebben aangetoond dat er uit oogpunt van bescherming van (eventuele) archeologische waarden geen belemmeringen zijn.

Overweging en conclusie

- De onderhavige partiële herziening voorziet niet in een wezenlijk andere bebouwingsregeling (onder meer inzake de verticale bebouwingsdiepte) dan het geldende bestemmingsplan.
- Het archeologisch beleid is sinds de vaststelling van dat plan niet wezenlijk veranderd.
- Tijdens het bouwrijp maken van Plantage De Sniep zijn geen zodanige (onverwachte) vondsten gedaan, dat de bovenstaande conclusie moet worden verlaten of op zijn minst moet worden heroverwogen.

Gelet op deze overwegingen is het aanvaardbaar te concluderen dat het onderhavige plan uit oogpunt van archeologie motiveerbaar en uitvoerbaar is. Voor andere cultuurhistorische waarden geldt hetzelfde, deze zijn in dit plan niet in het geding.

5.11 Overige

Kabels en leidingen

Aan weerszijden van het spoor ligt een ondergrondse 150 kV hoogspanningsleiding. Aan de oostzijde van het spoor bevindt deze leiding (met bijbehorende vrijwaringszone) zich in het plangebied. Hiertoe is een dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning opgenomen in dit bestemmingsplan waarin niet alleen de leiding valt maar ook de vrijwaringszone van de leiding in het plangebied. De voorgenomen bebouwing is buiten deze zone geprojecteerd.

Luchthavenindelingsbesluit Schiphol 2014

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). De locatie valt binnen het gebied met de maatgevende toetshoogte van 146 meter boven NAP en de maatgevende toetshoogte voor radar van 71 meter boven NAP. De maximale bouwhoogte voor ontwikkelingen en hoogte van objecten, bomen en struiken binnen het plangebied mag als gevolg van het LIB dus maximaal 71 meter boven NAP bedragen. Binnen het plangebied wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt die de maximale bouwhoogten van het LIB overschrijdt, derhalve kent het LIB voor wat betreft dit aspect geen beperkingen voor het plangebied.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

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

Een bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen:

- een verbeelding (digitale plankaart);
- de juridisch bindende regels (planregels);
- de (juridisch niet bindende) toelichting (plantoelichting).

Het is wettelijk verplicht een bestemmingsplan digitaal beschikbaar te stellen. Een digitaal bestemmingsplan kan geraadpleegd worden via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Via de verbeelding kunnen de regels van de betreffende bestemming worden opgeroepen, maar ook de toelichting en eventuele bijlagen zoals onderzoeksrapportages.

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

Dit bestemmingsplan is opgezet als gedetailleerd eindplan. Gelet op de specifieke plek in de wijk is het noodzakelijk om de beoogde bebouwing zo concreet mogelijk planologisch in te kaderen. Niettemin is beoogd om binnen dat kader redelijke ontwerprijheid te bieden ten aanzien van architectuur, vormgeving en inrichting.

6.2 Toelichting op de 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.

Artikel 3 Verkeer

Deze bestemming geldt voor de wegen, straten en parkeervoorzieningen en daarnaast voor voet- en fietspaden en verblijfsgebieden. De bestemming is gericht op de afwikkeling van het bestemmingsverkeer en het parkeren. Binnen de bestemming zijn in ondergeschikte mate ook andere openbare voorzieningen mogelijk, zoals (onder meer) groen en water.

Artikel 4 Water

Deze bestemming is toegekend aan een gedeelte van de waterloop langs Kriekenoord. 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 5 Wonen

Deze bestemming is toegekend aan het wooncomplex. Behalve het wonen staat deze bestemming in ondergeschikte mate ook de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of bedrijf toe. Daaraan zijn regels verbonden om ervoor te zorgen dat geen afbreuk wordt gedaan aan het woonkarakter.

Behalve woningen zijn binnen de bestemmingen ook erven toegestaan, alsmede kelders, parkeervoorzieningen en toegangswegen en -paden. Ten aanzien van het parkeren zijn parkeernormen opgenomen, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de verschillende woontypologieën. Deze normen hebben betrekking op het totale parkeeraanbod (op eigen terrein en aan de openbare weg samen).

De bouwregels zijn gebaseerd op de beoogde ruimtelijke opzet. Hierbij zijn de hoogtescheidingslijnen op de verbeelding aangegeven en zijn maximum bouwhoogten aangeduid.

Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Het is noodzakelijk deze te realiseren om aan de gestelde parkeernormen te kunnen voldoen. Uitgangspunt is de bouw van een parkeervoorziening in één bouwlaag, welke op maaiveld wordt aangelegd. Hierbij is het van belang dat het gevelbeeld niet wordt verstoord en dat de 'parkeerlaag' zoveel mogelijk schuil gaat achter de gevels van woningen. In de regels zijn op dit punt geen dwingende bepalingen opgenomen. De gemeente kan echter gebruik maken van de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen. Bovenop de parkeerlaag (op het daarop in te richten binnenterrein) mogen beperkt bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. In de bouwregels is hiertoe een aanvullende peilbepaling opgenomen.

In de bouwregels is voorts een regeling opgenomen ter waarborging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De regeling voorziet er in dat woningen alleen mogen worden gebouwd indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat aan de voorkeurgrenswaarde wordt voldaan, of dat - bij overschrijding van de voorkeurgrenswaarde - een hogere waarde is vastgesteld en aan die hogere waarde wordt voldaan. Indien echter de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden moeten de betreffende delen van de woningen worden uitgevoerd als dove gevel of van een andere, vergelijkbare geluidwerende constructie worden voorzien, waarbij de woningen tevens zijn voorzien van tenminste één stille zijde.

De reden voor deze regeling is dat in de bouwregels enige flexibiliteit wordt geboden ten aanzien van de bouwhoogte, onder meer aan de spoorzijde. Voldoende geluidafschermende werking van de woningen aan de spoorzijde op andere woningen is dus planologisch-juridisch gezien niet altijd gegarandeerd. De hiervoor beschreven regeling garandeert echter ook voor deze woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Artikel 6 Leiding - Hoogspanning

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, ten dienste van de dubbelbestemming.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Opname van deze regel volgt uit artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Aangegeven is welke vormen van gebruik worden aangemerkt als verboden gebruik.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Met het oog op verdere flexibiliteit kan het bevoegd gezag op een aantal punten van de bouwregels afwijken, wanneer technische, juridische of stedenbouwkundige redenen hiertoe aanleiding geven.

Artikel 10 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 dit bestemmingsplan.

Artikel 11 Overgangsrecht

Opname van deze regel volgt uit artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 12 Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van de regels.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor dit plan is een exploitatiebegroting opgesteld. Uit economisch-strategische overwegingen wordt de exploitatieopzet niet in dit bestemmingsplan opgenomen. De exploitatieopzet is separaat beschikbaar voor (vertrouwelijke) inzage door controlerende (hogere) overheden en rechtsprekende instanties.

Grondexploitatiewet

Op grond van het stelsel van de Wro moet een gemeenteraad in beginsel een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een volgens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplan wordt geprojecteerd. Dat is in dit plan het geval: artikel 6.2.1 Bro bepaalt dat een bouwplan van een of meer woningen een aangewezen bouwplan is. Vervolgens moet een afweging worden gemaakt over het vaststellen van een exploitatieplan. Dit is niet aan de orde als er sprake is van een overeenkomst.

Gemeenten zijn op grond van de Wro verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen op ontwikkelende partijen. Wanneer de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats door verkoop van bouwrijpe grond. Deze situatie is op dit plan van toepassing: de gronden binnen het plangebied zijn in eigendom van de gemeente Diemen. Het hiervoor bedoelde kostenverhaal is daardoor (anderszins) verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan dan wel het aangaan van een specifieke overeenkomst is daarom niet aan de orde.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg

Gelet op de beperkte reikwijdte van de veranderingen die in dit plan zijn aangebracht ten opzichte van het vigerende plan, is van een separate vooroverlegfase afgezien.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan ligt, na publicatie van de tervisielegging, gedurende zes weken voor een ieder ter visie. Tijdens deze periode kan een ieder zijn of haar zienswijze indienen, hetzij schriftelijk, gericht aan de gemeenteraad, hetzij (op verzoek) mondeling.

