Ruimtelijke Onderbouwing

Bij het verzoek om

Omgevingsvergunningen

ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 2.7 Wabo

Project
Molijnlaan 166-172 te Nunspeet

23 juli 2021

versie 1.1

Gemeente Nunspeet

Markt 1
---- -- Nunspeet

Postbus -----
------ -- Nunspeet

T 0341- 25 [redacted]
F ----- - -------
www.nunspeet.nl

Ruimtelijke Onderbouwing
Project Molijnlaan 166 - 172

4 mei 2021
versie 1.1

Auteurs:
[redacted]

Aanvrager:
NOM B.V.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing van het Projectgebied 6
1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen) 7
1.3.1 Algemeen 7
1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" 7
1.3.3 Toetsing aan het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" ..... **Error! Bookmark not defined.**
1.4 Voorbereidingsbesluiten 9
1.5 Juridische Procedures 9
1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen 9
1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 9
1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling 10
1.6 Leeswijzer 10

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER 11
2.1 Rijksbeleid 11
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 11
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 13
2.1.3 Rijksbeleid m.b.t. Leegstand van Kantoren 13
2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 14
2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid 15
2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 15
2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 15
2.2.3 Stadsregio Amsterdam. De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 16
2.2.4 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 16
2.2.5 Knooppuntontwikkeling. De Beleidsnota "Maak Plaats!" 17
2.3 Gemeentelijk beleid 18
2.3.1 Algemeen 18
2.3.2 Structuurvisie Diemen 18
2.3.3 Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012) 19
2.3.4 Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (augustus 2013) 19
2.3.4.1 Algemeen 19
2.3.4.2 Cluster 3 Eekholt 23
2.3.5 Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 25
2.3.6 Actieplan Energiebeleid 2013-2017 26
2.3.7 Woonvisie Diemen 2013-2017 27
2.3.8 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 29
2.3.9 Groenbeleid – Groenplan Diemen 29
2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Diemen 2010-2028 31
2.3.11 Natuurbeleidsplan Diemen 31
2.3.12 Beleidsnota Cultuurhistorie 32

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE 33
3.1 Cultuurhistorie 33
3.2 Archeologie 36
3.2.1 Rijksbeleid 37
3.2.2 Gemeentelijk Beleid 37
3.2.3 Archeologie en het Projectgebied 37

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING 39
4.1 Inleiding 39
4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van Bergwijkpark en het Projectgebied Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 39
4.3 Kantorenfunctie 40
4.4 Verkeersfunctie (en parkeren) 40
4.5 Groenfunctie 41

4.6 Natuurfunctie 41

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT WOONGEBOUWEN TOREN 3, BLOK 6, TOREN 4 EN BLOK 7 (ONDERBOUWING BEHOEFTE WONINGEN) .42
5.1 Algemeen 42
5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 42
5.3 Laddertoets voorgenomen woningen 43
5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte 43
5.3.1.1 Wat is de regio? 43
5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose) 43
5.3.1.3 Check gevoeligheid voor actualiteit plangegevens korte termijn 45
5.3.1.4 Kwalitatieve analyse 46
5.3.1.5 Conclusie trede 1 49
5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 49
5.3.3 Trede 3: multimodaal ontsloten locatie – meervoudige bereikbaarheid 50

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING 51
6.1 Algemeen 51
6.2 Verschillen tussen het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" 53
6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 54
6.4 Toekomstige Woonfunctie Projectgebied, en Kenmerken en Aangezicht Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 55
6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 65
6.6 Toekomstige Verkeerssituatie 66
6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 68
6.8 Groen en Water in de omgeving van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 71
6.9 Openbare Ruimte bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 72
6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 73
6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 773
6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten 73

HOOFDSTUK 7 RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING 76
7.1 Inleiding 76
7.2 Verkeersaantrekkende Werking / Verkeershinder 76
7.3 Bezonning / Schaduwhinder 77
7.4 Windhinder 78
7.5 Geluidhinder en Luchtkwaliteit 78
7.6 Sociale Veiligheid 79
7.7 Natuur 79

HOOFDSTUK 8 OMGEVINGSASPECTEN 81
8.1 Algemeen 81
8.2 Geluid(hinder) 81
8.2.1 Algemeen 81
8.2.2 Wet- en regelgeving 82
8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek 84
8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen) 85
8.2.4.1 Wegverkeerslawaai 85
8.2.4.2 Railverkeerslawaai 86
8.2.4.3 Industrielawaai 86
8.2.4.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 86
8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting 87
8.2.5 Maatregelen (overweging) 87
8.2.5.1 Algemeen 87
8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting 88
8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai 92
8.2.5.4 Geluidluwe gevels 92
8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen 94
8.2.6.1 Wegverkeerslawaai 94
8.2.6.2 Railverkeerslawaai 95
8.2.6.3 Industrielawaai 95

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 96
8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting 96
8.2.7 Conclusies 96
8.3 Luchtkwaliteit 97
8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid 98
8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit 100
8.3.3 Conclusie 101
8.4 Bodem 102
8.4.1 Algemeen 102
8.4.2 Resultaten bodemonderzoek 102
8.4.3 Conclusie 103
8.5 Water(paragraaf) 104
8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid 104
8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf) 106
8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 111
8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur) 112
8.6.1 Wet- en regelgeving 112
8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 112
8.6.2.1 Gebiedsbescherming 113
8.6.2.2 Soortenbescherming 113
8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol 114
8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Flora- en faunawet (Ffw) 115
8.7 Externe Veiligheid 116
8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid 116
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen 118
8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid 120
8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol 121
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Diemen 123
8.7.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland 127
8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid 128
8.8 Bedrijven & Milieuzonering 129
8.9 Spoorwegwet. Bouwen nabij het Spoor 129
8.10 Trillingshinder 129
8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling 130

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT 132
9.1 Algemeen 132
9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid 132
9.3 Economische Uitvoerbaarheid 132
9.4 Grondexploitatie 132
9.5 Crisis- en herstelwet (Chw) 132

BIJLAGEN 134

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Molijnlan 162 – 172 te Nunspeet is de locatie van de oude Huishoudschool van Nunspeet en ----------

De

De

De aanleiding voor het project voor de bouw van een appartementengebouw en van vier woningen is ----------

De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Paragraaf 1.2. Het projectgebied

Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw (acht appartementen) en van de vier woningen is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Met betrekking tot het projectgebied

1.2 Begrenzing van het Projectgebied

Het projectgebied waarin het appartementengebouw en de vier woningen worden gerealiseerd, is gelegen in het noordoostelijke deel van de gemeente Nunspeet. Het onderhavige projectgebied is op Afbeeldingen 1.1 ??? weergegeven.

Afbeelding 1.1: Kaart met het onderhavige projectgebied

Afbeelding 1.2: Luchtfoto van de omgeving van het projectgebied in het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark Noord

Afbeelding 1.3: Het projectgebied voor de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015 (blz. 7), in het gebied "Fase 3"

Afbeelding 1.4: Fasegebied 1 van het project Bergwijkpark. De projecten Blok 1, Toren 1, Blok 2, Toren 2 en Blok 3 zijn gerealiseerd met afwijkingsprocedures

1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen)

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gesitueerd in het gebied van het bestemmingsplan "----------". Dit bestemmingsplan is op

1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------"

De gronden waarop het project
wordt ontwikkeld hebben volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" voor het grootste deel de bestemming "----------", en

Afbeelding 1.5: Het projectgebied gelegd over de vigerende bestemmingen van het bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord"

Bestemming "----------"
Gronden met de bestemming "----------" zijn volgens artikel

"9.1 Bestemmingsomschrijving

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

9.3 Afwijken van de bouwregels
(....)".

6.2 Bouwregels
6.2.1 Gebouwen

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bestemming "Groen"

"10.1 Bestemmingsomschrijving

10.2 Bouwregels
10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Zoals uit de omschrijving van de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2" en van de bestemming "Groen" blijkt is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het vigerende bestemmingsplan. Tevens is

De conclusie luidt dat het project

Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Strijdigheid met Bestemmingsregels van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015"

Ten aanzien van de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2" en van de bestemming "Groen" is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015". Tevens is de bouwhoogte van de voorgenomen gebouwen in strijd met het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", waarin binnen de bestemming "Gemengd – 5" een maximale bouwhoogte van 23 meter is toegestaan. (Voor een klein deel van het projectgebied geldt de bestemming "Gemengd – 2" waarin een maximale bouwhoogte van 25 meter is toegestaan). De woongebouwen Toren 3, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter; Blok 6, met een maximale bouwhoogte van circa 29 meter; Toren 4, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter; en Blok 7 met een maximale bouwhoogte van circa 27 meter, zijn namelijk aanzienlijk hoger dan de 23 meter.

Voor een zeer klein deel van het projectgebied, waar Toren 3, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter, wordt gebouwd, geldt de bestemming "Gemengd – 2" waarin een maximale bouwhoogte van 25 meter is toegestaan. In dit gedeelte wordt een (klein) deel van Toren 3 gerealiseerd (met een bouwhoogte van circa 52 meter), zie Afbeelding 1.8. Dit is in strijd met het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".

Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg(en) zal dienen in strijd met de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2".

Er is ook strijd met de bestemming "Groen" omdat een deel van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 binnen deze bestemming zal worden gebouwd. Zoals uit de Afbeeldingen 1.7 en 1.8 blijkt, worden de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gedeeltelijk gebouwd in gronden met de bestemming "Groen". Ook dit is in strijd met de bestemmingsplanregels van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015". Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg zal dienen in strijd met de bestemming "Groen".

Volgens het project zal in het woongebouw Toren 3 ook een unit van circa 40 m² bvo worden gerealiseerd ten behoeve van een galerie, een tentoonstellingsruimte voor kunstvoorwerpen (bestemming maatschappelijke voorzieningen), waarbij ook

detailhandel kan plaatsvinden. Een dergelijk gebruik komt niet overeen met de regels van de basisbestemmingen van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".

De bouw en het gebruik van de gronden voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is in strijd met de bestemmingen "Gemengd – 5", "Gemengd – 2" en "Groen" ter plaatse, zoals hierboven is verwoord.

gebied 3.

De conclusie luidt

1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied, waarvoor de onderhavige plannen zijn opgesteld, gelden de volgende voorbereidingsbesluiten.

1.5 Juridische Procedures

1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen

Vanwege het feit dat het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals dat nu voorligt, niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (zie Paragraaf 1.3) is er een planologisch juridische procedure noodzakelijk om het project te kunnen realiseren en om de benodigde omgevingsvergunning(en) te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure wordt hieronder besproken in Paragraaf 1.5.2. Voor de realisering van het onderhavige project zal gebruik worden gemaakt van de Gemeentelijke Coördinatieregeling zoals deze is geregeld in paragraaf 3.6.1 (de artikelen 3.30 tot en met 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie hiervoor Paragraaf 1.5.3.

1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Voor het gebied waar de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zal plaatsvinden is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord. Het ontwerp-bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" heeft in de periode van 21 augustus 2015 tot en met 1 oktober 2015 ter inzage gelegen. 21 januari 2016 vastgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan is op 21 januari 2016 vastgesteld en ligt in het kader van de beroepstermijn van 5 februari 2016 tot en met 17 maart 2016 ter inzage. De bouw van de genoemde gebouwen is planologisch juridisch daarom nog niet geregeld. Om de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 toch mogelijk te (kunnen) maken is een planologische afwijkingsprocedure noodzakelijk die vooruitloopt op het nieuwe bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".
Daartoe dient een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), juncto artikel 3.10 Wabo, de zogenoemde uitgebreide Wabo procedure, te worden gevoerd ten behoeve van de omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze procedure wordt ook wel "Wabo projectbesluitprocedure" genoemd. Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. De ontwerp-omgevingsvergunningbeschikking dient tezamen met de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, zes weken ter inzage te worden gelegd ten behoeve van de zienswijzenprocedure.

1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling

Op 20 februari 2014 is door de gemeenteraad van Diemen besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1. (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor het gehele project Bergwijkpark. De onderhavige afwijkingsprocedure zal worden gecoördineerd met het besluit tot het vaststellen van Hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de te volgen procedures, ook voor de onderhavige afwijkingsprocedures voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als ontwerp-besluit en voor de beroepstermijn ter inzage kunnen worden gelegd. Bovendien is er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk, waarin onder meer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van de plannen volgens deze Ruimtelijke Onderbouwing, wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat voor deze Ruimtelijke Onderbouwing van belang is. Het gaat daarbij om Rijksbeleid, beleid van de provincie Noord-Holland, regionaal beleid, en het beleid van de gemeente Diemen. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (cultuur-)geschiedenis van het plangebied Bergwijkpark en van het (voor)onderzoek naar de eventuele archeologische waarden. In Hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie van het projectgebied beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de "nut en noodzaak" van het project, dit aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". In Hoofdstuk 6 wordt het nieuwe plan beschreven. In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving daarvan. Hoofdstuk 8 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodemaspecten, wateraspecten, ecologie, en waaronder ook begrepen de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, spoorwetgeving, trillingshinder en milieueffectrapportage, rekening is gehouden. In Hoofdstuk 9 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt de wijze beschreven waarop burgers, bedrijven en andere organisaties, bij de voorbereiding van het project en bij de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zijn betrokken. Daarnaast komt in dat Hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

Verwijzingen in een paragraaf naar een andere paragraaf elders in de Ruimtelijke Onderbouwing of bijzondere opmerkingen over de inhoud of conclusies van de paragraaf staan in tekstblokken met blauwe kaders, zoals hieronder als voorbeeld weergegeven:

"(...) voorbeeld (...)"

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt, dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

Inhoud van de SVIR
De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.
Openbaar vervoer
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), evenals in het gemeentelijke beleid zoals onder andere vastgelegd in Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP's), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.
Transport van gevaarlijke stoffen
Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming (zie over het transport van gevaarlijke stoffen verder ook Hoofdstuk 8, Paragraaf 8.7 "Externe veiligheid" van deze Ruimtelijke Onderbouwing).
Transformatie van kantoorgebouwen en bedrijfsterreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als in krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.
Ladder voor duurzame verstedelijking
Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is

nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[1]. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke, schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke, vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De conclusie is dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen de SVIR. Uit Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "Nut en Noodzaak van het project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7" blijkt dat het project ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking".

(Zie verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt getoetst).

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. De NOVI zal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. Dit laatste zal - hoewel de NOVI is vastgesteld op grond van de (oude) Wet ruimtelijke ordening (Wro) - gebeuren op het moment dat de (nieuwe) Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2022).

Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal, als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid, en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Nationale belangen en prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de lange termijnvisie in beeld. Er zijn 21 nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is. De behartiging van de nationale belangen. en de realisatie van de daaruit voortvloeiende beleidsdoelen en opgaven gebeurt niet alleen door het Rijk.

Er zijn vier prioriteiten waar het Rijk op wil sturen en richting geven;

[1] Artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's.
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om een combinatie te maken en win-win-situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgevingen zoveel mogelijk voorzien in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht opgenomen van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

NOVI - Planspecifiek

Het onderhavige bestemmingsplan "Elspeterbosweg 7" maakt de bouw van 9 woningen mogelijk, met daarbij een toegangsweg en een parkeerplaats voor de woningen. Het bestemmingsplan past zonder meer binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 (aangevuld d.d. 1 oktober 2012) in werking getreden.

Het Barro doet geen uitspraken met betrekking tot het projectgebied of met betrekking tot soortgelijke situaties. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

2.1.3 Rijksbeleid m.b.t. Leegstand van Kantoren

In mei 2010 hebben Rijk, provincies en gemeenten samen met vertegenwoordigers van marktpartijen, o.a. IVBN (beleggers) en de NEPROM (projectontwikkelaars), een convenant ondertekend om met vereende krachten de structurele leegstand op de kantorenmarkt aan te pakken. Eén en ander is in maart 2011 door de Tweede Kamer bekrachtigd in het Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren waarbij verschillende acties zijn benoemd om de kantorenleegstand daadwerkelijk te reduceren. Het actieprogramma is in juni 2012 uitgewerkt in een convenant waarbij partijen concrete afspraken hebben gemaakt om de structurele leegstand tegen te gaan. De belangrijkste afspraak die de partijen (verzamelnaam "Kantorentop") maakten, is dat partijen per kantoorregio een visie en doelstellingen formuleren voor de bestaande kantorenvoorraad, voor nieuwe ontwikkelingen en voor de inzet op regionale herprogrammering.
De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is zo'n regio die al langere tijd bezig is om de kantorenleegstand te doen reduceren. In de MRA werkt de provincie Noord-Holland samen met de Stadsregio Amsterdam en de 36 regiogemeenten, waaronder de gemeente Diemen. Binnen de MRA is het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) belast met het komen tot een gezamenlijk beleid en planning van werklocaties. (Zie hiervoor ook Paragraaf 2.2.4 "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040").

De conclusie, die uit het hierboven beschreven beleid met betrekking tot leegstand van kantoren kan worden getrokken, is dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen het genoemde Rijksbeleid met betrekking tot de leegstand van kantoren, en ook dat het onderhavige project overeenkomstig volgens de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 past in het gezamenlijke beleid van de gemeentes binnen de Metropoolregio Amsterdam. (Zie hiervoor verder Paragraaf 2.2.4 "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040").

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is een project dat vooruitloopt op het grotere plan/project Bergwijkpark. Het plan/project Bergwijkpark en met name het oostelijke deel daarvan, "Holland Park", houdt een herstructureringsproject in waarbij een kantorengebied wordt getransformeerd in een woongebied.

2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en vraaggericht realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en dient overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen.

In Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing worden nut en noodzaak van de transformatie aan de hand van de "Ladder van duurzame verstedelijking" onderbouwd. Uit dit Hoofdstuk 5 blijkt dat het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voldoet aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking", waarmee wordt voldaan aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). (Zie hiervoor verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Op 1 november 2010 zijn beide documenten gepubliceerd en in werking getreden. In de structuurvisie 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 voor een beperkte uitleg van bedrijventerreinen en wenst het landelijk gebied open en dichtbij te houden.
In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen genoemd. De drie hoofdbelangen zijn:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad.
3. 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 recreatieve en toeristische voorzieningen.

In de provinciale Structuurvisie is het gebied van Bergwijkpark Noord – en dus ook het projectgebied waarvoor de onderhavige omgevingsvergunningen zijn aangevraagd – opgenomen in het metropolitaan stedelijk gebied.

Metropoolregio Amsterdam (MRA)
Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie ervoor om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland, en die van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in het bijzonder, zoveel mogelijk te faciliteren door het optimaal benutten van de luchthaven Schiphol en het ontwikkelen van de Amsterdamse haven in samenhang met de Rotterdamse haven. De metropoolregio moet voldoende ruimte bieden aan kantoren, bedrijven en woningen. Maar daarnaast moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. De Provincie Noord-Holland zet daarom in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden, die omringd worden door aantrekkelijk recreatief groen (de metropolitane landschappen).

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past binnen het beleid van de provincie Noord-Holland en van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), met name vanwege het feit dat het projectgebied is opgenomen in het bestaande metropolitaan stedelijk gebied.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben Provinciale Staten in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen (zoals de onderhavige) over onderwerpen waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Daarnaast zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Provinciale Ruimtelijke Verordening geeft verder de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. De Verordening geeft geen belemmeringen voor het onderhavige project. Het projectgebied is daarin aangewezen als "Bestaand Bebouwd Gebied".

2.2.3 Stadsregio Amsterdam. De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014

In het rapport "De roltrap in beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014" (23 januari 2012) worden de demografische ontwikkelingen van de Stadsregio Amsterdam beschreven. Er wonen steeds minder mensen in een woning, er zijn steeds meer eenpersoonshuishoudens. Het gevolg is een toenemende huishoudensgroei tot 2040. Het inwoneraantal in de Stadsregio groeit door een hoger geboorte- dan sterftecijfer.[2] Het rapport noemt het zorgwekkend, dat hoewel het inwonersaantal van de regio groeit, de woningbouwproductie achter blijft. Dit leidt tot oplopende woningtekorten. Het CBS voorspelt voor de Noordelijke Randstad in 2020 een tekort van 5%. Voor het begin van de crisis in 2008 werd dit tekort nog op 2,5% geprognosticeerd.[3]
Er is een toenemende behoefte aan middeldure koop- en huurwoningen. De woningmarkt in de Stadsregio kent twee toppen. Enerzijds een grote goedkope huurwoningenvoorraad, anderzijds een relatief dure koopwoningenvoorraad, en een (zeer beperkte) dure vrije sector huurvoorraad. In het midden zit zeer weinig; waardoor een wooncarrière voor grote groepen huishoudens moeilijk, zo niet onmogelijk is. Dat doet de roltrap stokken. Daarnaast wijst het onderhavige rapport op het feit dat op 1 januari 2011 de Ministeriële Regeling "Tijdelijke regeling diensten van algemeen economisch belang toegelaten instellingen volkshuisvesting" in werking is getreden. Op grond van deze regeling moeten vrijkomende sociale huurwoningen voor minimaal 90% worden toegewezen aan huishoudens met een (belastbaar) verzamelinkomen tot € 33.614,- (prijspeil 2011). Deze regeling verhoogt de druk op huurwoningen in het middensegment.[4] Zie hierover meer in Hoofdstuk 5 "Nut en Noodzaak van het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7".

2.2.4 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken 36 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Stadsregio Amsterdam, samen om tot gezamenlijk beleid te komen op het gebied van verstedelijking, economie, duurzaamheid, landschap, en verkeer en vervoer. Binnen het kader van de MRA is het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) opgericht om uitvoering te geven aan de aanpak van leegstand en een goede afstemming van de marktvraag op het aanbod van werklocaties.
Om het aanbod beter af te stemmen op de vraag, zijn in regionaal verband afspraken gemaakt. Concreet betekent dit onder andere het onttrekken van kantoorgebouwen aan de kantorenmarkt door sloop of transformatie middels het toestaan van een niet-kantoorbestemming. Verder zal de markt zich meer moeten richten op de gewijzigde vraag naar duurzame, flexibele kantoren en bedrijven, in een stedelijke omgeving met verschillende voorzieningen.
Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht en houdt zich sinds 2007 bezig met de afstemming van de programmering van nieuwe werklocaties en het tegengaan van overprogrammering. Dit alles in het licht van de steeds sterker wordende structurele leegstand van kantoorpanden in de MRA. Een grote overprogrammering van kantoorpanden, het instorten van de vastgoedmarkt tijdens de crisis, en de sterke groei van "het nieuwe werken", heeft ervoor gezorgd dat in de MRA inmiddels meer dan twee miljoen m² aan kantoorruimte leeg staat.

---

[2] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 9.
[3] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 9.
[4] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 10.

In juni 2011 hebben alle gemeenten van de MRA de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien" bekrachtigd. Doelstelling van deze strategie is het bieden van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties voor een evenwichtige regionale economische ontwikkeling, het versterken van de (internationale) concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat binnen de MRA. Een belangrijk item hierbij is het reduceren van de bestaande kantorenvoorraad, waarmee de MRA invulling geeft aan de afspraken uit het eerdergenoemde Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren van het Rijk.
In de uitvoeringsstrategie wordt geconstateerd dat hoewel de leegstand over alle "kantoorleeftijden" verspreid is, de perspectieven voor verouderde kantoren zeer slecht zijn. De kans dat dit soort gebouwen in de toekomst weer zal worden gebruikt voor een kantoorfunctie is nagenoeg nihil. De uitvoeringsstrategie stelt daarom dat de voorraad aan incourante kantoorgebouwen in de MRA de komende 10 jaar zal toenemen tot 1,5 miljoen m² bvo (waarvan 224.000 m² bvo in de deelregio Amstelland en Meerlanden, waartoe ook Diemen behoort).
De uitvoeringsstrategie eindigt met een bundel afspraken over de aanpak van de bestaande kantorenvoorraad. Enkele van deze afspraken luiden:

- Alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om 1,5 miljoen m² bvo kantoorruimte uit de markt te nemen door sloop, transformatie en herontwikkeling.
- De Plabeka-partners gaan concrete arrangementen aan met marktpartijen om de transformatie en herontwikkeling mogelijk te maken.
- Gemeenten versnellen, binnen de daarvoor beschikbare mogelijkheden, de processen op het gebied van juridisch planologische procedures en de mogelijkheden volgens het Bouwbesluit.
- Gemeenten stellen ruimtelijke visies op voor locaties met veel leegstand.

Met de voorgenomen transformatie van Bergwijkpark als monofunctioneel kantorengebied naar een hoofdzakelijk woongebied met voorzieningen en (in mindere mate) werken geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het gebied Bergwijkpark past binnen het beleid van de "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040" omdat mede door de uitvoering van het onderhavige project de leegstand van kantoren in het gebied Bergwijkpark actief wordt aangepakt.

2.2.5 Knooppuntontwikkeling. De Beleidsnota "Maak Plaats!"

Eén van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft betrekking op OV-knooppunten. De provincie Noord-Holland heeft met de Vereniging Deltametropool uitgangspunten geformuleerd waarin de kansen voor knooppuntontwikkeling in Noord-Holland centraal staan. Dit is de nota Maak Plaats!
Een doelstelling is om rondom OV-knooppunten de gebieden beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies. Dit betekent het intensiveren van het ruimtegebruik, het veraangenamen van het verblijf rond het knooppunt, en het verbeteren van de overstapmogelijkheden. In de Structuurvisie staat, dat op basis van onderzoek van alle knooppunten in Noord-Holland, en de mogelijkheden tot betere benutting van de stedelijke gebieden, de provincie zich zal inzetten op de ontwikkeling van de meest kansrijke locaties. De provincie wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar wil ook ruimte bieden voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen. De provincie wil gemeenten helpen om de benutting van bestaand bebouwd gebied te optimaliseren en dit geldt vooral voor de binnenstedelijke ruimte rondom knooppunten van openbaar vervoer. De 60 treinstations en de 4 belangrijke busstations van Noord-Holland zijn op de structuurvisiekaart aangewezen als potentiële locaties voor stedelijke verdichting.
De transformatie van Bergwijkpark is een voorbeeld van stedelijke verdichting nabij het OV-knooppunt Diemen Zuid volgens de Nota Maak Plaats!
In Maak Plaats! zijn 10 uitgangspunten geformuleerd die cruciaal zijn voor de te ontwikkelen knooppuntenstrategie. Deze zijn:

- Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar.
- Minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren.

- Voorrang voor bestaande plannen binnen BBG (bestaand bebouwd gebied) rondom OV-knooppunten.
- BBG-contour en OV-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen.
- Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn.
- Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties.
- Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties.
- De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren.
- Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap.
- Maak Plaats!

De uitgangspunten van het onderhavige project voldoen aan de bovengenoemde tien uitgangspunten en dus aan het beleid met betrekking tot de Knooppuntontwikkeling volgens de beleidsnota Maak Plaats! Het aanwezig zijn van een OV knooppunt in de vorm van het NS-station Diemen Zuid bij het plangebied Bergwijkpark en nabij het onderhavige projectgebied is één van de positieve aspecten bij de ontwikkeling van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen

In deze Paragraaf 2.3 worden beleidsnota's van de gemeente Diemen besproken die gebruikt zijn voor de ruimtelijke onderbouwing van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals de Structuurvisie van de gemeente Diemen, het Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012), het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013), het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020, het Actieplan Energiebeleid 2013-2017, de Woonvisie Diemen 2013-2017, het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020, het groenbeleid met het Groenplan Diemen, het Waterplan Diemen 2010-2028, het Natuurbeleidsplan Diemen (november 2009) en de Beleidsnota Cultuurhistorie (oktober 2003). Het meer specifieke beleid van de gemeente met betrekking tot omgevingsaspecten wordt in Hoofdstuk 8 (Omgevingsaspecten) nader uitgewerkt.

2.3.2 Structuurvisie Diemen

De Structuurvisie Diemen (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 2 februari 2011) is een richtinggevend beleidsstuk, dat een algemeen beeld geeft van de toekomst van Diemen. Het doel ervan is om samenhang te bereiken in diverse grote en kleine ontwikkelingen, die in de gemeente spelen en op stapel staan. Door een integrale benadering en het vormen van een eigen visie en wensbeeld, wil de gemeente meer grip krijgen op de ontwikkelingen, om zo meerwaarde te creëren. De structuurvisie is kaderstellend voor de lange termijn. Voor de kortere termijn gaat de structuurvisie uit van flexibiliteit waar het gaat om het benoemen van projecten.
Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Bergwijkpark Noord staat in de Structuurvisie Diemen het volgende: *"het kantorengebied Bergwijkpark Noord wordt een multifunctioneel gebied met wonen, kantoren en voorzieningen. Met het station Diemen Zuid in de directe nabijheid leent de locatie Bergwijkpark Noord zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. Dit kan worden gerealiseerd door (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw".*

De plannen voor de bouw van 37 appartementen in woongebouw Toren 3, 164 appartementen in Blok 6, 39 appartementen in woongebouw Toren 4, en 118 appartementen in Blok 7, zodat in totaal 358 appartementen met het onderhavige project worden gerealiseerd, heeft tot doel om appartementen in het middeldure koop- en

huursegment te realiseren. De nadruk zal liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Hieruit blijkt dat het project aansluit op de Structuurvisie Diemen, waarin wordt gesproken over gestapelde woningbouw, koopwoningen, appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. (Zie hiervoor verder met name ook Hoofdstuk 5 en 6 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.3.3 Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012)

De gemeenteraad van Diemen heeft reeds in 2007 de nieuwe ontwikkelingsrichting voor het Bergwijkpark aangegeven; namelijk een geleidelijke transformatie naar een gemengd woon-werkgebied met bijbehorende voorzieningen en een groene uitstraling. Als uitvloeisel hiervan heeft de gemeenteraad op 26 april 2012 het Strategisch Masterplan Bergwijkpark vastgesteld. Het Masterplan beoogt een flexibele ontwikkelingsstrategie waarbij balans is aangebracht tussen het faciliteren van de markt en gebruikersinitiatieven op korte termijn en een koersvaste visie gericht op duurzame kwaliteit voor de lange termijn. De gemeente realiseert zich dat zij deze visie niet zelf kan realiseren, maar dat daarbij medewerking nodig is van marktpartijen die in het gebied willen investeren. De gemeente zal op hoofdlijnen sturen, waarbinnen initiatieven gedetailleerd kunnen worden uitgewerkt.

Inhoud van het Masterplan

Doelen

De gemeente beoogt met het Masterplan drie doelen te bereiken:

- Het mengen van functies om op deze manier meer dynamiek terug te brengen in het gebied. Het toestaan van woningbouw (…) [conform het regionaal woningbouwbeleid, zie Paragraaf 2.2.3].
- Het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid. Hiervoor worden verkeersstromen gebundeld en het is verder de bedoeling om meer functies aan deze routes te concentreren.
- Het behouden van de groene uitstraling van het gebied, op zo'n manier dat het groen ook een hogere belevingswaarde en gebruikswaarde krijgt.

Maatregelen

Het Masterplan wil de geformuleerde doelen bereiken door het definiëren van een nieuw raamwerk van infrastructuur, waarbij de Bergwijkdreef naar beneden wordt gebracht – deze weg ligt nu verhoogd op een talud (dijklichaam). Tevens dienen de verbindingen met de omliggende gebieden en publiekslocaties, zoals de stations Diemen Zuid en Verrijn Stuartweg, worden verbeterd. Binnen het gebied wordt de "Bergwijkparkway" aangelegd, een soort rondweg, die het gehele gebied ontsluit en verbindt met de omliggende gebieden. (Zie ook de Afbeeldingen 2.1, 2.2 en 2.3 bij Paragraaf 2.3.4 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin wordt ingegaan op het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013).

2.3.4 Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (augustus 2013)

2.3.4.1 Algemeen

Het "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" is uitgewerkt in het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" van augustus 2013 (op 26 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen). In het uitgewerkte Masterplan wordt een robuust aantal randvoorwaarden per locatie meegegeven. Deze zorgen er voor dat ontwikkelingen elkaar niet zullen frustreren en dat er op een hoger schaalniveau samenhang ontstaat in het gebied. Ten aanzien van de in het Masterplan genoemde regels, ambitie en richting is "de geest" van het

Masterplan en niet "de letter" leidend. In het Masterplan wordt ingegaan op de uiteindelijk te bereiken omgevingskwaliteiten, voortbouwend op de huidige kwaliteiten van het gebied.[5]
Het in het Masterplan omschreven raamwerk met een groene hoofdstructuur is het ruimtelijke kader. De verschillende deelgebieden in het bezit van ontwikkelaars worden middels stedebouwkundige deelplannen verder uitgewerkt.[6]
De (ruimtelijke) doelstelling van het Masterplan is ten eerste het terugbrengen van de ruimtelijke dynamiek in het gebied. Dit kan worden gerealiseerd door het mixen van programma's, functies en activiteiten, waardoor er niet alleen tussen negen en vijf leven is. Dit betekent onder andere het toestaan van woningbouw met ondersteunende kleinschalige detailhandelsfuncties en *leisure*-voorzieningen, zodat het gebied tot leven komt. Hierbij faciliteert woningbouw bij voorkeur een breed palet aan woningbouwplattegronden, waardoor verschillende leefstijlen, doelgroepen en activiteiten naast elkaar kunnen bestaan.
Een tweede doelstelling is het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid. Dit wordt onder andere bereikt door het bundelen van verkeersbewegingen en een actievere programmering van belangrijke verkeersroutes.[7]

De voorgenomen woongebouwen kennen een diversiteit aan woningen/appartementen, waardoor verschillende doelgroepen de woningen kunnen kopen of huren, zodat voor een groot deel aan de eerste bovenomschreven doelstelling wordt voldaan. Aan de tweede doelstelling wordt ook voldaan omdat met de onderhavige bouwplannen het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid wordt bevorderd.

De ambitie van het Masterplan is verder om tot een gebied te komen met een sterke landschappelijke component. De kwaliteit van het groen en van het water wordt grotendeels op het grondgebied van de gemeente in de hoofdgroenstructuur verankerd, en belemmert daarmee niet de bewegingsvrijheid van ontwikkelaars. Door de ruimtes langs het groen steviger te programmeren en het groen meer structuur te geven, zal de belevingswaarde en gebruikswaarde van het landschap sterk verbeteren, bestaande kwalitatieve bomen zullen daarbij zoveel mogelijk behouden blijven.[8] Bergwijkpark moet in de toekomst een duidelijke signatuur krijgen, een gebied waar mensen graag komen. Dit wordt onder andere bereikt door het gebied sterker te positioneren en te verknopen met het lokale stadsweefsel – het gebied is al goed verknoopt met het regionale weefsel. Het gebied krijgt duidelijke entrees en krijgt een eigen programmatische dynamiek met een variatie in woningbouw, kantoren en andere functies, waardoor het zich positief onderscheidt van aangrenzende gebieden in Amsterdam Zuidoost en Diemen Zuid.[9]
De nieuwe bebouwing moet qua maat en schaal passen bij het bestaande, en passen in een stedelijke locatie met grootstedelijke OV infrastructuur. Tegelijkertijd moet de uitstraling passen bij Diemen als dorp in de grote stad. Bergwijkpark moet functioneren als "stedelijk dorp". Het gebied krijgt een duidelijke landschappelijke hoofdstructuur die als de ruggengraat van het gebied de flexibiliteit en ontwikkelingen in de bouwvelden kan opvangen. Het nieuwe parkgedeelte krijgt een duidelijke begrenzing met programma aan de randen, waardoor het als verblijfsplek vanuit de bedrijven en woningen meer allure krijgt.[10]

De bouwplannen volgens de onderhavige aanvragen passen volgens het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque" (definitief, december 2015) binnen de voorwaarde, zoals hierboven geformuleerd.

---

[5] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 15.
[6] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 15.
[7] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[8] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[9] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[10] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.

dat de nieuwe bebouwing past bij het bestaande, en ook dat de bebouwing past in een stedelijke locatie. Hierbij is de aanwezige grootstedelijke OV infrastructuur van groot belang.

Duurzame gebiedsontwikkeling

Het (aangepaste en uitgewerkte) Masterplan geeft de mogelijkheid om in de loop der tijd te reageren op wisselende omstandigheden. De nadruk ligt niet op programmatische aspecten of exact uitgewerkte stedebouwkundige en architectonische deelplannen. Duurzame gebiedsontwikkeling in het Masterplan blijkt vooral uit de manier waarop wordt omgegaan met de ontwikkeling.[11]

- Bij programma en doelgroepen wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de goede bereikbaarheid door middel van openbaar vervoer.
- Bij de aanleg van de ruimtelijke hoofdstructuur wordt uitgegaan van het bestaande.
- Hergebruik van complexen is mogelijk bij de gebouwen die blijven staan, een voorbeeld is de transformatie van Diemervijver tot "Campus Diemen Zuid".
- Aandacht voor een slimme afstemming van de uitvoeringsaspecten, zo wordt niet begonnen aan de openbare ruimte indien dit niet gekoppeld is aan een concrete gebouwde ontwikkeling.
- Verankering van duurzaamheid vindt plaats op alle schaalniveaus, de hoofdstructuur in het Masterplan, stedebouwkundige deelplannen, gebouwniveau, door rekening te houden met mogelijkheden voor bijsturing, aanpassing en vervanging.
- Verder wordt door gebruikswaarde te geven aan de openbare ruimten, het stimuleren van duidelijke gebiedskarakteristieken en – door de uitwerking van de architectuur – gestreefd naar een sterke binding van mensen aan hun (woon)omgeving.

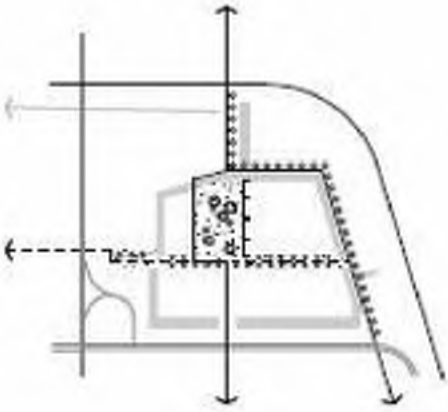
Het nieuwe raamwerk

Het "raamwerk" van het toekomstige Bergwijkpark is dé verbindende factor in het gebied. De Bergwijkdreef zal als fysieke belemmering worden opgeheven waardoor er één sterk en krachtig gebied zal ontstaan met een duidelijke gebiedsidentiteit. De hoofdstructuur in de vorm van dit raamwerk is goed verbonden met de omliggende buurten. Het raamwerk van de openbare ruimte vervult niet alleen een ontsluitingsfunctie maar is in meerdere opzichten verbindend. Bestaande en nieuwe bebouwing komt op een betere manier middels voorkanten aan de hoofdontsluiting van de wijk liggen. De centrale parkruimte en de waterstructuur hebben ook een duidelijke verblijfswaarde.[12]

Afbeelding 2.1: ***Het Raamwerk volgens het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 27)***

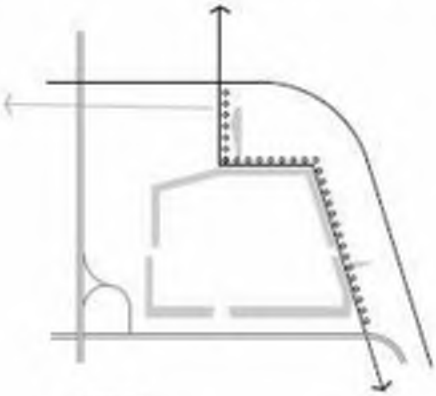
[11] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 17.

[12] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 26.

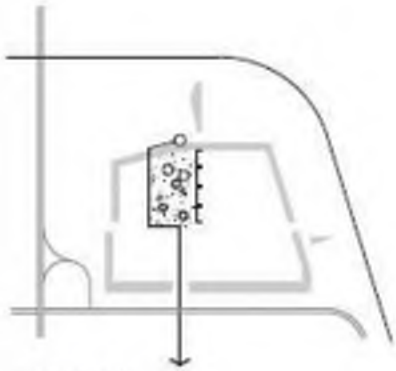


Raamwerk

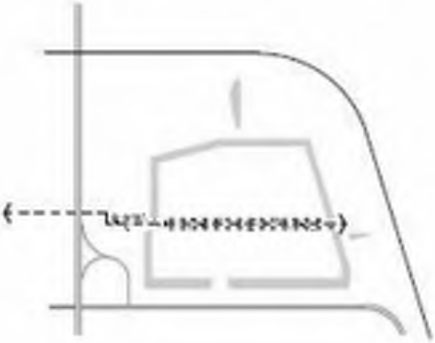
Afbeelding 2.2: ***Het Raamwerk (met vier structuren) volgens het Masterplan Bergwijkpark,***



"Parkway"

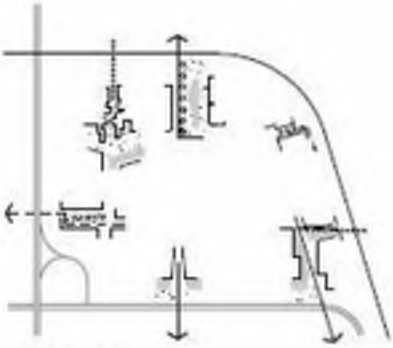


"Central Park"



"Parklaan"

"Singelstructuur"



Verbijzonderingen

Afbeelding 2.3: De namen van de wegen en structuren zoals gebruikt in het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 29), achtereenvolgens "Parkway", "Central Park", "Parklaan", "Singelstructuur", "Verbijzonderingen"

Het nieuwe raamwerk kan worden ontleed in vier structuren die de ruggengraat zullen gaan vormen van het nieuwe Bergwijkpark. Daarnaast zijn er enkele bijzondere plekken in het gebied.

- Ten eerste is er het centraal gelegen nieuwe "Central Park" in de zone waar op dit moment de verhoogde "Bergwijkparkdreef" ligt, met daarlangs een hoofdontsluiting.
- Ten tweede is er de hoofdontsluiting van het gebied die gevormd gaat worden door de nieuwe "Bergwijkparkway" (ook genoemd "Parkway"). Deze weg sluit aan de noordzijde aan op Diemen Zuid en aan de zuidoostzijde middels een nieuwe aansluiting op de Daalwijkdreef.
- Een derde structurerend element is de oost-west georiënteerde "Parklaan" die de ontsluiting vormt voor het binnengebied.
- De "Parklaan" is gelegen op het tracé van het huidige fietspad dat in oost-west richting het Metrostation Verrijn Stuartweg verbindt met Bergwijkpark Zuid. Een optie is om deze op termijn door te verbinden met Bergwijkpark Zuid.
- Enigszins afwijkend is de "Singelstructuur" aan de west- en zuidzijde van het plangebied, omdat deze wel belangrijk is in de beleving van het gebied maar geen belangrijke ontsluitingsfunctie heeft.
- Op een aantal plekken worden er "Verbijzonderingen" in het raamwerk aangebracht.[13]

2.3.4.2 Cluster 3 Eekholt

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevindt zich in Cluster 3 Eekholt van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

Afbeelding 2.4: Cluster 3 Eekholt, volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (blz. 72), met foto's van de bestaande kantoorgebouwen

Over het Cluster 3 "Eekholt" wordt in paragraaf 3.7 van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" het volgende geschreven:[14]

Ligging

- Ligging tussen metrospoor en "Parkway".
- Ligging aan "Parkway".
- Aan zuidzijde aan metrostation Verrijn Stuart.

De ligging van Eekholt aan de "Parkway" zorgt voor een zekere dynamiek, hierbij is de noordzijde wat rustiger, en de zuidzijde bij station Verrijn Stuart levendiger en een logische plek voor eventuele voorzieningen.

[13] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 28.
[14] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 72-73.

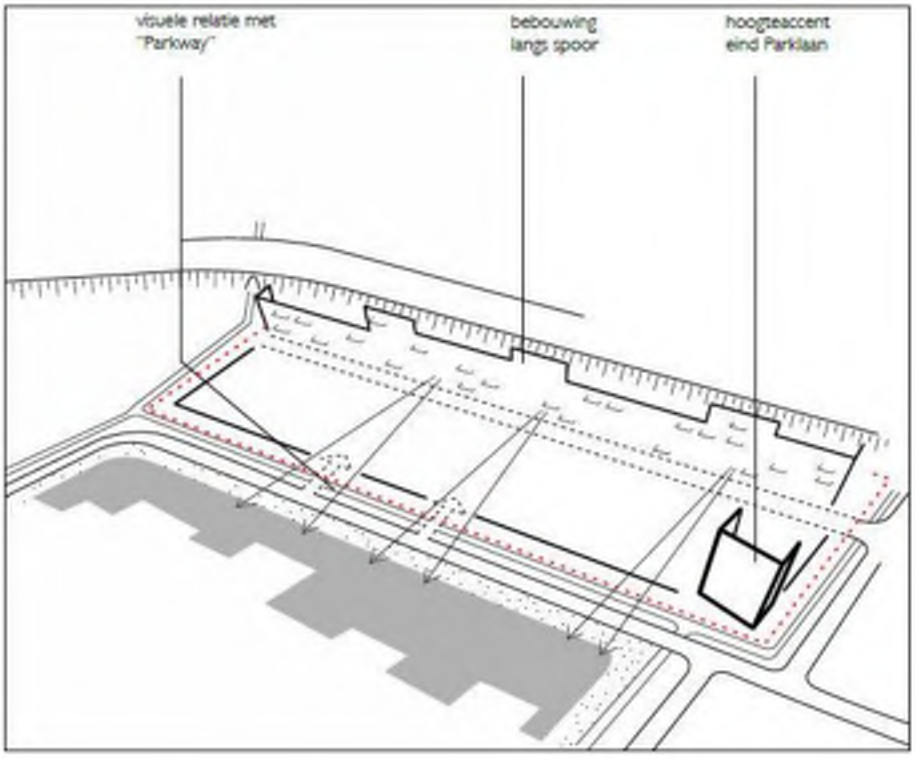
Bestaande bebouwing
De bestaande bebouwing langs de Eekholt is te beschrijven als een reeks kantoorgebouwen met een solitair karakter. Als totaal is het een verzameling gebouwen zonder erg veel ruimtelijke samenhang. Deels zijn deze gebouwen recent, na 2000, gebouwd.

Ontsluiting
- Op enkele plekken vanaf de "Parkway".
- Vanaf het voorplein van station Verrijn Stuart.
- Langzaam verkeer, gelegen aan de oostelijke hoofdfietsstructuur van de "Parkway" en aan de fietsroute naar bedrijventerrein Verrijn Stuart.

Uitgangspunten voor uitwerking
- Geluidsafschermende bebouwing langs het spoor met oriëntatie op zuidwesten.
- Openheid richting "Parkway".
- Accent op zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" gelegen aan het voorplein van station Verrijn Stuart.

Op basis van het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque" (definitief, december 2015) is met deze randvoorwaarden ook rekening gehouden in de onderhavige bouwplannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, want de bebouwing langs het spoor zal worden gerealiseerd. Richting de weg "Parkway"/Eekholt hebben de gebouwen een open ontwerp.

(Het accent op de zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" aan het voorplein van metrostation Verrijn Stuartweg wordt niet met het onderhavige project gerealiseerd. Dit gebouw zal eventueel met een later te realiseren project worden gerealiseerd).



Afbeelding 2.5: ***Cluster 3 Eekholt. Plaats van de te bouwen bebouwing volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", blz. 73***

Afbeelding 2.6: ***Cluster 3 Eekholt. Plaats van de te bouwen bebouwing volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", blz. 73. Tekening waarop de nieuwe bebouwingsranden zijn aangegeven***

De Afbeelding 2.5 en 2.6, ontleend aan het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", geven aan hoe woongebouwen in het betreffende cluster dienen te worden geplaatst. Dat wil zeggen:

- Visuele relatie met de "Parkway".
- Bebouwing langs het spoor.
- Een hoogteaccent aan het einde van de "Parklaan".

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zullen in het hiervoor beschreven "Cluster 3 Eekholt" worden gerealiseerd.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ten behoeve waarvan de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing is opgesteld, zullen in het hiervoor beschreven "Cluster 3 Eekholt" worden gerealiseerd. De conclusie luidt dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen de richtlijnen van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

2.3.5 Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020

Het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 heeft een wettelijke status op grond van de Wet milieubeheer (Wm) en vormt een globale milieuvisie op hoofdlijnen met een gebiedsgerichte insteek, waarbij waar mogelijk in een meer integrale benadering is voorzien. Het milieubeleid moet een positieve impuls geven op de leefbaarheid en duurzaamheid van de gemeente Diemen. Gezondheid, hinder en veiligheid en de vraag of de huidige activiteiten de toekomst bedreigen of lasten afwentelen op anderen staan centraal. De gemeente Diemen wilde in de periode 2008 tot en met 2010 aantoonbare resultaten geboekt hebben op het gebied van energiebesparing en duurzame energie. Uitgangspunt daarbij is de Trias energetica. In volgorde van belangrijkheid betekent dit het volgende:

1. de mogelijkheden van energiebesparing optimaal benutten.
2. zoveel mogelijk duurzaam opgewekte energie verbruiken.
3. op een efficiënte wijze gebruik maken van fossiele brandstoffen.

Ten aanzien van het plangebied Bergwijkpark is in het beleidsplan opgenomen dat bij de herontwikkeling uitgangspunt is dat tenminste alle gangbare energiemaatregelen worden getroffen op het gebied van energiebesparing en duurzame energie (warmte/koudeopslag in de bodem of warmtelevering, zongerichte verkaveling woningen, extra isolatie woningen, beperken warmte- en koudevraag, energiezuinige apparatuur, opwekken duurzame energie). Verder wordt – voor zover nodig – het planologisch mogelijk gemaakt dat kleine windturbines worden geplaatst op bedrijventerreinen en op (hoge) gebouwen in de woongebieden.

Voor de beantwoording van de vraag hoe met duurzaamheid wordt omgegaan bij de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, overeenkomstig het Milieubeleidsplan, wordt verwezen naar de conclusies bij de onderstaande Paragraaf 2.3.6 "Actieplan Energiebeleid 2013-2017".

2.3.6 Actieplan Energiebeleid 2013-2017

Het Actieplan Energiebeleid 2013-2017 "Diemen verduurzamen en energieneutraal maken in 2040" is vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen d.d. 25 april 2013.

De gemeente Diemen voert een actief energiebeleid om Diemen duurzamer en uiteindelijk in 2040 energieneutraal[15] te laten worden. De gemeente wil in de eerste plaats hierin zelf het goede voorbeeld geven. Dit, door als gemeente zelf voldoende energie te besparen en duurzame energie op te wekken en daarover te communiceren. Daarnaast is het accent bij de uitvoering van het energiebeleid verschoven van het informeren en kennisuitwisseling naar het opzetten van samenwerking met burgers, bedrijven en organisaties met als doel om concrete resultaten te bereiken.
Diemen streeft ernaar om in het jaar 2040 in regionaal verband energieneutraal te zijn (EN2040). Dit betekent dat alle energie die in de gemeente/regio duurzaam wordt verbruikt, in de gemeente/regio duurzaam moet zijn opgewekt. In de periode 2013-2017 dient 15% energie te worden bespaard. De gemeente realiseert deze doelstelling voor de eigen organisatie (gebouwen, openbare verlichting, en dergelijke) en ondersteunt de doelgroepen (bewoners, bedrijven en instellingen) bij het realiseren van deze doelstelling. In deze periode 2013-2017 dient 10% van de energiebehoefte duurzaam te worden opgewekt. De gemeente wil deze doelstelling realiseren voor de eigen organisatie en ondersteunt de doelgroepen (bewoners, bedrijven en instellingen) bij het realiseren van deze doelstelling.
De gemeente werkt in regionaal verband samen indien dit leidt tot een duidelijke meerwaarde. Voordat een nieuwe activiteit wordt opgepakt, wordt deze SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) uitgewerkt. Voor het uitvoeren van de activiteit dient aantoonbaar maatschappelijk draagvlak te zijn.
Vanaf september 2012 zijn de prioritaire projecten voor de gemeente:
1. invoeren energiezorg in gemeentelijke gebouwen;
2. vormen van duurzaamheidkringen van bedrijven met duurzame ambities.[16]
Vanaf 2013 komen daar nog enkele (A&M[17])-activiteiten bij die met name gericht zijn op energiebesparing in de bestaande woningvoorraad, waaronder het maken van afspraken met woningcorporaties. Daarnaast gaat het om een gebouw- of buurtgerichte aanpak en/of een individuele aanpak gericht op alle huishoudens met een zeer hoog bovengemiddeld gas- en/of elektriciteitsverbruik en/of huishoudens met een laag inkomen (integratie met het armoedebeleid). Andere prioritaire activiteiten die worden voortgezet hebben betrekking op: windturbines (in het buitengebied), biomassacentrale (in A&M-verband), en warmtelevering (Bergwijkpark Noord).

[15] Energieneutraal betekent volgens blz. 15 van het *Actieplan Energiebeleid 2013-2017* van de gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 25 april 2013) dat alle energie die in de gemeente/regio wordt verbruikt in de gemeente /regio duurzaam is opgewekt.
[16] *Actieplan Energiebeleid 2013-2017* blz. 15.
[17] A&M is Amstelland & Meerlanden: formeel samenwerkingsverband van de gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Met betrekking tot de activiteiten, die volgens het Actieplan worden en zullen worden uitgevoerd, hebben de volgende activiteiten betrekking op het plangebied van Bergwijkpark Noord en voor het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

"(…)
Doelgroep woningen en inwoners
Mogelijk nieuwe activiteiten voor de periode 2013-2017
(…)
4.8 Aangescherpte EPC afspreken bij nieuwbouw (LKA).

Hierbij wordt vermeld in verband met het project Bergwijkpark:
Voor de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord werd in het verleden uitgegaan van een energieprestatie op locatie van 8. Dit kan inmiddels eenvoudig worden bereikt door warmtelevering en WKO en "is dus niet meer zo bijzonder". "De behoefte aan het met ontwikkelaars afspreken van een aangescherpte (bovenwettelijke) EPC, vaak resulterend in een lagere grondopbrengst voor de gemeente, is niet meer aanwezig".

(…)
Thema verkeer en vervoer
Uitgevoerde activiteiten in 2008-2012 en die worden voortgezet in 2013-2017
(…).
6.2 Verbeteren van het collectief vervoer (deels LKA).

Hierbij wordt vermeld in verband met het project Bergwijkpark:
In het kader van de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord (wordt) zoveel mogelijk een gebiedsgerichte aanpak toegepast voor een goed openbaar vervoer aanbod en goede fiets/voetgangersvoorzieningen.

(…)"

Het aspect duurzaamheid bij het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is er vooral in gelegen dat Stadsverwarming zal worden gebruikt voor de warmtevoorziening, en dat besloten is om het puin dat vrijkomt bij de sloop van gebouwen ten behoeve van het project zoveel mogelijk her te gebruiken binnen het plangebied Bergwijkpark.

Er wordt voldoende aan energiebesparing gedaan om aan de norm die voor de bouwplannen gelden te voldoen, namelijk de EPC norm van 0,4.

2.3.7 Woonvisie Diemen 2013-2017

De Woonvisie Diemen 2013-2017 is op 28 november 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. De woonvisie verwoordt het woonbeleid voor de jaren 2013-2017 van de gemeente. Het uitgangspunt is een evenwichtige opbouw van de bevolking en de woningvoorraad, waarbij de kwaliteiten en de variatie als centrale opgaven voor de toekomst staan. Het accent op het gebied van de woningbouw ligt de komende jaren in Diemen op de herontwikkeling en de doorontwikkeling van bestaande locaties en op de bestaande woningvoorraad. Het streven is gericht op een optimale verdeling van de beschikbare woningvoorraad, uitgaande van het zo goed mogelijk laten aansluiten van het aanbod bij de vraag. Daarnaast legt de woonvisie ook verbindingen met het beleid op aanpalende terreinen als zorg en welzijn, duurzaamheid, en leefbaarheid en veiligheid. Dit betekent investeren in ruimtelijke kwaliteiten, aandacht voor bestaande wijken, uitgaande van een levensloopbestendige, veilige, schone en duurzame leefomgeving.
De woonvisie is gefundeerd op twee doelstellingen:

- Het voorzien in de lokale woningbehoefte in het bijzonder voor jongeren/starters en senioren, zowel in de huur- en koopsector in regionaal verband.

- Het bevorderen van duurzaamheid. Deze doelstelling is nieuw in de woonvisie. De gemeente spitst haar aandacht vooral toe op energiebesparing en op de toepassing van duurzame energie. Dit geldt niet alleen voor de nieuwbouw, maar juist ook voor de bestaande woningen, omdat daar de meeste winst is te behalen.

In paragraaf 3.1.2 wijst de Woonvisie op het Europees huurbeleid. Per 1 januari 2011 is er een belangrijke maatregel in werking getreden voor de toewijzing van sociale huurwoningen. In het kader van de bestrijding aan oneigentijke staatssteun is bepaald dat woningcorporaties minimaal 90% van hun sociale huurwoningen moeten toewijzen aan huishoudens met een belastbaar jaarinkomen tot € 33.614,-. De resterende 10% van de sociale huurwoningen mogen zij toewijzen aan huishoudens met een hoger inkomen. Deze maatregel betekent dat in vergelijking met de huidige praktijk een deel van de woningzoekenden geen sociale huurwoning meer toegewezen kan krijgen. Er zal op lokaal niveau (en op regionaal niveau) dus beleid moeten komen om de huishoudens met een hoger inkomen dan € 34.000,- adequaat te kunnen huisvesten.

Volgens de Woonvisie (blz. 33) dient, om ervoor te zorgen dat er voldoende passende en betaalbare woonruimte beschikbaar komt voor de diverse doelgroepen, de doorstroming binnen Diemen te worden bevorderd. In de praktijk betekent dit, dat bij het ontwikkelen aan nieuwbouwplannen rekening zal moeten worden gehouden met de doorstroommogelijkheden voor inwoners van Diemen en de rest van de regio. Een instrument om de vraag en woningbehoefte meer centraal te kunnen stellen is fasering. Door te faseren kunnen bijvoorbeeld in Plantage de Sniep verschillende type woningen op verschillende momenten voor woningzoekenden (wanneer de markt daar om vraagt) op de markt worden gebracht. Daarmee kunnen meer (grotere) woningen met een betaalbare prijs vrijkomen. Met ontwikkelaars en beleggers zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt, onder andere voor de te realiseren woningen op de bouwlocatie Plantage de Sniep en op de bouwlocatie Bergwijkpark Noord.

Volgens paragraaf 7.2 (blz. 34) van de Woonvisie ligt het accent in Diemen op de herontwikkeling en doorontwikkeling van bestaande locaties. De belangrijkste projecten in de gemeente betreffen:
- Realisatie woonwijk Plantage de Sniep.
- Relatie van de Brede HOED.
- Herontwikkeling vrijkomende schoollocaties in Diemen Noord.
- Herontwikkeling Bergwijkpark Noord.
- Zuidflank Wilhelminaplantsoen.
- Herontwikkeling van De Kiezel.
- Uitbreiding winkelcentrum Diemerplein.

In paragraaf 7.2.4 van de woonvisie wordt nader ingegaan op de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord. Daar staat het volgende:
"*In 2007 is door de gemeenteraad besloten het kantorengebied Bergwijkpark Noord samen met marktpartijen op een kwalitatief hoog niveau te herontwikkelen tot een gemengd woon- en werkgebied. Om het gebied weer een impuls te geven, is een Strategisch Masterplan voor Bergwijkpark Noord vastgesteld waarin beschreven wordt hoe het gebied stap voor stap ontwikkeld kan worden. Met het plan wil de gemeente eigenaren, gebruikers, ontwikkelaars, investeerders en andere belangstellenden inspireren en faciliteren om mee te doen. Belangrijke aanleiding voor het masterplan is de situatie op de Amsterdamse kantorenmarkt. Die markt kampt al enige jaren met een groot aanbod en veel leegstand, net als in Bergwijkpark Noord. Omdat het gebied met auto en openbaar vervoer zeer goed bereikbaar is, kan het een belangrijke rol blijven spelen in het stedelijk centrumgebied van de Amsterdamse regio. Met de directe nabijheid van het station Diemen Zuid leent deze locatie zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het (middel)duur segment, woon-werkwoningen en sociale huur met een luxe uitstraling.*
Snippe Projecten BV heeft de eerste stap gezet. Deze vastgoedonderneming heeft Diemervijver aangekocht. Daarnaast wil deze vastgoedonderneming ook andere panden in Bergwijkpark Noord verwerven en herontwikkelen, waardoor het een belangrijke samenwerkingspartner is voor de gemeente Diemen. De gemeente gaat samen met Snippe [Bergwijkstadspark BV] het masterplan verder uitwerken in een Stedebouwkundig plan voor dit gebied."

Het onderhavige project past als volgt in het geformuleerde beleid van de Woonvisie Diemen 2013-2017 voor het gebied Bergwijkpark. Volgens de Woonvisie "leent de locatie Bergwijkpark zich, met de directe nabijheid van het station Diemen Zuid, voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het (middel)duur segment, woon-werkwoningen en sociale huur met een luxe uitstraling". Het onderhavige project voor de bouw van in totaal 358 appartementen heeft tot doel om appartementen in het middeldure koop- en huursegment te realiseren. De nadruk zal liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het project past om die redenen in de Woonvisie.

2.3.8 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem. De manier waarop parkeren in Diemen in 2020 is geregeld, moet daarom worden afgestemd op de verschillende economische, sociale en leefbaarheidsdoelstellingen van Diemen. Het parkeerbeleid stelt de volgende ambitie voor: "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 schaarse openbare ruimte". De gemeente Diemen tracht te voorkomen dat een overloop vanuit bedrijventerreinen en kantorenlocaties richting woonwijken en andere delen van Diemen ontstaat.
Daarnaast wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het "parkeren op eigen terrein" is hierbij het uitgangspunt. Met het realiseren van bovenstaande doelen levert het parkeerbeleid een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en waarborging van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Diemen. Het parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Met het parkeerbeleid volgens het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 is rekening gehouden in de onderhavige plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het "parkeren op eigen terrein" is hierbij het uitgangspunt. Hiermee is in de uitwerking van het onderhavige project rekening gehouden.
Voor de beantwoording van de vraag hoe het parkeren in het project exact is geregeld wordt verwezen naar Paragraaf 6.7 "Parkeren".

2.3.9 Groenbeleid – Groenplan Diemen

In het "Groenplan Diemen, Visie op groenstructuur, groenbeleid en groenbeheer" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 oktober 2011) wordt met betrekking tot het kantorengebied Bergwijkpark en het park zelf geschreven dat het (Bergwijk)park is omringd door kantoren in een ruime stedelijke structuur en dat om het park ecologisch ingerichte watergangen liggen die in de wijk doorlopen. Het park functioneert op dit moment volgens het Groenplan matig. Er zijn weinig gebruikers door het ontbreken van woongebieden in de nabije buurt. Het park wordt voornamelijk benut door passanten en in het zuidelijk deel is er enige verblijfsrecreatie. De kwaliteit van de groenvoorzieningen is over het algemeen goed. Het park is plaatselijk echter onoverzichtelijk en sociaal onveilig.
Er worden, volgens het Groenplan, plannen ontwikkeld voor de herinrichting van het gehele kantorencomplex Bergwijkpark, maar deze zullen pas op langere termijn realiteit kunnen worden. Het Groenplan stelt voor de komende periode daarom een vorm van tussentijds gebruik voor.

Opties voor het streefbeeld voor de planperiode (< 10 jaar):

- Ruimte voor stadsnatuur en natuureducatie. Aansluiten via Gooiseweg naar het buitengebied.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor tijdelijke volkstuinen/moestuinen of een kinderdorp/bouwspeelplaats.

- Uitbreiding van oppervlaktewater in combinatie met de ruimtelijke planvorming.

Streefbeeld voor de toekomstige planontwikkeling (>10 jaar):

- Bij de herinrichting van de wijk Bergwijkpark een duidelijke interne ontsluiting van het autoverkeer realiseren.
- Bij de herinrichting van het Bergwijkpark het water als belangrijke drager houden en ecologisch ontwikkelen.

Afbeelding 2.7: ***De huidige groenstructuur van het Bergwijkpark en omgeving (figuur uit het Groenplan Diemen, blz. 154)***

In het Groenplan wordt voor het park (Bergwijkpark) het volgende voorgesteld:

1. Aansluiting zoeken bij burgerinitiatieven, voor realisatie van bijzondere, tijdelijke (<10 jaar), gebruiksfuncties voor het park (Bergwijkpark).
2. Bij de planvorming van het park (Bergwijkpark) de waardevolle structuren behouden, en de doorlopende groenstructuren in het plan inpassen.
3. Mogelijk is het gebied geschikt voor een tijdelijk evenemententerrein (<10 jaar)

Van belang is dat het park (het Bergwijkpark) zelf geen onderdeel uitmaakt van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Aan de bovenstaande drie punten (voorstellen) behoeven de plannen volgens de onderhavige aanvragen derhalve niet te worden getoetst, en is het project dan ook niet getoetst.

Volgens het Groenplan (blz. 154) wordt ten behoeve van de herinrichting van het gebied Bergwijkpark voorgesteld:

1. Waardevolle bomen behouden.
2. Voldoende ruimte reserveren om het groene karakter van de dreven en van de langzaam-verkeerroutes aan alle vier de zijden van het park te kunnen handhaven.
3. Gebruik maken van de waterstructuur.

Aan de bovengenoemde drie voorstellen voor de herinrichting van het gebied Bergwijkpark kan (voor zover van toepassing) binnen het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

worden voldaan, waarbij wordt opgemerkt dat er geen waardevolle bomen binnen het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aanwezig zijn.

2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Diemen 2010-2028

Door de gemeente Diemen is de beleidsnota "Waterplan Diemen 2010-2028 - Diemen zet water op de kaart" opgesteld, en is vastgesteld d.d. 14 oktober 2009. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een verdere bespreking en toepassing van het Waterplan Diemen 2010-2028 komt in Paragraaf 8.5 "Water(paragraaf)" aan de orde.

2.3.11 Natuurbeleidsplan Diemen

Het Natuurbeleidsplan Diemen dateert van november 2009. Het streven van de gemeente Diemen voor wat betreft het natuurbeleid is in het Natuurbeleidsplan als volgt omschreven: "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".

Uit de Natuurwaardenkaart blijkt dat de gemeente Diemen een natuurrijke gemeente is. Op de Natuurwaardenkaart wordt de natuurwaarde van een bepaalde gebiedseenheid uitgedrukt in een cijfer van 1 tot en met 5.
De natuurwaarden van de taluds van de rijkswegen en spoorwegen plus de groenstroken die er direct langs liggen zijn hoger dan die van de omringende woonwijken (gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart). Deze taluds en groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute voor zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen.

Over het gebied Bergwijkpark wordt in het Natuurbeleidsplan het volgende geschreven:
"*Het gebied tussen Gooiseweg, Daalwijkdreef en het metrospoor zal worden omgevormd van grootschalig kantorengebied tot een gemengd woon/werkgebied. Hierbij zal uiteindelijk 60.000 m² openbaar groen en water worden gerealiseerd (op een totaal planoppervlak van 42 hectare). De huidige natuurwaarden liggen in de randen van het gebied (talud Gooiseweg en rond het opstelterrein van de Metro) en in het Bergwijkpark (....). Bij de herinrichting blijft het groene talud van de Gooiseweg gehandhaafd. Het park zal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt wijkgroen, waarbij waterpartijen een belangrijke rol zullen spelen*".[18]
Als actie wordt genoemd: "*Alle waterpartijen in het plangebied Bergwijkpark worden natuurvriendelijk uitgevoerd. Het talud van de Gooiseweg wordt met struweel en takkenrillen ontoegankelijk gemaakt.*"[19]

De huidige natuurwaarden met betrekking tot het onderhavige project zijn beschreven in Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.6.
De natuurwaarden van het talud langs de spoorlijn/metrolijn, plus de direct aanliggende groenstroken, zijn veelal gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart Diemen. Deze taluds en de direct aanliggende groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute voor zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen. Ter hoogte van het onderhavige projectgebied is van de waarde 2 op de Natuurwaardenkaart geen sprake, maar van de waarde 1.

[18] *Natuurbeleidsplan Diemen* (november 2009) blz. 36-37.
[19] *Natuurbeleidsplan Diemen* (november 2009) blz. 37.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied waar voorheen kantoorgebouwen stonden. Deze kantoorgebouwen zijn gesloopt. Bijzondere natuurwaarden zijn niet in het gebied waar de gebouwen worden gebouwd aanwezig, behalve langs het talud van de metrolijn. Dit talud van de metrolijn blijft behouden met het onderhavige project.

Het talud van de metrolijn/spoordijk, dat een belangrijke natuurfunctie heeft voor de ecologische structuur van Diemen, blijft behouden en zal waar mogelijk worden verbeterd. Zie verder ook Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.6 en Hoofdstuk 7, Paragraaf 7.7.

2.3.12 Beleidsnota Cultuurhistorie

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Diemen met betrekking tot de cultuurhistorie en de archeologie is verwoord in de Beleidsnota Cultuurhistorie (d.d. 22 oktober 2003 vastgesteld door de gemeenteraad).
De in de beleidsnota geformuleerde doelstellingen zijn:

1. De aanwezige cultuurhistorische waarden inventariseren en documenteren.
2. Deze waarden beschermen door beheer en instandhouding te stimuleren en waar nodig te ondersteunen.
3. Behoud door ontwikkeling realiseren door het aangeven van mogelijkheden waardoor op verantwoorde wijze een nieuwe toekomst wordt geboden aan de aanwezige cultuurhistorische waarden.
4. De bewustwording over de cultuurhistorie van Diemen vergroten en de samenwerking met externe partijen die te maken hebben met cultuurhistorie te versterken.

Een verdere bespreking en toepassing van de Beleidsnota Cultuurhistorie komt in Hoofdstuk 3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "Cultuurhistorie en Archeologie" aan de orde.

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

3.1 Cultuurhistorie

Algemeen

Er is relatief veel geschreven over de geschiedenis van Diemen. Belangrijke boeken over de geschiedenis zijn *Diemen buyten Amsterdam* (gemeente Diemen, 1987)[20] en *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam, 2009)[21]. Verder is van belang het boek *Amsterdamse boeren* (Hilversum, 2014)[22]. Zie verder ook de website van de Historische Kring Diemen en de Beleidsnota Cultuurhistorie (2003) van de gemeente Diemen. Deze bronnen zijn gebruikt voor de onderhavige paragraaf over de Cultuurhistorie van Diemen.

Vroegste bewoning van Diemen

Het grondgebied van Diemen werd van oorsprong aan drie zijden door water omgeven. Aan de noordzijde door het IJ, aan de westzijde door het Watergraafsmeer en aan de oostzijde door het riviertje de Diem (of de Diemen) dat het IJ met het Bijlmermeer verbond. Aan de overzijde van de Diem lag, en ligt, de polder Overdiemen. Overdiemen werd ontgonnen vanaf de dijk langs de Diem. Delen van de oorspronkelijke ontginningsassen zijn nog goed herkenbaar, zoals bij delen van de Ouddiemerlaan en bij de Overdiemerweg. De Diemer- en Venserpolder werden ontgonnen vanaf de (Oud)Diemerlaan en vanaf de weg van Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel, de Ouderkerkerlaan.[23]
Volgens Chris de Bont in zijn boek *Amsterdamse boeren* zijn we door archeologisch onderzoek over de ontginning van het gebied van Diemen redelijk goed ingelicht.[24] Met oude archiefstukken komt Diemen er bekaaider vanaf. Diemen wordt voor het eerst in 1226 vermeld.[25] De ontginningen van het oude veengebied rondom wat nu Diemen heet wordt uitvoerig beschreven in het genoemde boek *Amsterdamse boeren*[26]. Chris de Bont gaat uit van een ontginningsrichting vanuit de Bijlmermeer. Hij schrijft echter, dat het grootste deel van het gebied in de twintigste eeuw is volgebouwd, en dat daardoor een aantal vragen moeilijk zijn te beantwoorden. De vaak minimale sporen van van verspreid in de veenkavels gelegen boerderijen uit de eerste ontginningsfase zullen verloren zijn gegaan door de grootschalige zandopspuiting die aan de bebouwing van dit gebied vooraf is gegaan.[27]

Langs de oevers van de Diem kunnen ondergronds sporen van bewoning uit de Late Middeleeuwen worden aangetroffen. Op enkele plekken is bijvoorbeeld een huisterp gevonden met overblijfselen van oude funderingen en dergelijke. Meer geconcentreerde bewoning in het gebied vond rond het jaar 1100 plaats op een terp te Oud Diemen op de plek van de voormalige kerk en de huidige begraafplaats "Gedenk te sterven". In de ondergrond zijn resten bewaard gebleven van deze historische kern. Door nader archeologisch- en archiefonderzoek is echter duidelijk geworden dat het oudste Diemen gezocht moet worden aan de zuidoostkant van de Diem in Overdiemen en Diemerdam en niet op de plek die nu Oud-Diemen heet.[28]

---

[20] Jan Mulder, Hanna Blok en Karin van Reenen, *Diemen buyten Amsterdam* (Diemen 1987).
[21] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009).
[22] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014).
[23] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009) blz. 75-109.
[24] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227.
[25] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227.
[26] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227-240.
[27] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 240.
[28] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009) blz. 75.

Afbeelding 3.1: Detail van de "Caerte van Noorthollant" (in 1575 gedrukt naar de kaart van Joost Jansz Beeldsnijder, in 1608 gewijzigd uitgegeven door Harman Allertsz Van Warmenhuysen te Amsterdam). Het gebied Bergwijkpark is globaal met rood aangegeven

Op één van de oudste kaarten van Diemen is het gebied te zien waarbinnen zich nu het gebied van Bergwijkpark Noord bevindt, direct ten westen van het Bijlmermeer, toen dit nog een meer was, zie hierboven bij Afbeelding 3.1.

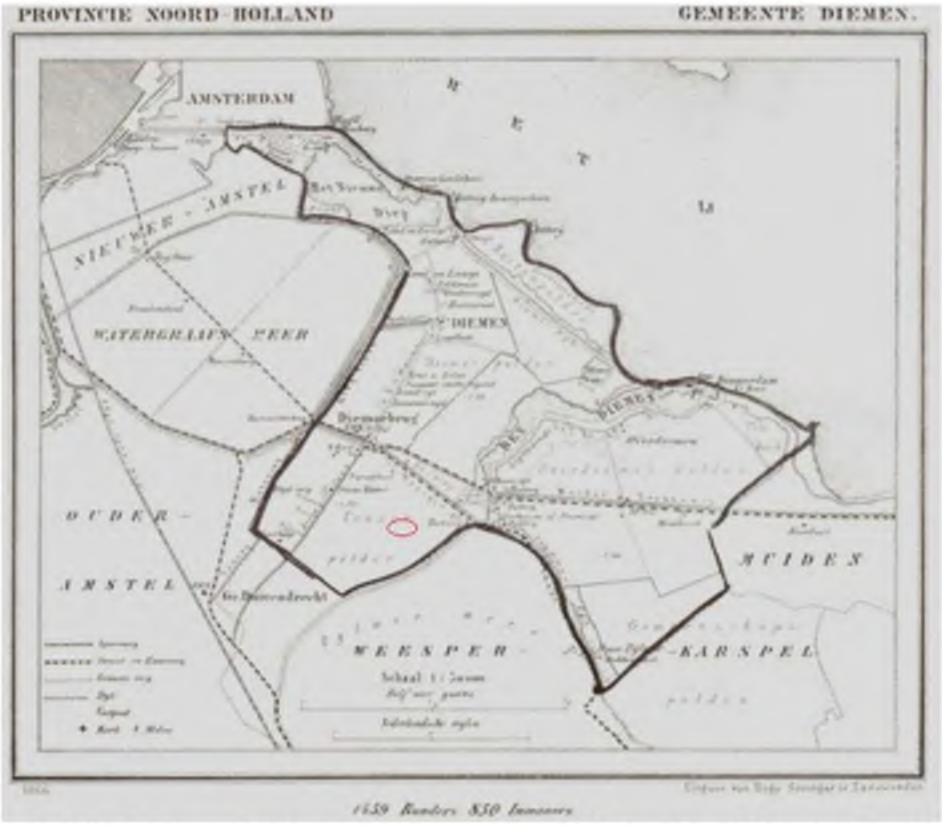
Diemen in de 17e eeuw

Een doorsnijding van de polder(s) bij Diemen vond in de 17e eeuw plaats toen de Weespertrekvaart en de Muidertrekvaart werden gegraven, deels langs bestaande waterlopen. Op de plaats bij de brug over de trekvaart, de Diemerbrug, en nabij de plaats waar deze trekvaarten zich splitsen, ontstond een economisch knooppunt. Daardoor verplaatste het centrum van Diemen zich in die tijd in zuidelijke richting naar dit knooppunt, toen gelegen bij één van de belangrijkste verkeers- en waterontsluiting van het gebied, de verbinding van Amsterdam naar de Rijn en naar Duitsland. Deze vaarweg werd dan ook wel de "Keulse vaart" genoemd. Bij de Diemerbrug werden timmerplaatsen, smederijen, tapperijen, herbergen en pakhuizen opgericht. Dit ten behoeve van de dienstverlenende functie voor het passerende goederen- en personenvervoer in de trekvaarten.[29]

Diemen in de 18e eeuw en 19e eeuw

[29] *Beleidsnota Cultuurhistorie*, gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003) blz. 16.

In de achttiende en de negentiende eeuw onderging het landschap zodoende een geleidelijke verandering. De drooggelegde meren werden in cultuur gebracht en het buurtschap Diemerbrug nam de centrumfunctie van Diemen over, dat voortaan Oud-Diemen werd genoemd.[30]
Op de kaart, die hieronder op Afbeelding 3.2 wordt weergegeven, is de Venserpolder goed te zien. Het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ligt ten noordwesten van de (in 1626) ingepolderde Bijlmermeer.



Afbeelding 3.2: ***Kaart van de gemeente Diemen afkomstig uit J. Kuyper, Gemeente Atlas van Nederland (1866) (met in rood aangegeven een globale aanduiding van het plangebied)***

Diemen in de 20e eeuw

In de jaren '60 van de twintigste eeuw vond de verdere ontwikkeling van Diemen in eerste instantie in noordelijke richting plaats. In de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw werd Diemen Zuid, en de kantorenlocatie Bergwijkpark, ter plaatse van de Venserpolder ontwikkeld. Later, in de jaren negentig van de twintigste eeuw, werd de woonwijk Diemen Noord voltooid. In die periode werd ook de wegeninfrastructuur fors uitgebreid. De ring Amsterdam en de A9 met een aansluiting op de A1 hebben het gebied doorsneden en verder versnipperd.
Op de hieronder bij Afbeelding 3.3 getoonde negentiende-eeuwse kaart is de Venserpolder te zien en ook de ingepolderde Bijlmermeer. Op dat moment waren, zo blijkt uit de kaart (links), zowel de Venserpolder als de Bijlmermeer nog agrarisch gebied en vrijwel onbebouwd. Volgens de luchtfoto rechts, van zo'n honderd jaar later, is zowel de Venserpolder (waaronder de directe omgeving van het projectgebied van de onderhavige omgevingsvergunning aanvragen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 als ook de Bijlmermeer vrijwel volledig bebouwd.

[30] *Beleidsnota Cultuurhistorie*, gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003) blz. 16.

Afbeelding 3.3: ***Links een negentiende-eeuwse kaart (1879) met daarop de Venserpolder en de ingepolderde Bijlmermeer, en rechts een luchtfoto van vrijwel hetzelfde gebied circa honderd jaar later. Het plangebied Bergwijkpark (en het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) bevindt zich ongeveer in het centrum van beide afbeeldingen***

Conclusies Cultuurhistorie en het Projectgebied

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen in de Venserpolder aan de oostkant van de vroegere Diemerweg/Diemerlaan (ten zuiden van de Weespertrekvaart), ten westen van het vroegere Bijlmermeer. Volgens de bestudeerde historische kaarten en boeken, waaronder het eerder genoemde boek *Diemen buyten Amsterdam*, was er in dit gebied geen of nauwelijks bebouwing en bewoning aanwezig. Er is geen (vroegere) boerderij in het gebied van Bergwijkpark (en dus ook niet in het gebied volgens de onderhavige aanvraag) op de historische kaarten te vinden – de boerderijen stonden ten westen van de Diemerweg/Diemerlaan. Wel waren er ten tijde van circa 1570 in het gebied enkele watermolens aanwezig.[31] Het gehele gebied is tot circa 1968 in gebruik geweest als weiland. Om die reden is het volledige projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 cultuurhistorisch van minder belang, en kan het project voor wat betreft dit aspect worden ontwikkeld.

3.2 Archeologie

[31] Jan Mulder, Hanna Blok en Karin van Reenen, *Diemen buyten Amsterdam* (Diemen 1987) blz. 6.

3.2.1 Rijksbeleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, die met een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg van 1 september 2007[32]) in de Nederlandse wetgeving werd geïmplementeerd. De doelstelling van deze wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen.
Verder wordt met de genoemde aanpassing van de wet bevorderd, dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.
De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen.
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

3.2.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Diemen met betrekking tot de archeologie is verwoord in de Beleidsnota Cultuurhistorie (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003).
De in de beleidsnota geformuleerde doelstellingen zijn:

1. De aanwezige cultuurhistorische waarden inventariseren en documenteren.
2. Deze waarden beschermen door beheer en instandhouding te stimuleren en waar nodig te ondersteunen.
3. Behoud door ontwikkeling realiseren door het aangeven van mogelijkheden waardoor op verantwoorde wijze een nieuwe toekomst wordt geboden aan de aanwezige cultuurhistorische waarden.
4. De bewustwording over de cultuurhistorie van Diemen vergroten en de samenwerking met externe partijen die te maken hebben met cultuurhistorie te versterken.

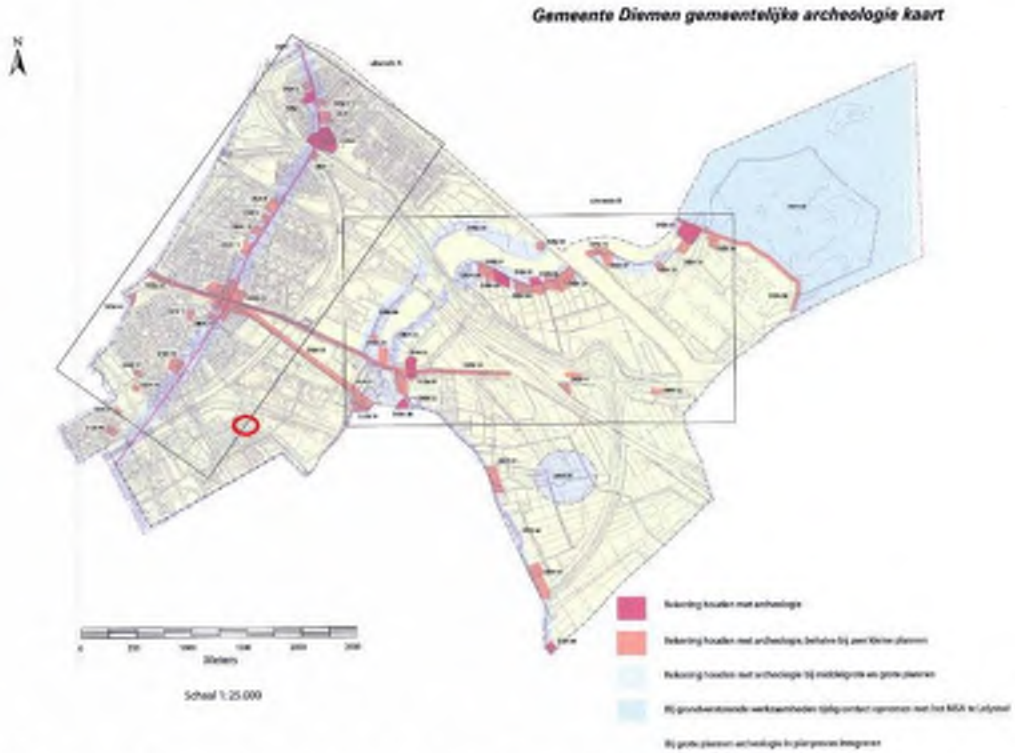
In de beleidsnota worden de gebieden beschreven die archeologisch van belang zijn in Diemen. Het gebied Bergwijkpark Noord wordt niet als zodanig beschreven.

3.2.3 Archeologie en het Projectgebied

Mede op basis van de eerder genoemde Beleidsnota Cultuurhistorie van de gemeente Diemen is het aspect archeologie van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het onderhavige project getoetst. Het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied liggen in de Venserpolder, ten oosten van de vroegere Diemerweg/Diemerlaan (ten zuiden van de Weespertrekvaart) zijnde

[32] Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden d.d. 1-9-2007.

de weg van Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel, en ten westen van het vroegere Bijlmermeer. Volgens de gemeentelijke Archeologiekaart van de gemeente Diemen is de archeologische verwachting van dit gebied laag. In Bergwijkpark en het projectgebied bevinden zich geen rijksmonumenten en/of gemeentelijke monumenten of beeldbepalende panden. Ook heeft Bergwijkpark, en dus het projectgebied, vanuit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland geen waarde toegekend gekregen. Hieruit volgt dat het project kan worden uitgevoerd en dat er geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is of dat er andere maatregelen dienen te worden genomen.



Afbeelding 3.4: ***Gemeentelijke archeologiekaart Diemen, met het onderhavige projectgebied globaal aangegeven met de rode cirkel op de kaart***

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en stedebouwkundige structuur van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 beschreven. Verder komen de bestaande functies binnen het projectgebied aan de orde. De verschillende elementen van de fysieke leefomgeving worden beschreven. Tevens wordt de omgeving van het projectgebied aangehaald. Het onderhavige projectgebied ligt in het oosten van het gebied Bergwijkpark Noord. Direct langs Bergwijkpark liggen metrosporen. Iets ten noorden van Bergwijkpark liggen treinsporen. Het onderhavige projectgebied is gelegen naast het talud van de metrospoorlijn/spoordijk.

4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van Bergwijkpark en het Projectgebied Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Het projectgebied van de onderhavige aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel deel uit van het grotere gebied Bergwijkpark Noord. Het gebied Bergwijkpark is vanaf begin jaren '80 van de twintigste eeuw ontstaan en de ruimtelijke structuur is volledig op de hoofdbestemming kantoren gericht. De ontsluitingen van het gebied bepalen voor een groot deel de ruimtelijke structuur voor het gebied.

Het gebied Bergwijkpark Noord valt in de bestaande situatie te typeren als een groen eiland. Door de duidelijke inbedding van het gebied te midden van grootschalige infrastructuur kent het gebied een duidelijke begrenzing. De "symbolische begrenzing kan worden gezien als een kwaliteit, aangezien binnen deze grenzen zich relatief eenvoudig een gebied met een eigen identiteit en uitstraling kon ontwikkelen dat zich enigszins los beweegt van de omliggende buurten en wijken in Amsterdam Zuid Oost en Diemen".[33]

Een deel van het huidige kantoorbestand in geheel Bergwijkpark Noord, nabij het projectgebied, kent/kende een grote leegstand en oogt/oogde gedateerd. Kenmerkend voor het gebied is dat de kantoren in clusters gegroepeerd staan. Binnen het cluster Diemervijver is er sprake van enige ruimtelijke samenhang; in dit cluster bevindt zich nu de Campus Diemen Zuid. De kantoorgebouwen in het cluster Wildenborch zijn en worden gesloopt. Buiten de clusters is er sprake van een diffuus beeld met weinig ruimtelijke samenhang en kwaliteit. Er is nauwelijks een relatie tussen de kantoorgebouwen en de infrastructuur in het gebied, waardoor het gebied op dit moment enigszins levenloos oogt.[34] Het feit dat het gebied bijna uitsluitend bestaat/bestond uit kantoren, waardoor er na vijven nauwelijks iemand meer in het gebied komt, maakt dat het gebied "gevoelsmatig" ook als onveilig wordt bestempeld.

De huidige ontsluitingswegen van het gebied Bergwijkpark Noord, veelal dreven genoemd, zoals de Bergwijkdreef, liggen een aantal meters boven het maaiveld – op een talud – en zorgen daardoor voor een functionele scheiding tussen het autoverkeer enerzijds en het de fietsers en voetgangers anderzijds. De huidige ontsluiting van het gebied voor het autoverkeer vindt vooral plaats vanaf de Bergwijkdreef, Dalsteindreef en Eekholt. Vandaar wordt het verkeer naar de locaties van de kantoren, waaronder de bestaande kantoren aan de Eekholt 4 (Zorginstituut Nederland) en Eekholt 38-48 (direct ten zuiden van het projectgebied), geleid.

In het gebied waar de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden gebouwd staan twee leegstaande kantoorgebouwen, die binnenkort/momenteel worden gesloopt. De kantoorgebouwen grenzend aan het projectgebied (ten zuiden van het projectgebied) blijven bestaan.

---

[33] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013) blz. 12.
[34] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013) blz. 12.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt zorgvuldig ingepast in de stedelijke omgeving.

4.3 Kantorenfunctie

Het projectgebied zelf, alwaar de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zal worden gerealiseerd, heeft momenteel een kantorenfunctie/-bestemming. Er staan twee kantoorgebouwen, die binnenkort/momenteel worden gesloopt. Omdat die kantoorgebouwen bijna volledig leegstaan c.q. niet gebruikt worden is er praktisch gezien van een kantorenfunctie nauwelijks sprake. Het projectgebied heeft de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Groen" (zie Paragraaf 1.3).

Het projectgebied is in de huidige situatie vrijwel alleen geschikt voor kantoren en is daarom als zodanig met de genoemde bestemming "Gemengd – 5 (GD-5)", waarbinnen kantoren de belangrijkste bestemmingen zijn, bestemd. De gebouwen zijn de laatste jaren in een hoog tempo verouderd geraakt. Het gebied kan de hevige concurrentie op de kantorenmarkt niet aan. Enerzijds komt dit door het overaanbod aan kantoren: er zijn vanaf de jaren '90 van de twintigste eeuw zeer veel kantoren in de regio bijgebouwd die een betere, flexibelere en meer duurzame bouw bieden dan ter plaatse van Bergwijkpark. Anderzijds komt dit door vraaguitval. "Het nieuwe werken" zorgt voor een dalend aantal benodigde werkplekken en ook de economische crisis zorgde voor doorlopende reorganisatie binnen bedrijven. Veel kantoren in, en in de directe nabijheid van het projectgebied, staan of stonden hierdoor voor een groot deel leeg. De leegstand is in veel gevallen al teniet gedaan door de sloop van de gebouwen.
In sommige kantoorgebouwen zijn op dit moment (slechts) enkele verdiepingen in gebruik. Belangrijke uitzonderingen hierop zijn de Diemer Circle kantoren, ten zuiden van het projectgebied, en het kantoor van het Zorginstituut Nederland[35], dat ten westen van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen.

4.4 Verkeersfunctie (en parkeren)

De verkeersstructuur van het gebied Bergwijkpark Noord in de nabijheid van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is een structuur waarbij de verkeersstromen voor een deel gescheiden verlopen: fietsers en voetgangers op maaiveldniveau en autoverkeer op de hoger gelegen dreven. Direct nabij het projectgebied bevindt de weg Eekholt zich op maaiveldniveau, en tussen de Eekholt en het projectgebied liggen een fietspad en een voetpad. De verkeersstructuur sluit aan op de verkeersstructuur van de naastgelegen stadswijk Bijlmermeer (Amsterdam Zuid Oost) van de gemeente Amsterdam. Door de gescheiden verkeersstromen is het gebied Bergwijkpark op een verkeersveilige manier bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

Ter hoogte van het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn de wegen en fietspaden op maaiveldniveau gelegen. Het Waterhoenpad ligt in het noordelijkste deel van het projectgebied en maakt ter plaatse door een viaduct een verbinding met Diemen Zuid en het bedrijventerrein Verrijn Stuart. Deze verbinding zal blijven bestaan.
Even ten westen van het projectgebied loopt de weg Eekholt in westelijke richting omhoog. In het kader van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark wordt naar verwachting de Eekholt op korte termijn ten westen van het projectgebied aangepast/verlegd (hiervoor wordt, los van onderhavig project, een omgevingvergunning aangevraagd).

Met het openbaar vervoer is het projectgebied zeer goed bereikbaar. Vooral door de nabijheid van het trein- en metrostation Diemen Zuid dat ten westen van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ligt. Het trein- en metrostation Diemen Zuid ligt op circa 300 meter van het projectgebied; dat betreft de oostelijke toegang van het station. Het metrostation Verrijn Stuartweg ligt op circa 150 meter van het

[35] Het Zorginstituut Nederland is sinds 1 april 2014 de rechtsopvolger van het College voor Zorgverzekeringen.

projectgebied. De dichtstbijzijnde bushaltes bevinden zich aan de Bergwijkdreef en Daalwijkdreef op circa 300 meter van het projectgebied.

In de huidige situatie zijn er in het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 parkeervoorzieningen aanwezig, welke niet openbaar toegankelijk zijn. Bij de ontwikkeling van het projectgebied zal het parkeren binnen het projectgebied (en mogelijk direct daarop aansluitend) moeten worden opgelost. Langs de Eekholt bevinden zich, direct nabij het projectgebied, openbare parkeerplaatsen.

4.5 Groenfunctie

Een belangrijk kenmerk van het gebied Bergwijkpark is de groene situering/uitstraling. Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 heeft door zijn ligging langs het groene talud van de metrospoordijk enigszins een groene uitstraling. Deze groene uitstraling wordt ook bepaald door de groenstroken langs de Eekholt. In het projectgebied bevinden zich (rondom de twee kantoorgebouwen) geen struiken en bomen.

In de nabijheid van het projectgebied is het park, het Bergwijkpark, aanwezig. Dit park is aangelegd als een natuurlijk ogend park waarbij groepen bosplantsoen worden afgewisseld door grasvelden. Een langgerekte waterpartij met houten bruggen deelt het park in tweeën. Ten oosten van dit water bestaat het park uit grasvelden omzoomd door bosplantsoen. In het westelijke deel ligt een grote heuvel met dicht op elkaar, in rijen geplaatste, bomen. Het Bergwijkpark is het grootste park binnen de bebouwde kom van Diemen, maar heeft voor de gemeente door zijn ligging beperkte betekenis. In het park kunnen de werknemers van de omliggende bedrijven en de bewoners van de twee studentencomplexen elkaar ontmoeten en een ommetje lopen en zich ontspannen. Een nadeel is dat vooral in de avonduren de sociale veiligheid in het gebied een aandachtspunt is.
Het park is vanaf het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 goed bereikbaar, per fiets of te voet.

4.6 Natuurfunctie

De natuurwaarde van het talud langs de metrolijn plus de direct aanliggende groenstroken is beperkt. Dit blijkt ook uit de Natuurwaardenkaart van Diemen. Niettemin fungeren de taluds en groenstroken als leefgebied en trekroute van zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als onderdeel van de ecologische structuur van Diemen. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied zonder bijzondere vegetatie. Dit gebied heeft de bestemming "Gemengd – 5" volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" en binnen het gebied zijn op dit moment volgens het vigerende bestemmingsplan bouwpercelen voor met name de bouw van kantoren aanwezig.

Het talud langs de metrolijn blijft behouden volgens het onderhavige project, waardoor de natuurwaarden op de oostgrens van of vlak naast het projectgebied blijven gewaarborgd.

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT WOONGEBOUWEN TOREN 3, BLOK 6, TOREN 4 EN BLOK 7 (ONDERBOUWING BEHOEFTE WONINGEN)

5.1 Algemeen

Woningbouw aan de Eekholt wordt gezien als een oplossing voor de leegstaande panden. Omdat er sprake is van een stedelijke locatie die te weinig wordt gebruikt is het wenselijk om iets te doen aan de invulling en kwaliteit van het plan- en projectgebied. Nieuwe bebouwing met appartementen is een invulling waaraan behoefte is. Die behoefte, en de mate waarin, wordt hieronder onderbouwd.

De regionale behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[36]. Bij een plan c.q. een afwijking van het bestemmingsplan, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De voorgenomen woningbouw in Bergwijkpark beoogt te voorzien in een regionale behoefte aan woningen.

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen, ofwel de nut en noodzaak van woningbouw, wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Deze sluit aan bij het bepaalde in het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit drie hoofdtreden en wordt beschreven in Paragraaf 5.2.

Ter onderbouwing van de woningbouw aan de Eekholt wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksrapport van het bureau RIGO[37]. Met de gegevens in dit rapport is de 'ladder-toets' in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld, in Paragraaf 5.3. Het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte" is opgenomen als Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

In opdracht van Bergwijkstadspark BV is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen alvorens men besloot om de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het gebied Bergwijkpark Noord uit te doen voeren. Van het onderzoek is verslag gedaan in het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte" van RIGO, d.d. 3 november 2014.

5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen (en andere functies) wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstelijking". De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. Het Bro bepaalt dat voor onder meer afwijkingsprocedures ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo de in het Bro genoemde drie treden van de ladder moeten worden doorlopen.

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Bij de ladder worden in principe drie treden doorlopen. Als aan de eerste trede of stap niet wordt voldaan dan zijn de tweede en derde trede in feite niet meer van belang. Het gaat om de volgende treden en onderdelen:

Artikel 3.1.6, lid 2:

[36] Het betreft Bro artikel 3.1.6, lid 2.
[37] Rapport *Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte* (RIGO) d.d. 3 november 2014.

De toelichting bij een bestemmingsplan (en een Ruimtelijke Onderbouwing als onderhavige) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

a. Trede 1: er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b. Trede 2: indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
c. Trede 3: indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Trede 1 en 2 hangen bij stedelijke ontwikkeling in Bergwijkpark sterk met elkaar samen. De hoeveelheid behoefte en vraag waarvan er bij trede 1 wordt uitgegaan, bepaalt hoe belangrijk trede 2 is. Trede 3 is in feite niet van belang bij Bergwijkpark, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Bergwijkpark zeer goed.

5.3 Laddertoets voorgenomen woningen

5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte

In Hoofdstuk 2 van het rapport van RIGO is de "Toets op de kwantitatieve woningbehoefte" beschreven. Het plan Bergwijkpark, waarvan het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt, dient aan te sluiten op de actuele regionale behoefte. De eerste vraag die in het rapport wordt beantwoord is "wat is de regio?"

5.3.1.1 Wat is de regio?

In september 2010 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Woonvisie "Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020" vastgesteld. De doelstelling van deze woonvisie is voldoende woningen met een passende kwaliteit en een aantrekkelijk woonmilieu voor de inwoners van Noord-Holland. Als uitwerking van deze woonvisie heeft de provincie vier onderscheiden deelregio's van Noord-Holland omschreven. Eén daarvan is de Stadsregio Amsterdam (SRA). De Stadsregio Amsterdam onderscheidt binnen de regio weer: SRA-Noord en SRA-Zuid. Het plan voor Bergwijkpark is gelegen in SRA-zuid. Deze regio wordt door de Provincie ook wel aangeduid als Amstel[land]-Meerlanden, het gaat dan om SRA-Zuid minus de gemeente Amsterdam. Met name als het gaat over de regionale behoefte, wordt er in het rapport van RIGO ingegaan op de drie genoemde regio's. (Voor de duidelijkheid, SRA-Zuid is inclusief de stad Amsterdam).

5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose)

Het bepalen van de woningbehoefte is sterk afhankelijk van de aannames die men doet aangaande onder andere bevolkings- en huishoudens ontwikkelingen, en binnen- en buitenlandse migratie. Het blijven echter altijd prognoses. Daarnaast stuurt – op de woningmarkt – de aanbod ook de vraag. Door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn de vraaggestuurde woningbehoeftecijfers tot 2040 vastgesteld. Deze cijfers hanteert de Provincie, naast de RAP's (Regionale Actieprogramma's), bij het beoordelen van nut en noodzaak van woningbouw, conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Het gaat hier dus om een provinciale prognose.

De cijfers zijn beschikbaar per regio en per gemeente. De meest recente prognose is van 2010. Deze cijfers zijn aan alle regio's beschikbaar gesteld door de Provincie.

Het onderzoeksbureau RIGO heeft de prognosecijfers van de Provincie voorzien van een *update* naar 1 januari 2014. Dit houdt in dat er rekening is gehouden met de woningtoevoegingen die tussen het verschijnen van de prognose en 1 januari 2014 hebben plaatsgevonden.

Tabel 1 Prognose woningbehoefte

	*Prognose provincie 2010> ** *gewenste groei woningvoorraad*		*Opleveringen***	*Geactualiseerde prognose 2014> gewenste groei woningvoorraad*	
	2010-2020	*2010-2030*	*2010-2013*	*2014-2020*	*2014-2030*
SRA	74.400	122.700	13.450	60.950	109.250
SRA-Zuid	60.850	102.400	7.859	**52.991**	**94.541**
Amstel-Meerlanden	15.450	30.150	2.233	13.217	27.917

*Bron: Provincie Noord-Holland; prognose gebaseerd op vraaggestuurd bouwen. **Bron: CBS

Afbeelding 5.1: Prognose woningbehoefte. (Tabel 1 volgens het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

De gewenste groei van de voorraad concentreert zich vooral in SRA-Zuid. Te zien is in de Tabel 1 volgens Afbeelding 5.1 dat er in de regio Amstel[land]-Meerlanden een gewenste groei van de voorraad wordt verwacht van circa 13.200 woningen voor de komende 5 jaar. Voor de komende 15 jaar is dat 27.900 woningen. In SRA-Zuid (dus inclusief Amsterdam) is dat respectievelijk circa 53.000 en 94.500 woningtoevoegingen. Dit is exclusief het inlopen van het huidige woningtekort.

Regionale plancapaciteit

Bij het bepalen of een ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte dient rekening gehouden te worden met de capaciteit in bestaande woningbouwplannen alwaar dus woningen worden toegevoegd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de monitor woningbouwcapaciteit die jaarlijks wordt geactualiseerd door het bureau RIGO in opdracht van de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland (stand midden 2014).

Tabel 2 Plancapaciteit naar status (hardheid)

	Totaal	Hard	Zacht
SRA	111.850	**41.420**	70.430
SRA-Zuid	78.970	**36.240**	42.730
Amstel-Meerlanden	39.280	**6.770**	32.510

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014

Afbeelding 5.2: Plancapaciteit naar status (hardheid). (Tabel 2 van het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

Ervan uitgaande dat alle harde plannen ook tot uitvoering komen, zullen er circa 6.770 woningen in de regio Amstel[land]-Meerlanden worden gebouwd; inclusief Amsterdam (SRA-Zuid) is dat 36.240 woningen, die volgens de plannen in de toekomst worden gebouwd. Voor de Stadsregio als geheel zijn dat er momenteel 41.420 woningen. RIGO is in de verdere berekeningen ervan uitgegaan dat de harde plannen ook daadwerkelijk tot uitvoer komen in de komende 15 jaar. In werkelijkheid zal daarvan een deel nog kunnen uitvallen of vertragen. Er kunnen echter ook nog harde plannen bijkomen, indien daar ruimte voor is.

Resultaat kwantitatieve analyse (confrontatie vraag en aanbod)
Het bureau RIGO heeft de gewenste groei van de voorraad geconfronteerd met de capaciteit in harde plannen en komt zo aan een tekort aan capaciteit per regio. (Zie onderstaande tabel).

Tabel 3 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde plancapaciteit

	2014-2019	2014-2030
SRA	-19.530	-67.830
SRA-Zuid	**-16.750**	-58.300
Amstel-Meerlanden	**-6.450**	-21.150

Afbeelding 5.3: ***Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde plancapaciteit. (Tabel 3 van het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)***

Voor de periode 2014-2030 geldt dat de capaciteit in alle harde vastgestelde plannen lager is dan de behoefte die geraamd is in deze periode. Dit geldt zowel voor de Stadsregio Amsterdam als totaal, SRA-Zuid als voor de subregio Amstel[land]-Meerlanden.

Voor de korte termijn, 2014-2019, geldt ook dat er nog onvoldoende harde plannen zijn om aan de behoefte te voldoen. Dit geldt hier eveneens voor zowel de stadsregio totaal, voor de SRA-Zuid, als ook voor de regio Amstel[land]-Meerlanden.

Het bureau RIGO gaat er in bovenstaande tabel (Afbeelding 5.3 = tabel 3 van het RIGO rapport) vanuit dat alle harde capaciteit ook daadwerkelijk tussen 2014 en 2019 zal worden gerealiseerd. In werkelijkheid zal dit niet het geval zijn. Volgens de opgave van de gemeenten zal van de harde capaciteit in de stadsregio 40% na 2020 worden gebouwd. Binnen de subregio Amstel[land]-Meerlanden is dat 30%. Indien er rekening wordt gehouden met de planning van de harde plannen, wordt het tekort op korte termijn groter. Op de lange termijn blijft dit tekort gelijk, omdat de harde plannen alle voor 2030 gereed zullen zijn.

Tabel 4 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde Plancapaciteit (rekening houdend met planning binnen harde plannen)

	2014-2019	2014-2030
Stadsregio	-36.471	-67.829
SRA-Zuid	**-32.570**	-58.300
Amstel-Meerlanden	**-8.458**	-21.147

Afbeelding 5.4: ***Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde Plancapaciteit (rekening houdend met planning binnen harde plannen). (Tabel 4 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)***

Het RIGO rapport concludeert in paragraaf 2.2, dat na het uitvoeren van een analyse op basis van de bronnen, zoals ook gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie, is te concluderen dat het plan Bergwijkpark, bestaande uit circa 5.200 woningen, een nieuwe stedelijke ontwikkeling is die met betrekking tot aantallen woningen voorziet in een "actuele regionale behoefte". Geconcludeerd kan worden dat de ingediende bouwplannen binnen het plangebied Bergwijkpark Noord, voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, waarmee respectievelijk 37, 164, 39 en 118 woningen, zijnde 358 woningen in totaal, worden mogelijk gemaakt, ook voorziet in deze "actuele regionale behoefte".

5.3.1.3 Check gevoeligheid voor actualiteit plangegevens korte termijn

In de berekening in voorgaande paragrafen zit een gevoeligheid met betrekking tot de actualiteit van plangegevens. Indien bijvoorbeeld (de afgelopen paar maanden) een groot plan van bijvoorbeeld 5.000 woningen is goedgekeurd ziet het plaatje er anders uit omdat de harde capaciteit hiermee toeneemt. Hierdoor neemt de ruimte voor nieuwe plannen af op vooral de korte termijn.

Tabel 5 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde en zachte plancapaciteit waar de oplevering voor 2020 gepland is.

Periode 2014-2020	Capaciteit in plannen*				
	hard	zacht	totaal	behoefte	tekort
Stadsregio Amsterdam	24.479	18.433	42.912	60.950	-18.038
Amstel-Meerlanden	4.759	4.400	9.159	13.217	-4.058

*Exclusief Bergwijkpark zelf (=zacht)

Afbeelding 5.5: Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde en zachte plancapaciteit waar de oplevering voor 2020 gepland is (Tabel 5 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)

Om een indicatie te geven ten aanzien van deze gevoeligheid is RIGO er hypothetisch vanuit gegaan dat alle zachte capaciteit in de regio waarvan de betreffende gemeente heeft aangegeven de komende vijf jaar te starten met bouwen, in werkelijkheid al juridisch hard is. Ook dan blijft er in de stadsregio een tekort van 18.000 woningen voor de periode 2014-2019 en voor de subregio Amstel[land]-Meerlanden van 4.000 woningen (zie bovenstaande tabel). Er is dus geen reden te veronderstellen dat het onvoldoende actueel zijn van plangegevens de conclusie, zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 van het rapport van RIGO (zie hierboven bij Paragraaf 5.3.1.2), sterk zal veranderen.

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse

RIGO geeft aan dat de wetgever vraagt dat een plan dient aan te sluiten op de actuele regionale behoefte. Hiermee wordt, zoals ook uit de structuurvisie van de provincie en de RAP van de Stadsregio Amsterdam blijkt, impliciet bedoeld dat er ook een kwalitatieve aansluiting dient te zijn naast een kwantitatieve. Het begrip kwaliteit is uitgewerkt in kenmerken als woonmilieu, woningtype en betaalbaarheid. Er is echter geen sprake van een duidelijke opgave in kwantitatieve zin. Het gaat voornamelijk om het voorkomen van overaanbod in bepaalde segmenten op de woningmarkt.

Aan nagenoeg alle typen woonmilieus is een tekort in de Stadsregio Amsterdam en de subregio Amstel[land]-Meerlanden. Dit hangt sterk samen met het relatief grote kwantitatieve woningtekort op dit moment en de verwachting voor de toekomst. Hierdoor is een analyse naar de aansluiting van het plan (bouwprogramma) op de kwalitatieve behoefte minder relevant. Bij een grote totale vraagdruk is er weinig risico dat projecten tot kwalitatief overschot leiden.

Woonmilieus

Op basis van de woningbehoefte prognose vraaggestuurd bouwen is een zogenaamde additionele behoefte naar woonmilieu berekend. Van belang is, dat in een krappe woningmarkt de vraag naar woningen in sommige woonmilieus niet volledig kan worden bediend en men zich zal vestigen in een "tweede keus" woonmilieu. Door nieuwbouw lost men niet altijd de vraag in van de woonconsument als het gaat om woonmilieus. Een voorbeeld dat het bureau RIGO hierbij noemt is het "tekort" aan vooroorlogse woonmilieus in de Stadsregio Amsterdam-Zuid. Hierin kan maar mondjesmaat extra aanbod worden gecreëerd. Dit zal dus elders moeten gebeuren.

Tabel 6 Additionele behoefte naar woonmilieu Stadsregio Amsterdam-Zuid

	2010-2019	2010-2040
Centrum-stedelijk plus	21.870	34.520
Centrum-stedelijk	9.630	14.030
Stedelijk vooroorlogs	7.340	19.580
Stedelijk naoorlogs compact	8.420	28.290
Stedelijk naoorlogs grondgebonden	7.290	15.170
Groen-stedelijk	1.310	5.570
Centrum-kleinstedelijk	-200	2.150
Kleinstedelijk	-40	3.410
Groen-kleinstedelijk	0	0
Centrum-dorps	4.410	10.430
Dorps	1.130	2.310
Landelijk bereikbaar	730	1.870
Landelijk perifeer	0	0
Totaal	61.890	137.330

Bron: Onderzoek Vraaggestuurd bouwen, 19 september 2012, Companen

Afbeelding 5.6: ***Additionele behoefte naar woonmilieu Stadsregio Amsterdam-Zuid (Tabel 6 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)***

Plan Bergwijkpark Noord
Een plan als Bergwijkpark Noord kan, gelet op zijn ligging en bouwprogramma, volgens het bureau RIGO, worden getypeerd als een "naoorlogs compact woonmilieu", al geldt dat niet voor al zijn deelplannen. Wat betreft de voorgenomen gestapelde bouw geldt dit echter wel. Hierbij wordt door bureau RIGO ook rekening gehouden met de directe omgeving en de naastgelegen plannen E-buurt West, E-buurt Oost en D-buurt (gemeente Amsterdam Zuidoost).

Op basis van de tot hun beschikking zijnde gegevens was het voor bureau RIGO niet mogelijk om tot in detail cijfermatig te bepalen in hoeverre de harde plannen, die er nu liggen, de vraag naar het woonmilieu naoorlogs compact (en grondgebonden) reeds invult. Het is wel duidelijk dat de harde capaciteit in dit deel van de regio voor een groot deel gericht is op het zelfde type woonmilieu (mede gelet op het aandeel gestapelde woningen). Gelet op de kwantitatieve tekorten lijkt er echter zeker de komende 5 tot 15 jaar voldoende plaats voor dit type woonmilieu, zeker indien we ook rekening houden met het feit dat er substitutie zal plaatsvinden van woonconsumenten die aanvankelijk een ander woonmilieu wensten (zoals centrum-stedelijk) maar daar niet in voldoende mate in kan worden voorzien. Het bureau RIGO meent dat vooral door de ligging van het plan Bergwijkpark in de regio SRA-Zuid (bereikbaarheid van centrum, regio, en werkgelegenheid) deze substitutie ook kan plaatsvinden.

Woningtype (appartementen versus grondgebonden)
Eveneens geldt voor de woonmilieus, dat er in de regio zowel een aanzienlijk tekort aan grondgebonden woningen als aan appartementen is. De exacte verhouding en afzetbaarheid is op basis van woningbehoefteonderzoek vaak lastig te bepalen. In de Stadsregio Amsterdam overstijgt bijvoorbeeld de wens een eengezinswoning te betrekken het aanbod waardoor men uiteindelijk in veel gevallen kiest voor een (ruim) appartement. Omdat de behoefte aan woningen in de regio, gelet op de huidige juridische harde plannen, de komende tijd niet zal worden ingelost blijft er dan ook ruimte voor beide woningtypen. Er zal geen overschot ontstaan.

Te zien is, volgens het bureau RIGO, dat in de regio SRA-Zuid een relatief groot deel appartementen onderdeel uit maakt van de harde plannen. Een aanzienlijk deel betreft ook vervanging van bestaande appartementen.

Tabel 7 Harde capaciteit in plannen naar woningtype

	Appartementen		Grondgebonden		nog onbekend		totaal nieuwbouw		nog te slopen
SRA	24.060	51%	10.751	23%	12.409	26%	47.220	100%	5.789
SRA-zuid	22.693	55%	7.363	18%	11.248	27%	41.304	100%	5.060
Amstel-Meerlanden	2.540	35%	4.151	57%	606	8%	7.297	100%	526

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014

Afbeelding 5.7: Harde capaciteit in plannen naar woningtype. (Tabel 7 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

Wanneer alleen gekeken wordt naar appartementen, die naar verwachting het merendeel van het plan Bergwijkpark gaan uitmaken, is te concluderen dat deze passen in de behoefte. Er bestaat wel concurrentie met zowel de bestaande voorraad als andere nieuwbouw in de regio. Deze zal naar verwachting echter niet zorgen voor afzetproblemen.

Prijsklassen

De afzet van nieuwe woningen is de laatste tijd teruggevallen in de Stadsregio Amsterdam. Dit was niet te verklaren door een verminderde vraag naar woningen in de zin van behoefte. Integendeel, dit tekort is alleen maar opgelopen. Er is een kloof ontstaan tussen behoefte en effectieve vraag. Eén van de achtergronden is dat bijvoorbeeld de mogelijkheden om een woning te kopen voor grote groepen kleiner is geworden.
In het onderzoek "Wonen in de regio Amsterdam"[38] en de prognoses die gemaakt zijn voor de Stadsregio komt ook duidelijk een tekort aan betaalbare woningen naar voren, waaronder middeldure huur. Juist de middeninkomens komen in de knel op de regionale markt. Het plan Bergwijkpark wil hier in haar programma duidelijk op aansluiten met 90% in de klasse lager dan 900 euro huur en lager dan een koopsom van 190.000 euro. Daarnaast geldt, dat het overige aanbod in de harde plannen en in de regio maar voor een relatief klein deel voorziet in middeldure huur (665 – 900 euro). Het aandeel huur in Bergwijkpark dat ligt rond de 50% lijkt volgens RIGO goed aan te sluiten op de vraag. Momenteel is er weliswaar een vraag van koopstarters, RIGO verwacht echter dat er vooral ook voor middeldure huur een belangrijke markt blijft. Zeker gelet op de teruggelopen leencapaciteit van middeninkomens door de o.a. toename van tijdelijke contracten op de arbeidsmarkt. De harde plannen op dit moment zijn voor 65% gericht op koop (zie Afbeelding 5.8 hieronder).

Met betrekking tot de prijsklassen koop is te zien dat vooral de categorie woningen met een koopsom van < € 185.000,- op dit moment (nog) maar mondjesmaat in harde plannen zijn opgenomen (zie Afbeelding 5.8). Dit zorgt ervoor dat het bureau RIGO kan concluderen dat het plan Bergwijkpark aansluit op de wensen en vooral mogelijkheden van de woonconsument en daarmee aansluit op de regionale behoefte.
Voor wat hiervoor is geschreven over de prijsklassen geldt ook voor het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Ook voor het onderhavige project wordt ervan uitgegaan dat voor circa 90% van de woningen het prijsniveau zal liggen tussen de € 600 en € 900 huur per maand of een koopprijs lager dan € 190.000,-.

[38] *Wonen in de regio Amsterdam; Stadsregio Amsterdam, Gemeente Almere, Regio Zuid-Kennemerland/IJmond,* O&S Amsterdam (maart 2014).

Tabel 8 Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio

	Totaal	Waarvan:			
		huur		koop	
Amstel-Meerlanden	7.296 (100%)	2.001	27%	4.710	65%
Amsterdam	34.007 (100%)	12.208	36%	21.749	64%
SRA-Zuid	41.303 (100%)	14.209	34%	26.459	64%

Harde plancapaciteit **Huur** naar prijsklasse

	totaal	waarvan:							
		tot 665		665-900		900+		onbekend	
Amstel Meerlanden	2.001	1.137	57%	726	36%	96	5%	42	2%
Amsterdam	12.208	8.470	69%	1.754	14%	1.984	16%	0	0%
SRA-Zuid	14.209	9.607	68%	2.480	17%	2.080	15%	42	0%

Harde plancapaciteit **koop** naar prijsklasse*

	Totaal	tot 184		184-210		210-350		350+		onb	
Amstel Meerlanden	4.710	372	8%	405	9%	1.090	23%	1.094	23%	181	4%

	totaal	142-260		260+	
Amsterdam	21.749	6.852	32%	14.897	68%

*Prijsklassen Amsterdam zijn afwijkend, Hierdoor is geen totaal voor de regio te maken

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014, Bewerking RIGO

Afbeelding 5.8: Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio. (Tabel 8 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

5.3.1.5 Conclusie trede 1

Na het uitvoeren van de analyse van de bronnen, zoals ook gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie, is door RIGO geconcludeerd dat het plan Bergwijkpark, bestaande uit circa 5.200 woningen, een nieuwe stedelijke ontwikkeling is, die met betrekking tot aantallen woningen voorziet is een "actuele regionale behoefte". (Conclusie 1 RIGO).

Het plan Bergwijkpark kan worden getypeerd als een woonmilieu waar in de komende periode 5 tot 10 jaar zeker behoefte aan is, gelet op de woningtekorten die er naar verwachting in die periode zullen zijn. (Conclusie 2 RIGO).

Het plan Bergwijkpark zal concurreren met andere nieuwbouwplannen in de regio. Vooral omdat het plan zich richt op het middensegment met betrekking tot huur- en koopprijzen concludeert het bureau RIGO dat het plan aansluit op de kwalitatieve behoefte. (Conclusie 3 RIGO). Ook het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 richt zich op het genoemde middensegment met betrekking tot de huur- en koopprijzen en daarom sluit het onderhavige project ook aan op de kwalitatieve behoefte.

RIGO concludeert dat het plan Bergwijkpark voldoet aan Artikel 3.1.6, lid 2, a Bro (trede 1). Aangezien het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt van het grotere plan Bergwijkpark, voldoet ook het onderhavige project.

5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Het plan voor het gehele project Bergwijkpark is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied. Er is sprake van transformatie van een bestemming kantoren naar vooral wonen. Hiermee voldoet het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aan artikel 3.1.6, lid 2, b Bro (trede 2).

Conclusie trede 2

Aangezien het plan Bergwijkpark is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied en er bovendien sprake is van transformatie van een bestemming kantoren naar vooral wonen, voldoet het plan Bergwijkpark Noord aan artikel 3.1.6, lid 2, b Bro (trede 2). Aangezien het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt van het gehele plan Bergwijkpark, voldoet ook het onderhavige project.

5.3.3 Trede 3: multimodaal ontsloten locatie – meervoudige bereikbaarheid

Trede 3 is in feite niet van belang bij Bergwijkpark, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Bergwijkpark zeer goed. De conclusie van RIGO is dat het plan Bergwijkpark daarom aansluit op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie trede 3

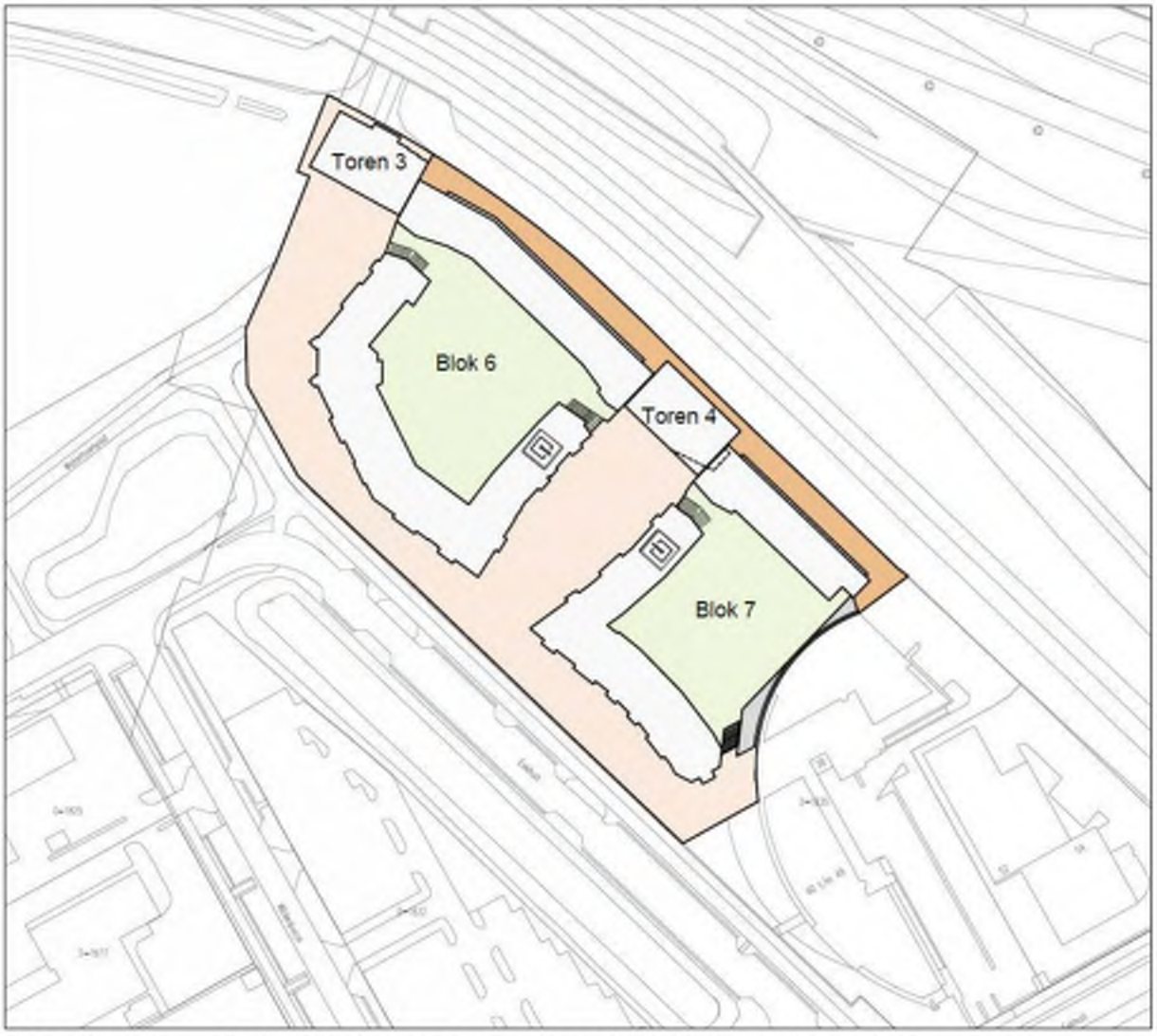
Aangezien het plan Bergwijkpark aansluit op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking is dat voor het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ook het geval.

Voor het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale behoefte" van RIGO, rapportnummer P29420, d.d. 3 november 2014, wordt verwezen naar Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gebaseerd op het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013) en op het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015). In deze paragraaf wordt eerst het projectgebied van de onderhavige afwijkingsprocedures en omgevingsvergunningen voor de bouwplannen van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 beschreven. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de verschillende elementen van en bij het project beschreven.

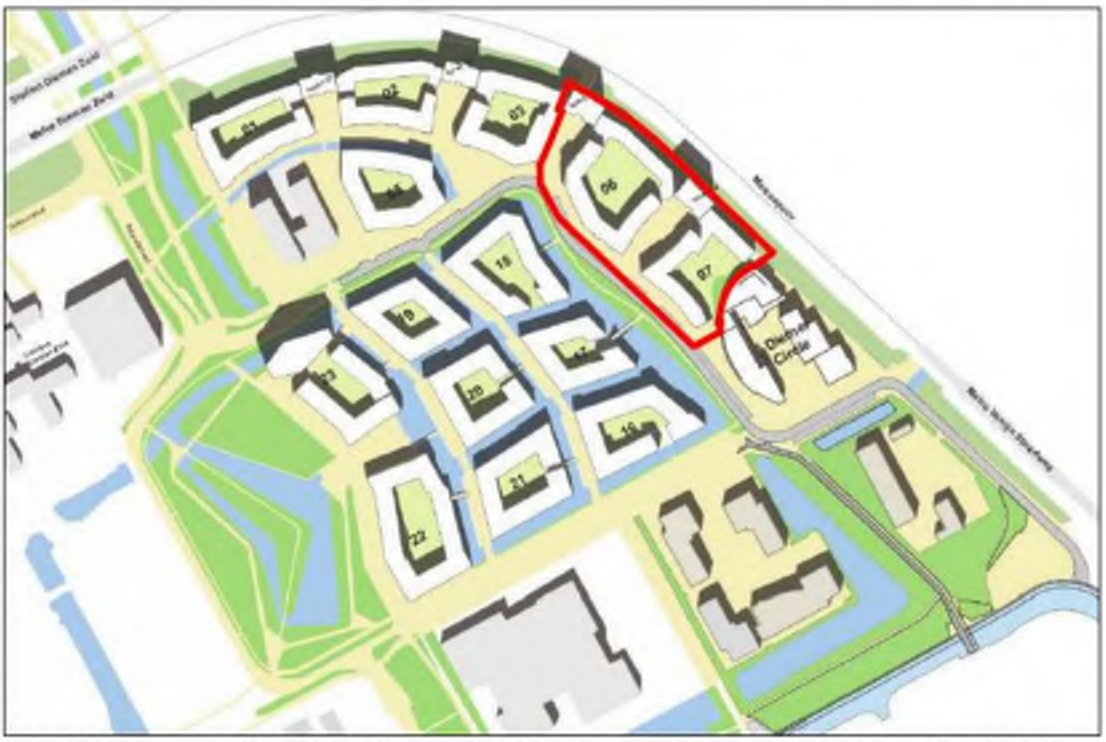


Afbeelding 6.1: Projectgebied woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Op Afbeelding 6.1 is het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 weergegeven in relatie tot de directe omgeving.

Op Afbeelding 6.2 en Afbeelding 6.3 is het projectgebied voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 weergegeven in de context van het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark, dat Holland Park wordt genoemd. Dit plan voor Holland Park is ontworpen in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque".

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in het noordoosten van het gebied Bergwijkpark Noord, in het deel dat "Holland Park" wordt genoemd. Zie onderstaande tekeningen:



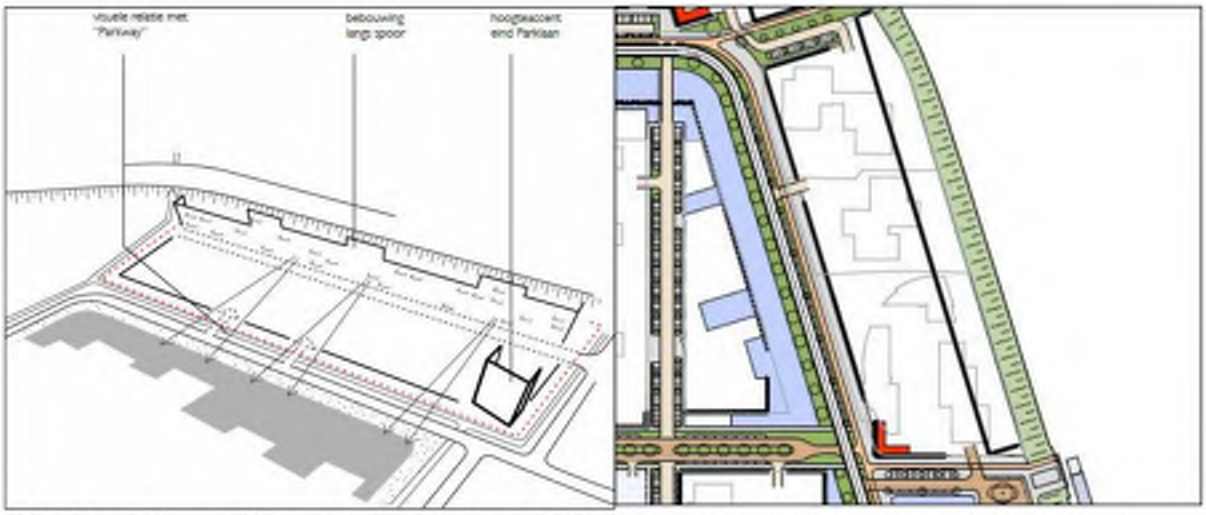
Afbeelding 6.2: ***Het projectgebied en de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, bij realisatie Holland Park t/m fase 3A, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015***

Afbeelding 6.3: ***De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015***

6.2 Verschillen tussen het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking"

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevindt zich in Cluster 3 Eekholt van het Masterplan Bergwijkpark. De uitgangspunten voor uitwerking van Cluster 3 Eekholt zijn volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013)(blz. 72):

- Geluidsafschermende bebouwing langs het spoor met oriëntatie op zuidwesten.
- Openheid richting "Parkway" [Eekholt].
- Accent op zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" gelegen aan het voorplein van station Verrijn Stuartweg.



Afbeelding 6.4: ***Cluster 3 Eekholt, volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (blz. 73)***

Uit de genoemde uitgangspunten en uit de kaarten volgens de Afbeeldingen 6.1, 6.2, 6.3 en 6.4 blijkt, dat de plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen in zowel het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) als het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking". Van het genoemde hoogteaccent is bij onderhavig project geen sprake, omdat zich aldaar het kantoorgebouw Diemercircle bevindt dat geen onderdeel uitmaakt van het projectgebied. Overeenkomstig het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", worden in het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wel hoogteverschillen en -accenten gerealiseerd. Tevens is sprake van openheid richting de "Parkway" ofwel Eekholt.

Bij het ontwerp van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is nadrukkelijk rekening gehouden met het geluid van onder andere wegen en spoorwegen. (Zie voor het onderwerp geluid Paragraaf 8.2). De aangesloten gebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zorgen, in samenhang met de aangrenzende (toekomstige) bebouwing, voor de afscherming van geluid vanaf de spoorwegen en de bedrijventerreinen ten oosten van het projectgebied.

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past in het stedebouwkundig plan en in het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Om het gebied in de toekomst weer nieuw leven in te blazen en toekomstbestendig te maken is ervoor gekozen om het gebied Bergwijkpark Noord te transformeren naar een multifunctioneel woon-werkgebied. Vrijkomende plekken kunnen met woningbouw worden ingevuld.[39] Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 kan goed worden ingepast in de huidige omgeving en de toekomstige omgeving volgens het genoemde "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" en de uitwerking daarvan het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013).
Na de uitvoering van het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) zal de ruimtelijke structuur van het gebied zodanig zijn veranderd dat er in het noordoostelijke deel van Bergwijkpark een aantrekkelijk woongebied zal zijn gerealiseerd. De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maken daarvan onderdeel uit.
Hieronder wordt de ruimtelijke structuur van het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", waar het onderhavige projectgebied onderdeel van uitmaakt, beschreven.

In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) is een planopzet opgenomen die hierna is weergegeven. Bij de invulling van de stedebouwkundige uitwerking van Bergwijkpark is niet zoals in de huidige situatie uitgegaan van losse bebouwing op een *tabula rasa* geplaatst. Er is uitgegaan van openbare ruimten voor respectievelijk, voetganger, fietser en auto, gebaseerd op de menselijke maat en op een afwisselende beleving van de ruimte. Daartoe wordt in plaats van voor "gebouwen omgeven door ruimte", gekozen voor "ruimte omgeven door gebouwen". De verhoudingen, maat en oriëntatie van de openbare ruimten zijn maatgevend voor de wanden die nodig zijn om haar te begrenzen. De stedelijke blokken zijn in hoogte, richting en ritme dienend voor de gekozen uitgangspunten voor de openbare ruimten. Door de blokken niet in één materiaal, kleur, of architectonische taal te maken, maar ze op te knippen in een reeks van percelen en de rooilijnen te knikken, ontstaat er een beeld van verticale gevelvlakken, die in hun afwisseling er voor zorgen dat het bewegen door de openbare ruimte voor een *serial vision* aan gevarieerde ervaringen zorgt.[40]

De hoofdstructuur van het Masterplan Bergwijkpark wordt bepaald door een bestaande situatie waarin het beloop van spoor- en metrolijnen, de hoofdwegenstructuur voor auto's, het regionaal fietsnetwerk en de ruimte voor de voetganger, de uitgangspunten bepaalt. De stedebouwkundige uitwerking van het Masterplan ofwel het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" volgt niet alleen deze hoofdstructuur maar breidt de water- en groenstructuren aanzienlijk uit, en is gericht op het creëren van reeksen van openbare ruimten, ruimten tussen gebouwen die zo georiënteerd en gemaatvoerd zijn, dat er een stevige relatie ontstaat tussen (mensen in) de openbare ruimte en (mensen in) de gebouwen er omheen.[41]

De ruimten tussen de Blokken onderling[42] zijn pleinen, die aan de Eekholt-zijde een beetje worden dichtgeknepen om de ruimten een comfortabele omsluiting te geven en die als "diepteplein" werken voor de iets opgetilde torens die aan het einde ervan staan en de ruimten domineren. De torens in het projectgebied maken onderdeel uit van een reeks van pleinen en torens tussen de hoofd verkeersontsluiting en het talud van de metrospoordijk. De wanden van de woongebouw Blok 6 en Blok 7 omsluiten, licht geknikt, de pleinruimte.

De maximale bouwhoogtes van de vier woongebouwen zijn circa als volgt: Toren 3 is 52 meter, Blok 6 is 29 meter, Toren 4 is 52 meter en Blok 7 is 27 meter.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden aan de (noord)oostzijde begrensd door het talud van de metrospoordijk. De contour van de woongebouwen staat op een afstand van circa 2 meter van de teen van het talud. Het laat daarmee een ruimte beschikbaar voor werkzaamheden aan de gebouwen vanaf eigen terrein.

---

[39] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking*. Voorwoord.
[40] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
[41] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
[42] Bij de Blokken langs het talud van de metrospoordijk.

Het woongebouw Blok 7 wordt dicht op het bestaande kantoorgebouw 'Diemer Circle' gerealiseerd. Er is gevisualiseerd hoe de twee gebouwen op elkaar aansluiten en hoe een-en-ander er stedebouwkundig uit komt te zien. Deze visualisatie is opgenomen in de document "Holland Park - Studie aansluiting blok 7 op Diemer Circle" (d.d. 9 september 2015), dat als Bijlage 21 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Uit de visualisatie blijkt dat het uitzicht vanuit de Diemer Circle richting het projectgebied een kwaliteitsimpuls krijgt. Met Blok 7 is er sprake van een hoogwaardige stedebouwkundige situatie. Tevens blijkt dat de Diemer Circle goed aansluit op Blok 7. Omdat Blok 7 en de andere woonblokken over het algemeen uit zes à zeven bouwlagen bestaan, past het kantoorgebouw Diemer Circle (met zes à acht bouwlagen) goed in de omgeving van Holland Park. Diemer Circle bestaat uit twee delen, waarvan het deel vlak naast Blok 7 zes bouwlagen kent.
Tussen de zuidoostelijke punt van de noordoostelijke vleugel van Blok 7 en het nabij liggende kantoorgebouw 'Diemer Circle' wordt een geluidscherm gerealiseerd. Het scherm bevindt zich aan de spoorzijde van Blok 7, zie Afbeelding 6.8C (en Afbeelding 6.8D). Het scherm tussen Blok 7 en het kantoorgebouw maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning Blok 7.

Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

6.4 Toekomstige Woonfunctie Projectgebied, en Kenmerken en Aangezicht Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Het nieuwe Holland Park in Bergwijkpark, volgens het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", wordt een woonwijk voor een brede doelgroep. De goede ligging aan uitvalswegen en aanwezigheid van het station Diemen Zuid geven het gebied een enorme potentie om zich te ontwikkelen tot een nieuwe woonwijk die de hele Stadsregio bedient. Binnen de stadsregio Amsterdam is er volgens het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 voornamelijk behoefte aan middeldure koop- en woningen. Daarnaast zal het bestaande woningtekort in de stadsregio Amsterdam de komende jaren verder toenemen door de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens en door de trek naar de Randstad. De nadruk in het nieuwe Bergwijkpark zal echter liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. De transformatie van Bergwijkpark Noord van kantoren naar woningen zal een positief effect hebben op de leefbaarheid, veiligheid en uitstraling van de wijk en de gebieden eromheen.

Volgens het stedebouwkundige plan en de bouwplannen wordt aan het trein- en metrostation Diemen Zuid een woonmilieu gerealiseerd met de uitgangspunten van vooroorlogse Amsterdamse buurten. De buurt krijgt een vooroorlogse sfeer met een hedendaagse architectuur. Het ontwerp van het stedebouwkundig plan gaat uit van stedelijk wonen in een parkachtige omgeving met veel groen en water. Deze woonomgevingkenmerken zullen nabij het onderhavige projectgebied worden gerealiseerd. In de huidige situatie is er ook groen en water nabij het projectgebied aanwezig.
Door de verschillen in bouwhoogtes, ook in het projectgebied, ontstaan er allerlei doorzichten. De hoger gelegen appartementen hebben een weids uitzicht en de lager gelegen appartementen liggen veelal aan een groene binnentuin. Onder de binnenplaatsen van de Blokken worden parkeergarages gerealiseerd. Er komt parkeergelegenheid voor bewoners in de gebouwen, en in beperkte mate voor bezoekers op maaiveldniveau in de openbare ruimte.

De woongebouwen in onderhavig projectgebied krijgen de volgende woningaantallen:
- Toren 3: 37 woningen (appartementen).
- Blok 6: 164 woningen (appartementen).
- Toren 4: 39 woningen (appartementen).
- Blok 7: 118 woningen (appartementen).

De woongebouwen in onderhavig projectgebied krijgen de volgende aantallen bouwlagen/etages en de volgende maximale bouwhoogtes:

- Toren 3: 15 bouwlagen (14 etages), maximaal circa 52 meter hoog inclusief glazenwasinstallatie (de dakrand is maximaal circa 50 meter hoog).
- Blok 6: 9 bouwlagen (8 etages), maximaal circa 29 meter hoog, bij de dakrand van het hoogteaccent (elders is de dakrand maximaal circa 24 à 25 meter hoog)
- Toren 4: 15 bouwlagen (14 etages), maximaal circa 52 meter hoog inclusief glazenwasinstallatie (de dakrand is maximaal circa 48 meter hoog).
- Blok 7: 8 bouwlagen (7 etages), maximaal circa 27,1 meter hoog, bij de dakrand van het hoogteaccent (elders is de dakrand maximaal circa 24 à 25 meter hoog).

Hierbij wordt opgemerkt dat de bij de aanvraag omgevingsvergunning(en) ingediende bouwtekeningen leidend zijn.

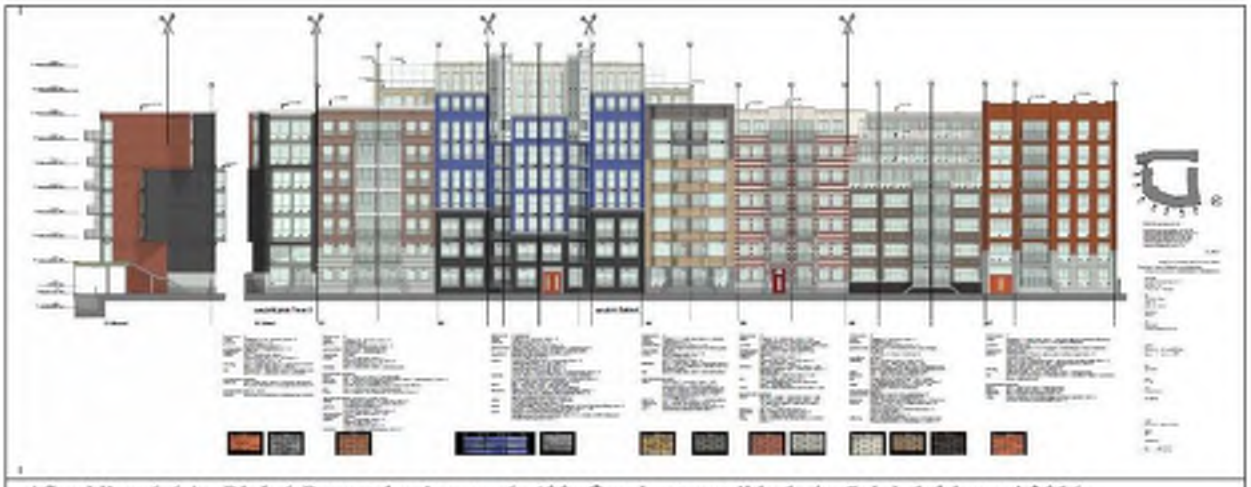
Toekomstbestendig
In verband met een goede toegankelijkheid voor alle toekomstige gebruikers liggen wegen en wandelpaden zoveel mogelijk op gelijk niveau en hebben een passende verharding waardoor ze ook na veel regen goed bruikbaar en veilig blijven. Extra aandacht wordt besteed aan overgangen in de openbare ruimte waarbij barrières voor mindervaliden en kinderen worden vermeden.
De drager van de woongebouwen is zo ontworpen dat de gebouwen maximale flexibiliteit hebben en daardoor een vergrote toekomstwaarde. De gebouwen zullen voorzien zijn van ruime entrees en gangen die toegankelijk zijn voor mindervaliden. De wanden in de woningen zijn van lichte materialen zodat deze verplaatst of verwijderd kunnen worden als de woning aangepast moet worden.

Gevelaanzichten
Op de Afbeeldingen 6.5A en 6.5B zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Toren 3 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Cruz y Ortiz Amsterdam BV van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.6A t/m 6.6E zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Blok 6 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.7A t/m 6.7D zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Toren 4 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Mopet architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.8A t/m 6.8E zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Blok 7 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).

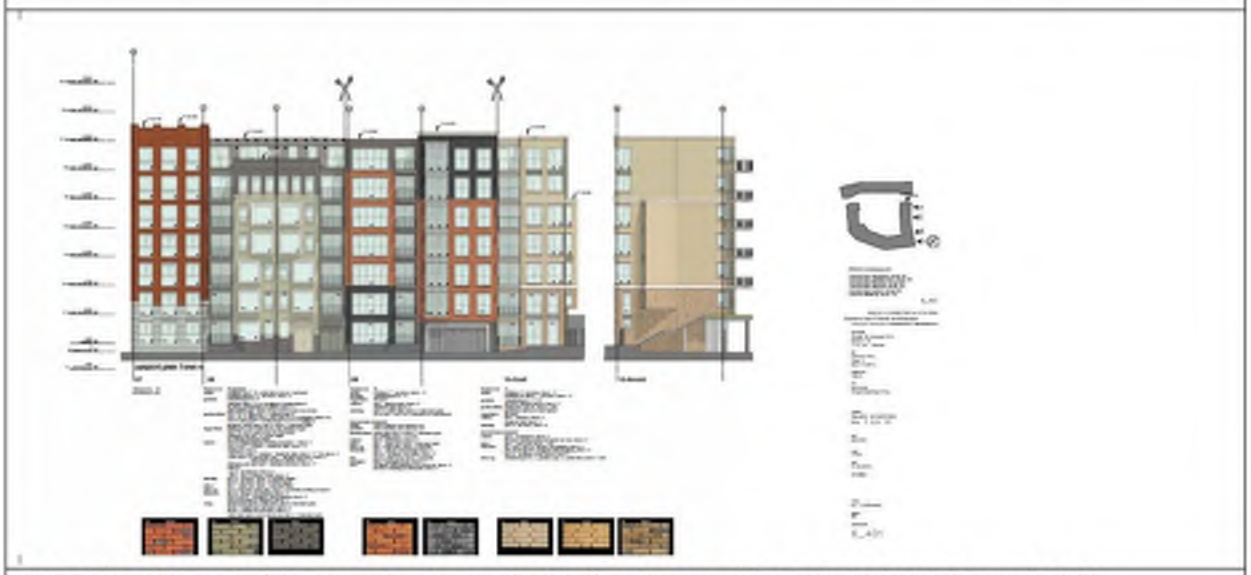
Hierbij wordt opgemerkt dat de bij de aanvraag omgevingsvergunning(en) ingediende bouwtekeningen leidend zijn. De op de volgende pagina's weergegeven geveltekeningen zijn in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen om aan te geven hoe het te bouwen woongebouw er ongeveer zullen uitzien.

Afbeelding 6.5A: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels zuid en oost d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.5B: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels noord en west d.d. 1 februari 2016

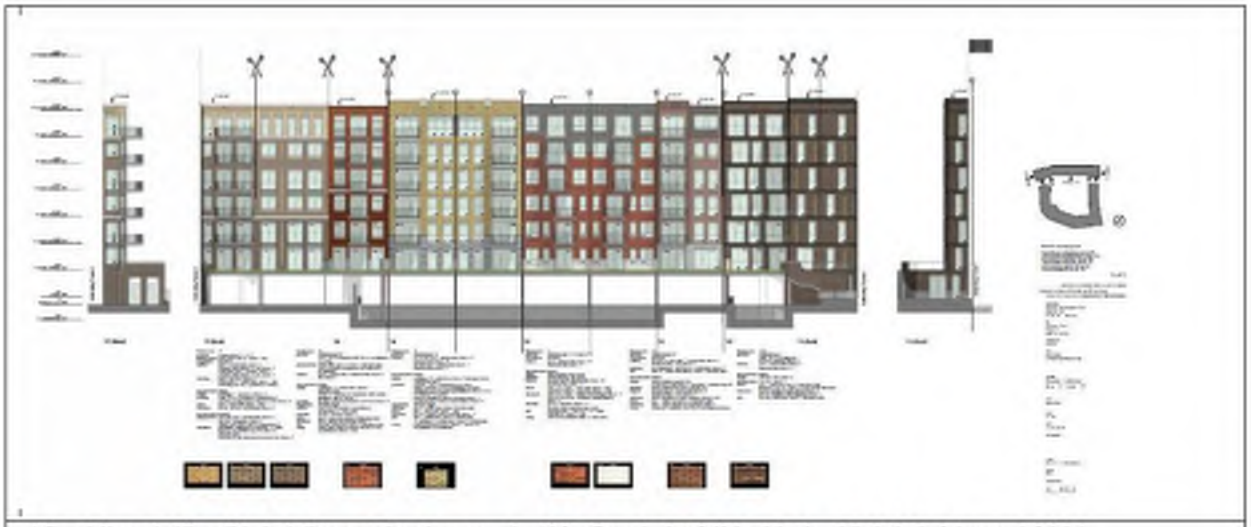


Afbeelding 6.6A: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_400 Gevels straatzijde 1 t/m 7 d.d. 1 februari 2016

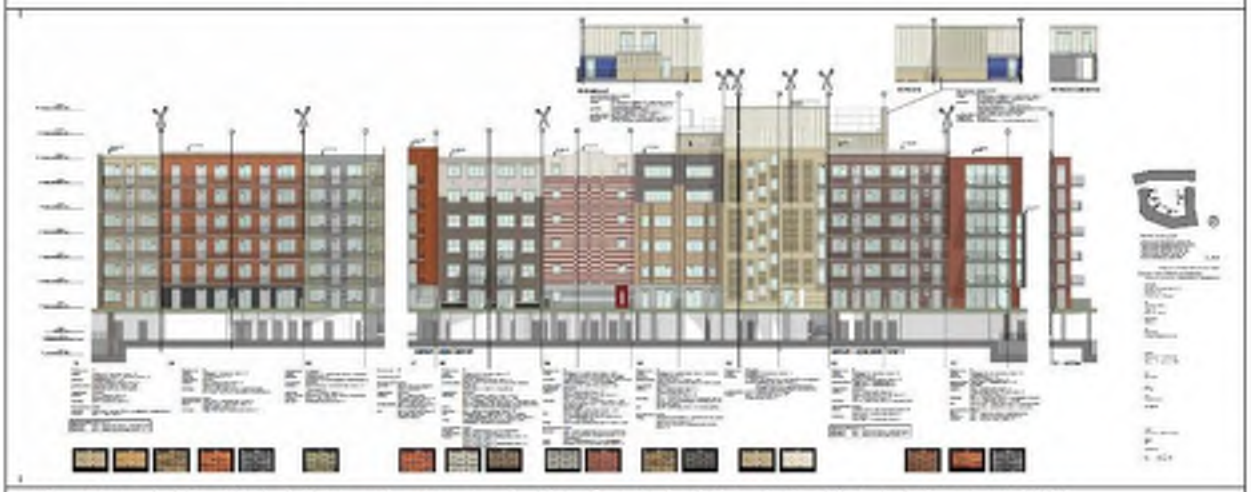


Afbeelding 6.6B: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_401 Gevels straatzijde 7 t/m 10 d.d. 1 februari 2016

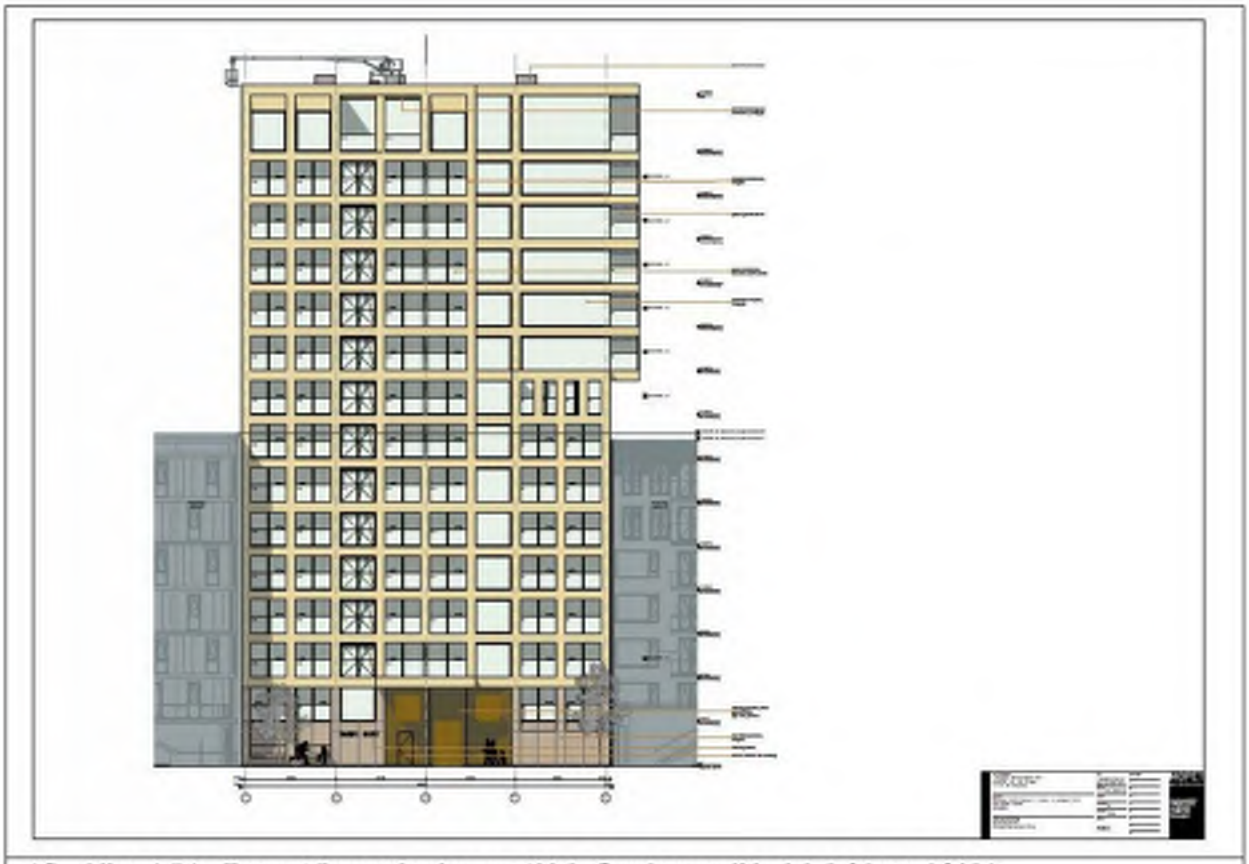
Afbeelding 6.6C: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_402 Gevels spoorzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016



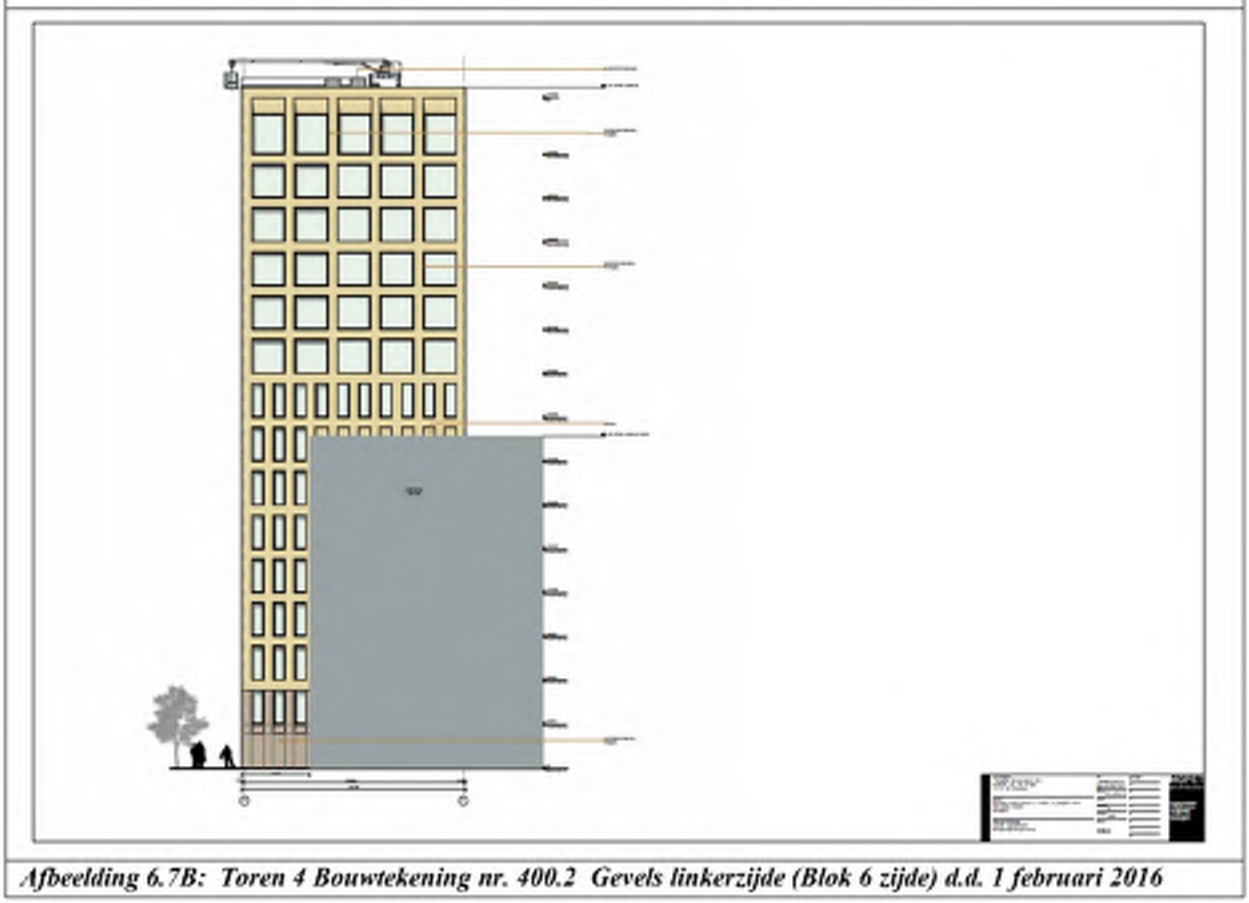
Afbeelding 6.6D: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_403 Gevels hofzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016



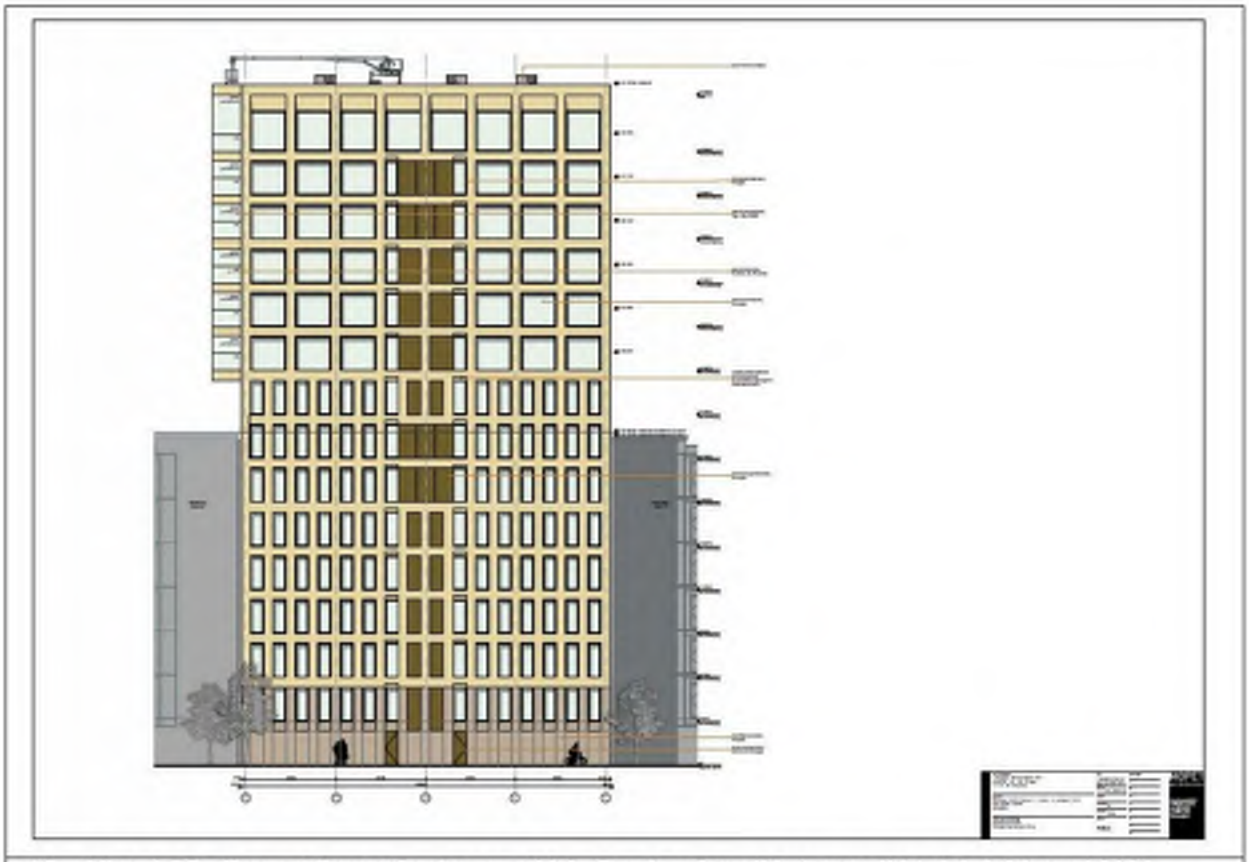
Afbeelding 6.6E: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_404 Gevels hofzijde 1 t/m 10 d.d. 1 februari 2016



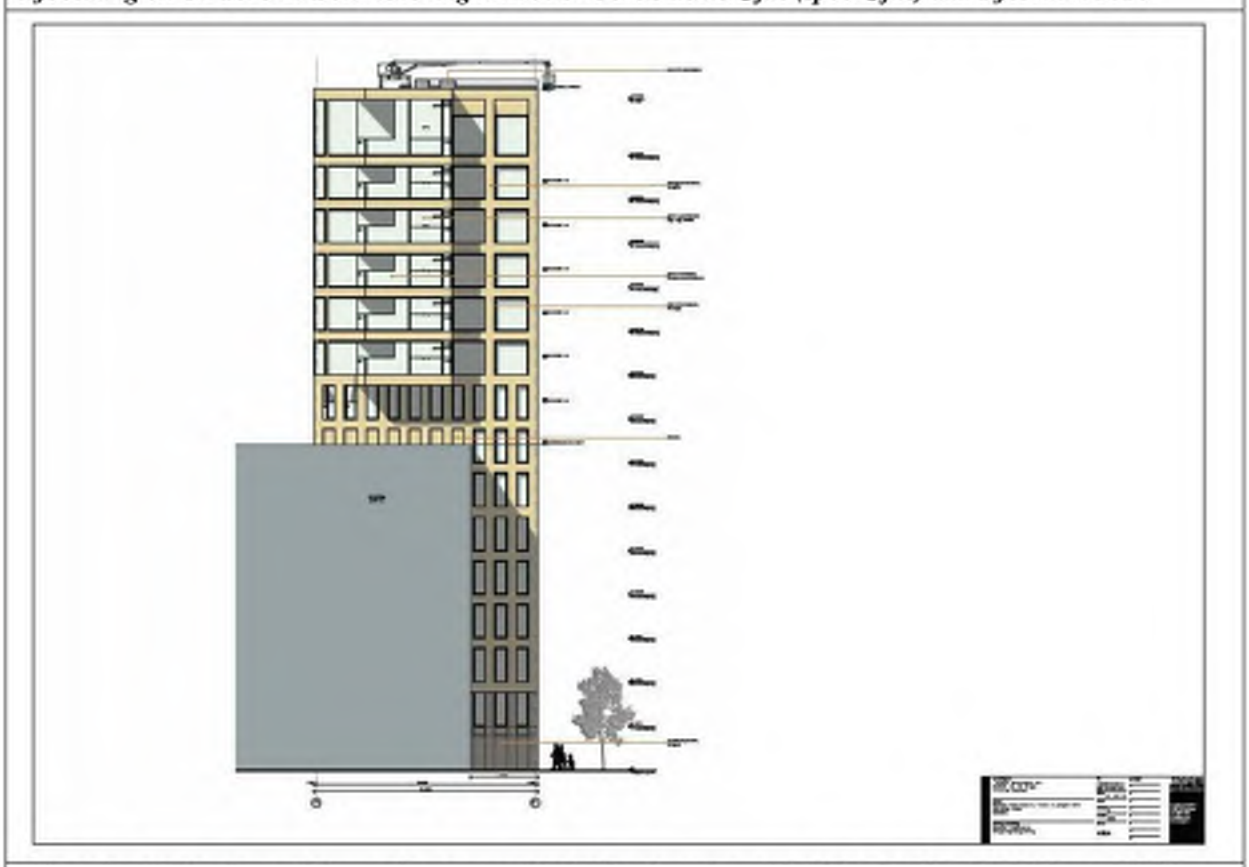
Afbeelding 6.7A: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.1 Gevels voorzijde d.d. 1 februari 2016



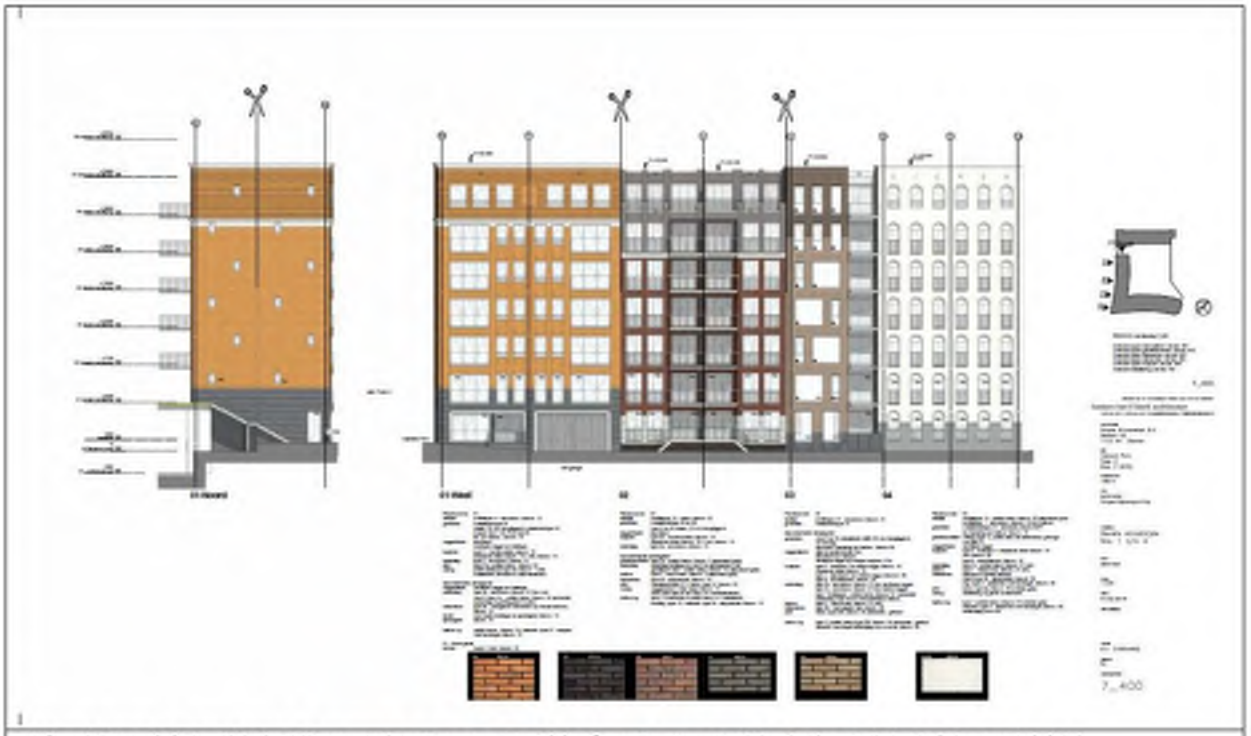
Afbeelding 6.7B: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.2 Gevels linkerzijde (Blok 6 zijde) d.d. 1 februari 2016



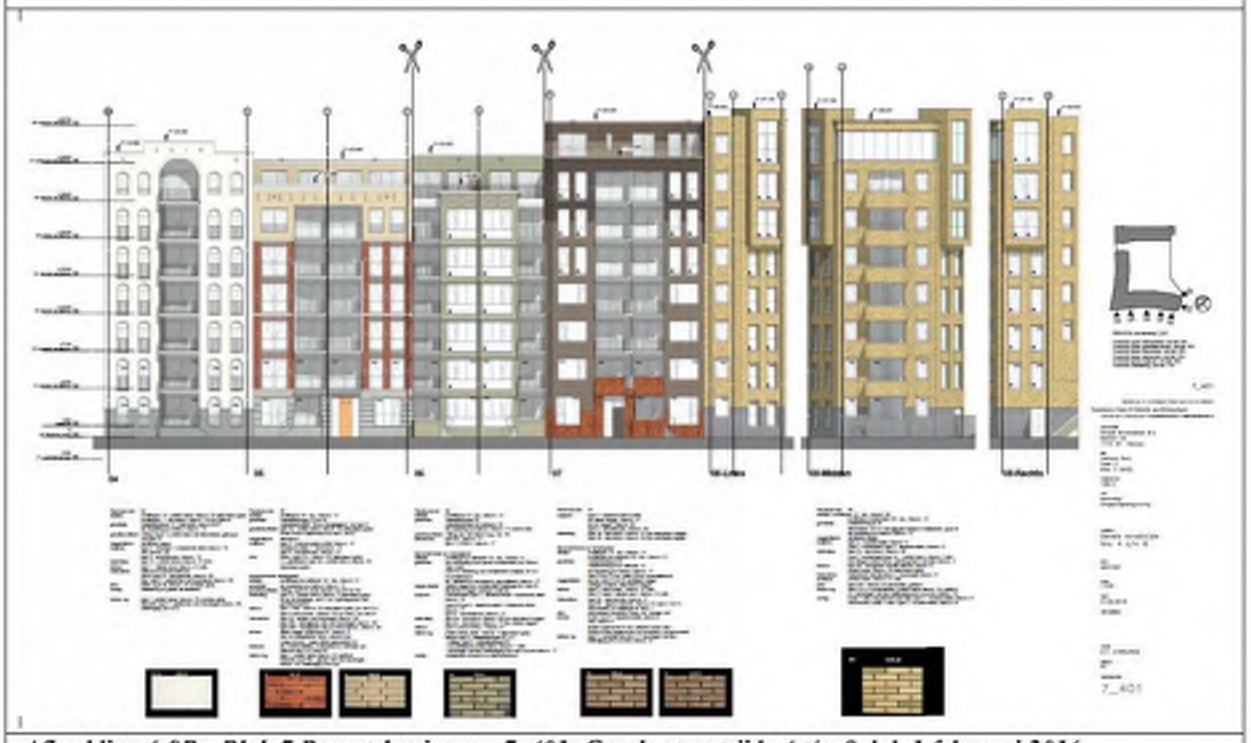
Afbeelding 6.7C: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.3 Gevels achterzijde (spoorzijde) d.d. 1 februari 2016



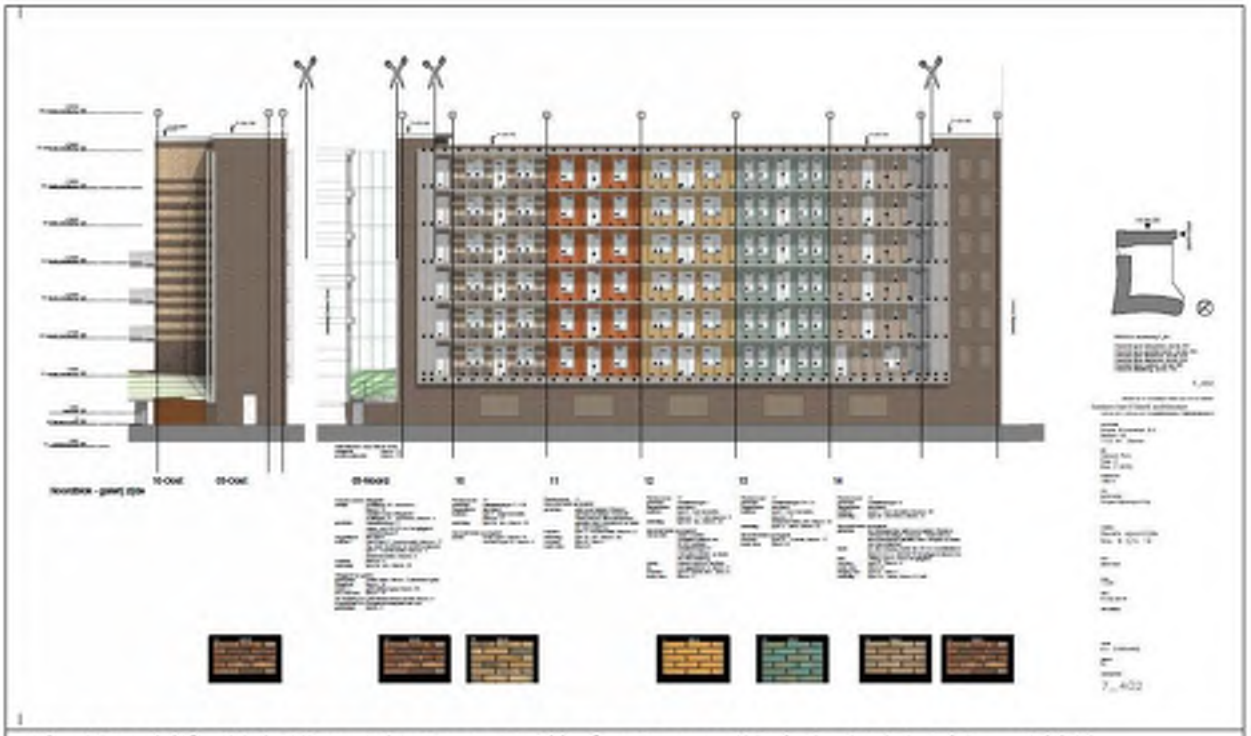
Afbeelding 6.7D: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.4 Gevels rechterzijde (Blok 7 zijde) d.d. 1 februari 2016



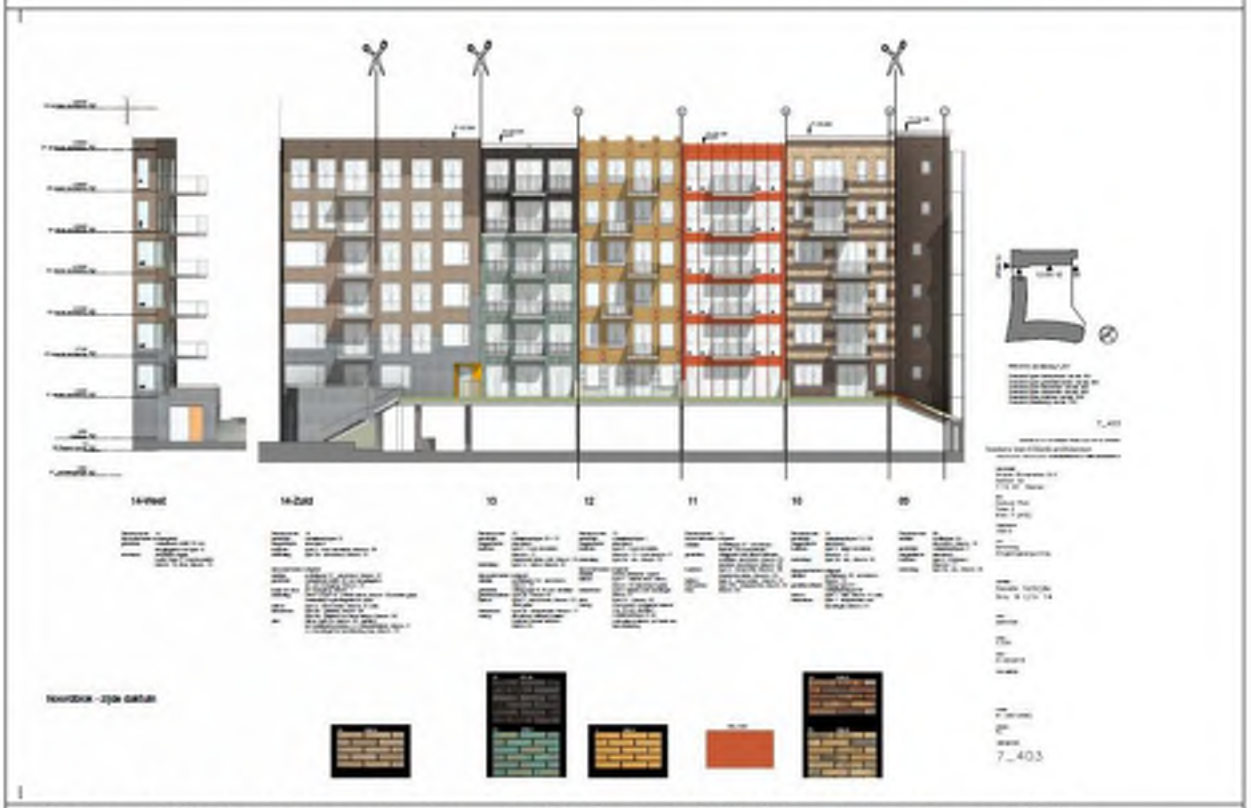
Afbeelding 6.8A: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_400 Gevels straatzijde 1 t/m 4 d.d. 1 februari 2016



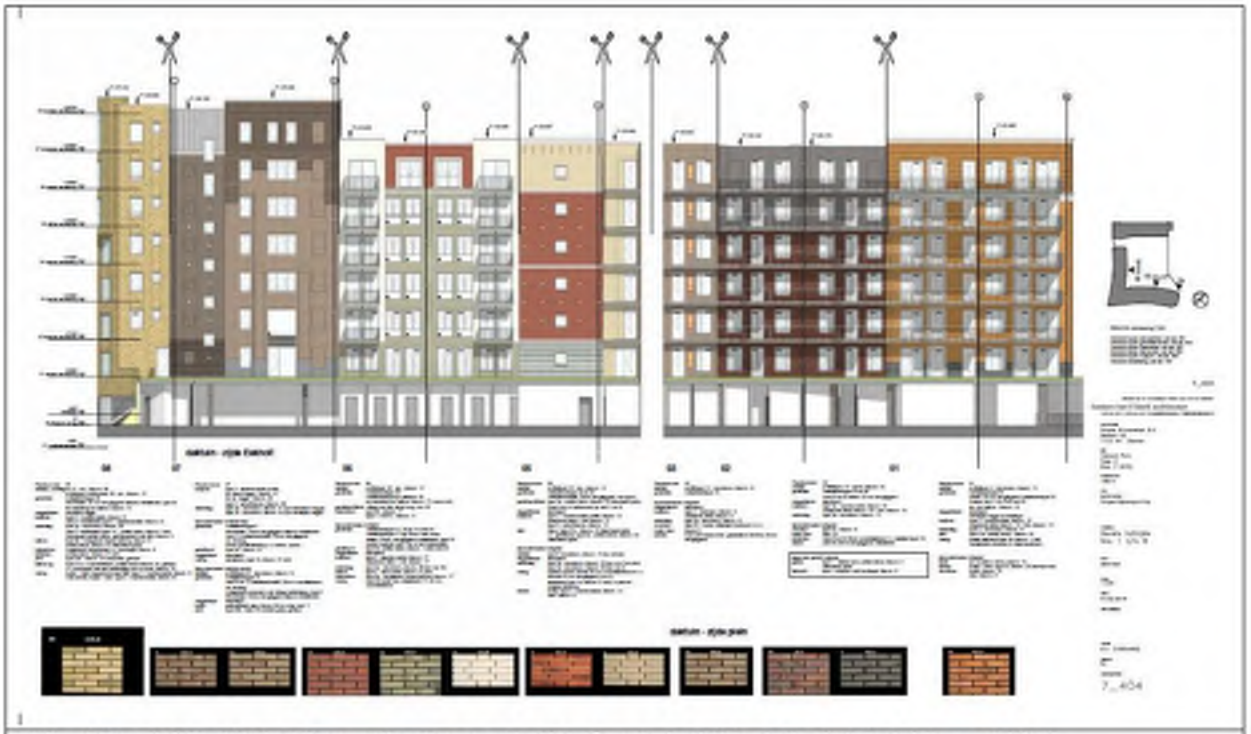
Afbeelding 6.8B: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_401 Gevels straatzijde 4 t/m 8 d.d. 1 februari 2016



Afbeelding 6.8C: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_402 Gevels spoorzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016



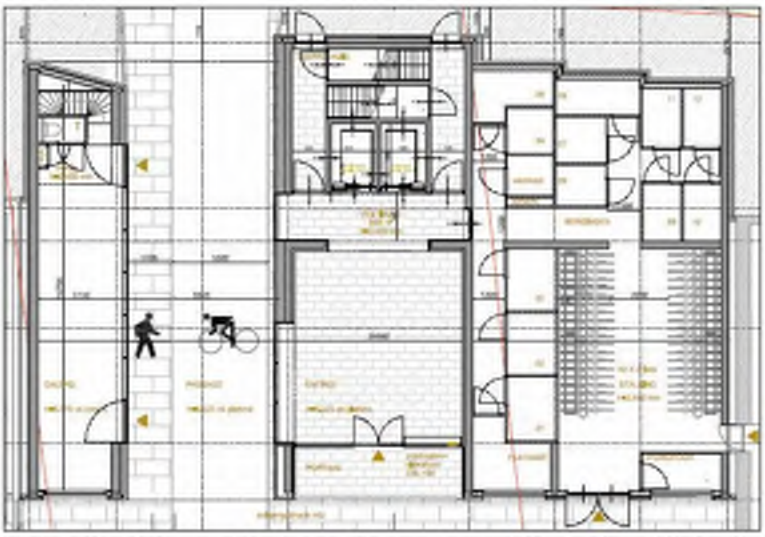
Afbeelding 6.8D: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_403 Gevels hofzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016



Afbeelding 6.8E: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_404 Gevels hofzijde 1 t/m 8 d.d. 1 februari 2016

6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Op de begane grond van woongebouw Toren 3 komt een (zeer) kleinschalige kunstgalerie, van circa 40 m² bvo. Door Toren 3 loopt een fietstunnel en aan de westzijde van de fietstunnel wordt de kunstgalerie gerealiseerd. Hiermee wordt een restruimte van de begane grond van Toren 3 benut. De locatie van de kunstgalerie is (links) op Afbeelding 6.9 weergegeven (links op de plattegrond van de begane grond van Toren 3). Vanwege de kunstgalerie zal de fietstunnel dag en nacht verlicht zijn. In het kader van sociale veiligheid zal de fietstunnel sowieso al 's avonds en 's nachts verlicht zijn. Met de kunstgalerie in/naast de fietstunnel is er sprake van een zeer kleinschalige tentoonstellingsruimte voor kunstwerken waarbij ook sprake kan zijn van detailhandel.



Afbeelding 6.9: Plattegrond begane grond Toren 3 met links de fietstunnel en de kunstgalerie

In de genoemde unit kunnen de volgende bestemmingen/functies met de aangegeven maximale oppervlakte worden gerealiseerd:

Functies/Bestemmingen	**Maximale oppervlakte in m² bvo**
Maatschappelijke voorzieningen (kunstgalerie)	40 m² bvo *)
Detailhandel **)	40 m² bvo *)

*) In de unit op de plattegrond van het woongebouw Toren 3 van circa 40 m² bvo waar dat is aangegeven op de bouwtekeningen kan een kunstgalerie worden gebouwd en als zodanig worden gebruikt. Deze ruimte kan ook worden gebruikt voor detailhandel.
**) In de unit waar detailhandel kan worden gerealiseerd is geen supermarkt toegestaan.

Dat de onderhavige galerie past in de wijzigingsregels van het nieuwe bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" is onderbouwd in Hoofdstuk 1, Paragraaf 1.3.

Voor de onderbouwing van de regionale behoefte van deze voorzieningen wordt verwezen naar het rapport dat door het Bureau Stedelijke Planning is opgesteld in het kader van het bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", namelijk het rapport "Regionale behoefteraming voorzieningen Bergwijkpark" d.d. 13 november 2015; zie Bijlage 16 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

6.6 Toekomstige Verkeerssituatie

De verkeersfunctie- en situatie van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, gelegen in het noordoosten van het plangebied van het Masterplan Bergwijkpark, verandert. Het hoofdprincipe in het Masterplan is dat verkeerssoorten in mindere mate worden gescheiden. In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is dit principe tevens gehanteerd, en in de directe omgeving van de betreffende woongebouwen worden de verkeerssoorten nauwelijks gescheiden.
Het grotere stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en bijbehorende uitwerkingen zijn gemaakt door het bureau Soeters Van Eldonk architecten. Zie Afbeelding 6.10 en Afbeelding 6.11 voor de uitwerking van de toekomstige verkeerssituaties, en de aansluiting van het projectgebied op het grotere stedebouwkundig plan.

Afbeelding 6.10: Verkeerssituatie/Verkeersstructuur omgeving Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in de verdere toekomst bij realisatie van het grotere stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Bij inpassing van het onderhavige project in de bestaande situatie wordt aangesloten op de bestaande weg Eekholt. (Zie Afbeelding 6.1). De straat bij Blok 6 en Blok 7 zal een 30 km/u regime kennen. In de toekomst zal de Eekholt nabij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 een 30 km/u regime en daarbij behorende inrichting kennen. Het eerste gedeelte van de Eekholt vanaf de (nieuwe) Bergwijkdreef blijft een 50 km/u weg; dit is ruim van het onderhavige projectgebied vandaan. De Bergwijkdreef is en blijft 50 km/uur.

Afbeelding 6.11: ***Verkeerssituatie/Inrichting omgeving Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in de verdere toekomst bij realisatie van het stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)***

Tussen Blok 6 en Blok 7 is er in feite sprake van een soort van woonerf. Dit woonerf en verblijfsgebied zal tevens dienst doen als ruimte voor enkele parkeerplaatsen en als toegang tot de in- en uitgang van de parkeergarages van Blok 6 en Blok 7. De ontsluiting van het autoverkeer vindt allereerst plaats vanaf de nieuwe straat in het verblijfsgebied, met een snelheidsregime van 30 km/u. Het verblijfsgebied en de nieuwe straat zijn voor bestemmingsverkeer. De parkeervoorzieningen in en bij Blok 6 en Blok 7 zijn vanaf de weg Eekholt (via die nieuwe straat) te bereiken met de auto. Het verblijfsgebied en de nieuwe straat in het projectgebied worden eerst met een tijdelijke aansluiting met de Eekholt verbonden. Vanaf de Eekholt kan het autoverkeer zijn weg vervolgen op de Bergwijkdreef of de Daalwijkdreef.

De woongebouwen zijn vanaf meerdere zijden te bereiken met de fiets en te voet. Langs de Eekholt ligt een fietspad, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Het verblijfsgebied, waarin het langzaam verkeer een prominente rol heeft, bij de woongebouwen zal eerst aansluiten op het bestaande netwerk van fiets- en voetpaden. De bestaande routes voor langzaam verkeer zijn weergegeven op Afbeelding 6.12. Nabij de woongebouwen wordt aangesloten op de (bestaande) fietsroutes naar de woonwijk Diemen Zuid en op de fietsroute(s) naar Amsterdam Zuidoost. De fietsroute naar Diemen Zuid, die via het Waterhoenpad en het Zwanenpad gaat, zal onder Toren 3 doorlopen. In de begane grondlaag van Toren 3 wordt een fietstunnel gerealiseerd, waardoorheen het nieuwe Waterhoenpad zal gaan (zie Afbeelding 6.9).
Ten (noord)westen van het projectgebied ligt het trein- en metrostation Diemen Zuid. Het station kan via bestaande paden of via het nieuwe langzaam verkeernetwerk worden bereikt en ligt op loopafstand. Ten zuidoosten van het projectgebied ligt op zeer korte afstand het metrostation Verrijn Stuartweg.

Afbeelding 6.12: ***Bestaande netwerk/routes langzaam verkeer in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7: stippellijnen.***

6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Autoparkeren

Parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernorm volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking". De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op een (relatief) hoog gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een hoog/hoger gebruik van openbaar vervoer en fiets is aannemelijk aangezien de gebouwen vlakbij het station Diemen Zuid liggen. Op basis van de parkeernormen zijn de aantallen parkeerplaatsen berekend. Voor de functie wonen is de parkeernorm in dit geval 0,55 tot 0,85 parkeerplaatsen per woning. Hiervan zijn 0,3 parkeerplaatsen per woning het minimale vereiste aantal parkeerplaatsen voor de bewoners. Daarbovenop is nog eens 0,3 parkeerplaatsen voor bewoners als buffer van toepassing. Daarnaast dienen voor bezoekers 0,25 parkeerplaatsen per woning te worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren dient in de openbare ruimte te worden opgelost. Het bewonersparkeren wordt volledig inpandig gerealiseerd.

Voor de te bouwen 358 woningen zijn 0,3 tot 0,6 inpandige parkeerplaatsen per woning benodigd, waardoor er minimaal ongeveer 108 parkeerplaatsen inpandig dienen te kunnen worden gerealiseerd. De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voorzien in ruimte voor 217 inpandige parkeerplaatsen, waarbij het daadwerkelijke aantal variabel is, doch minimaal 110 bedraagt. In eerste instantie zijn er 61 parkeerplaatsen in Blok 6 beschikbaar en zijn er 49 parkeerplaatsen in Blok 7 beschikbaar.
In de openbare ruimte (op maaiveldniveau) zullen voor het bezoekersparkeren tenminste 90 parkeerplaatsen (moeten) worden aangelegd.
In totaal zijn er voor de bestemming wonen 197 parkeerplaatsen (exclusief buffer) tot 305 parkeerplaatsen (inclusief buffer) benodigd.

Het parkeren voor bewoners wordt als volgt geregeld. De parkeerplaatsen voor de bewoners van Toren 3 worden gerealiseerd in Blok 6, en de parkeerplaatsen voor de bewoners van Toren 4 worden gerealiseerd in Blok 7.

Afhankelijk van de vraag naar parkeerruimte zal in de Blokken een buffer worden toegepast. De parkeerbuffer kan worden aangesproken middels een te realiseren parkeersysteem. Voor dit parkeersysteem wordt vooraf ruimte gereserveerd; de parkeerkelder wordt in elk geval circa vijf meter hoog. Hierdoor kan een tweede parkeerlaag worden gerealiseerd, die kan worden bereikt middels liften. Bouwkundig is gewaarborgd dat een dergelijk parkeersysteem kan worden geïnstalleerd. De uiteindelijke vraag naar parkeerplaatsen is echter pas bekend bij de verkoop van de appartementen en nog niet ten tijde van de aanvraag van omgevingsvergunningen.

Afhankelijk van of het parkeersysteem met twee lagen en parkeerlift wordt gehanteerd, worden de volgende minimale en maximale aantallen parkeerplaatsen inpandig gerealiseerd:

- Blok 6: minimaal 61 en maximaal 122 parkeerplaatsen;
- Blok 7: minimaal 49 en maximaal 95 parkeerplaatsen;

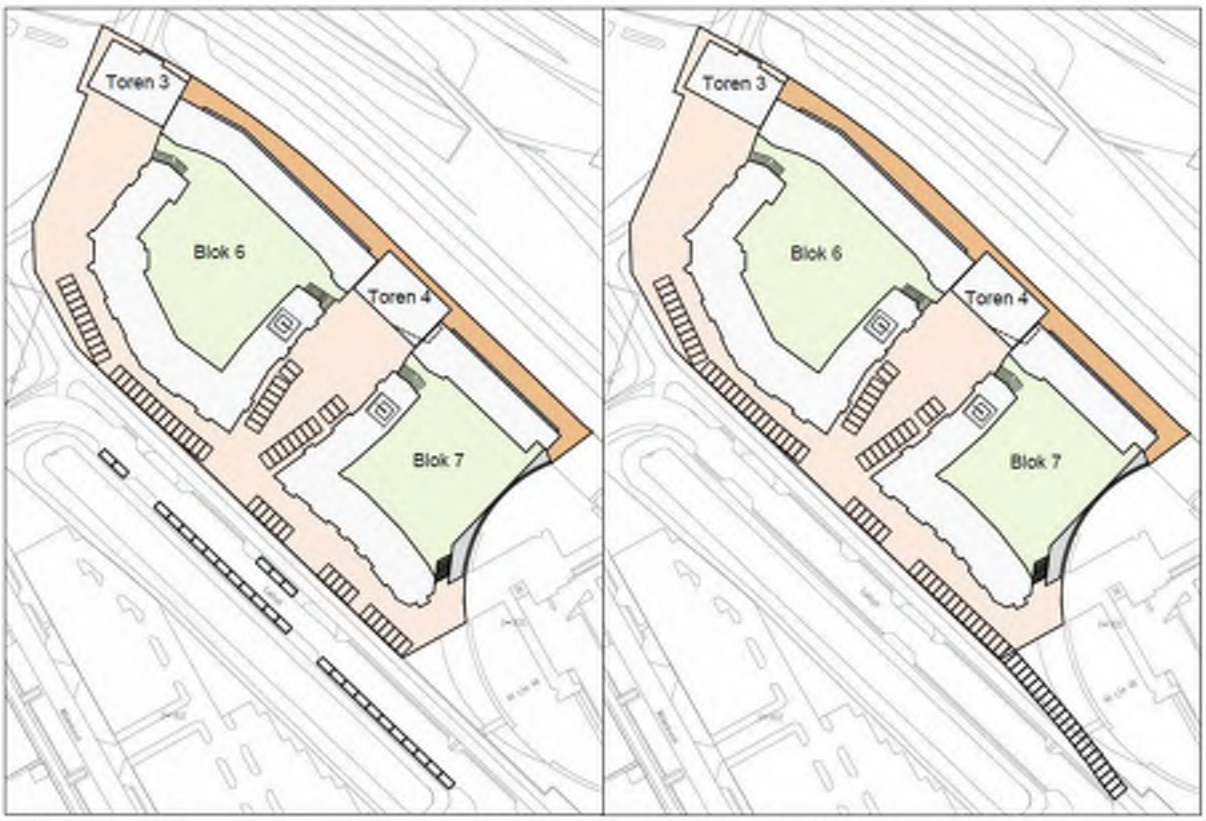
In totaal worden er derhalve minimaal 110 en maximaal 217 parkeerplaatsen inpandig gerealiseerd.

Het totaal aantal vereiste parkeerplaatsen is als volgt bepaald:

Woongebouwen Toren 4, Blok 6, Toren 4 en Blok 7	*Minimale aantal parkeerplaatsen*	*Aanvullende parkeerplaatsen*	*Inpandige parkeerplaatsen*	***Totalen***
Toren 3	37 x 0,3 = 11,1	37 x 0,3 = 11,1	In Blok 6	
Blok 6	164 x 0,3 = 49,2	164 x 0,3 = 49,2	61 à 122	
Toren 4	39 x 0,3 = 11,7	39 x 0,3 = 11,7	In Blok 7	
Blok 7	118 x 0,3 = 35,4	118 x 0,3 = 35,4	49 à 95	
Totaal bewonersparkeren	***107,4***	***107,4***		***215***
Bezoekersparkeren totaal	0,25 x 358 = 89,5			***90***
Totaal aantal parkeerplaatsen	**196,9**	**107,4**		**305**

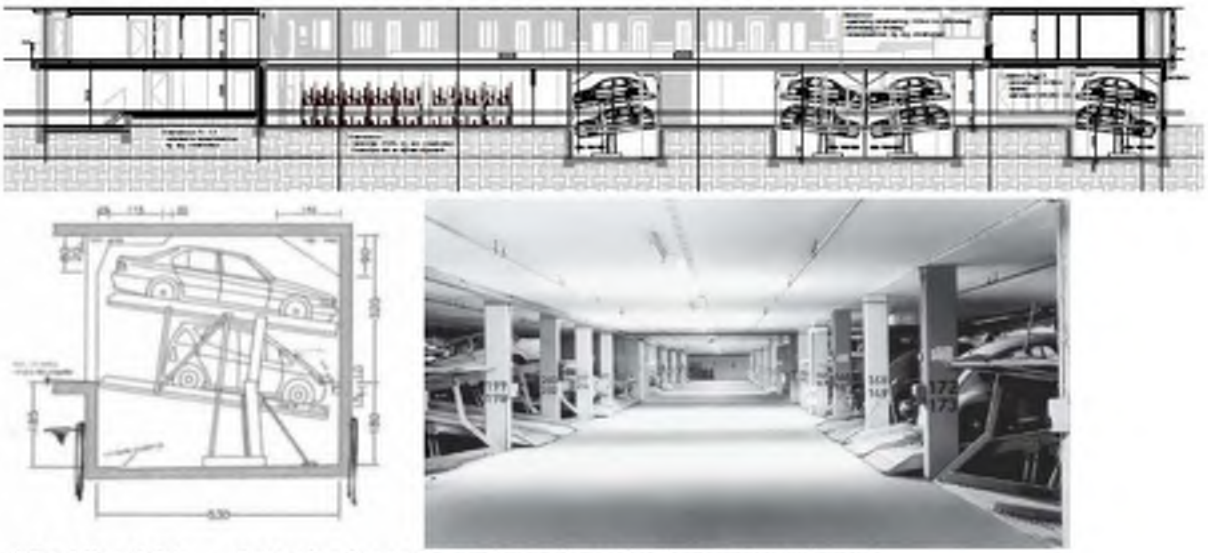
Woongebouwen Toren 4, Blok 6, Toren 4 en Blok 7	*Minimale aantal parkeerplaatsen*	*Aanvullende parkeerplaatsen*	*Inpandige parkeerplaatsen*	***Totalen***
Toren 3 en Blok 6	201 x 0,3 = 60,3	201 x 0,3 = 60,3	61 à 122 in Blok 6	
Toren 4 en Blok 7	157 x 0,3 = 47,1	157 x 0,3 = 47,1	49 à 95 in Blok 7	
Totaal bewonersparkeren	***107,4***	***107,4***		***215***
Bezoekersparkeren totaal	0,25 x 358 = 89,5			***90***
Totaal aantal parkeerplaatsen	**196,9**	**107,4**		**305**

In totaal zijn er volgens de parkeernormen 305 parkeerplaatsen benodigd, inclusief de buffer. Daarvan zijn er 90 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers. De 90 (openbare) bezoekersparkeerplaatsen worden nabij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gerealiseerd. Zoals uit Afbeelding 6.13 blijkt, kunnen er voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de vier woongebouwen worden gerealiseerd in en nabij het projectgebied, onder meer langs de bestaande Eekholt. In de nadere toekomst worden de parkeerplaatsen langs de Eekholt verplaatst.



Afbeelding 6.13: Parkeerplaatsen voor bezoekers / Openbare parkeerplaatsen

Voor het parkeren binnen de gebouwen Blok 6 en Blok 7 is gekozen voor een systeem dat parkeren van twee auto's boven elkaar in een semi-automatisch parkeersysteem mogelijk maakt. Bij deze oplossing is de oppervlakte van de garage kleiner en wordt er een auto boven/onder een andere auto geparkeerd (zie Afbeelding 6.14). De parkeergarage wordt gerealiseerd onder de binnenplaats.



Afbeelding 6.14: Oplossing inpandig parkeren (voor het bewonersparkeren)

Het totale aanbod van autoparkeerplaatsen in de omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is voldoende groot.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren voor bewoners wordt inpandig in de woongebouwen geregeld, waarbij rekening is gehouden met twee fietsparkeerplaatsen per woning.

6.8 Groen en Water in de omgeving van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is voor groenvoorzieningen een substantiële ruimte gereserveerd. Het gebied Bergwijkpark wordt op dit moment gekarakteriseerd door een samenspel van brede groene lanen, brede watergangen en verharde terreinen met losstaande (kantoor)gebouwen. Hierin wordt met de ruimtelijke plannen verandering gebracht.
De groene ruimte langs het spoor is ongedefinieerd en ruig en is eerder een groene restruimte dan een verblijfsplek, en dit blijft met de nieuwe de stedebouwkundige inrichting in feite ook het geval.
Het park, Bergwijkpark, dat in de nabijheid van het onderhavige projectgebied ligt, is in de bestaande situatie een grote natuurlijke groene ruimte met verschillende grotere bomen, bosschages en verschillende verblijfsplekken. Het nieuwe park in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" wordt kleiner, maar wordt toegankelijker, gebruiksvriendelijker en waterrijker. Het resterende deel van het huidige park blijft mogelijk een groen gebied.

Groenstructuur

De groenstructuur in het gebied Bergwijkpark wordt gekenmerkt door brede groene lanen en het park dat in zijn nieuwe positie meer centraal in de wijk komt te liggen. De lanen behouden hun groene karakter met bomen verspreid aan weerszijden van de rijbaan. De nieuwe gebouwen staan met hun voorkanten aan deze straten en zijn zichtbaar tussen de bomen door.
In het projectgebied wordt nauwelijks groen aangelegd. Het groen is in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aanwezig. De groenstructuur van Holland Park en nabij het onderhavige projectgebied is weergegeven op Afbeelding 6.15. Van belang is dat de groenstructuur van het talud langs de metrospoordijk alleen een ecologische functie zal hebben. Er is geen toegang vanaf de woongebouwen tot dit talud; de toegang tot het talud zal met een hekwerk worden afgesloten.

Waterstructuur

In het stedebouwkundig plan wordt het grootste deel van de bestaande water- en groenstructuren behouden. Het plan heeft een compacte stedelijke structuur. In de nieuwe plannen wordt de waterstructuur wel sterk uitgebreid waardoor het gebied een nieuw waterrijk karakter krijgt. Behalve dat de nieuwe waterstructuur aan de wijk een herkenbaar karakter geeft, biedt de waterstructuur ook extra ruimte voor waterberging en verkoeling. In de plannen wordt de groen- en waterstructuur direct gekoppeld aan de verschillende gebouwen waardoor deze beter beleefbaar worden voor de bewoners en gebruikers van het gebied. De waterstructuur nabij het onderhavige projectgebied is weergegeven op Afbeelding 6.15. In het projectgebied is geen oppervlaktewater aanwezig; het benodigde oppervlaktewater bevindt zich ten westen van het projectgebied. Voor een nadere onderbouwing van de waterstructuur bij het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zie de Waterparagraaf (Paragraaf 8.5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

Afbeelding 6.15: Groen(voorzieningen) en water in het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, in het stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Beheer en onderhoud

In overleg met de gemeente zullen de groene structuren verder worden uitgewerkt waarbij de wensen en eisen met betrekking tot het beheer en onderhoud mede bepalend zullen zijn voor de keuze van soorten en materialen. Deze zullen moeten aansluiten bij de omliggende gebieden waarbij het de voorkeur heeft om in te zetten op hoogwaardige soorten en materialen, waardoor de beheer- en onderhoudskosten op de lange termijn beperkt kunnen blijven.

6.9 Openbare Ruimte bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Voor het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is het ontwerpen van een openbare ruimte, aantrekkelijk in maat en schaal, met prioriteit voor de verblijfsfunctie, het belangrijkste uitgangspunt geweest. Niet de vorm van de gebouwen maar de vorm van de openbare ruimte was daarbij leidend. Met het stedebouwkundig plan wordt de groen- en waterstructuur in het gebied Bergwijkpark versterkt en uitgebreid. Het gebied krijgt met zijn verschillende nieuwe watergangen en grachten een nieuw waterrijk karakter, waardoor de verblijfsfunctie plaatsvindt in een recreatieve sfeer.

De beoogde doelgroep voor de ontwikkeling van Bergwijkpark zijn starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het zullen voornamelijk één- of tweepersoonshuishoudens zijn. Vanwege deze doelgroep is de verwachting dat er weinig behoefte zal zijn aan speelvoorzieningen. Echter, om de nieuwe buurt toekomstbestendig te maken, zal er wel ruimte gereserveerd worden waar, als het nodig is, een speelplek op blokniveau gemaakt kan worden. Afhankelijk van de leeftijd, spelen kinderen dicht bij huis of iets verder. Kinderen tot 6 jaar spelen buiten voor de woning waar ouders goed toezicht kunnen houden. Kinderen van 6 tot 12 jaar spelen iets verder weg, om de hoek op een plein of in een park (het park maakt overigens geen onderdeel uit van het onderhavige project c.q. van de onderhavige omgevingsvergunningen).
Naast het op de juiste manier situeren van de speelruimte in de wijk voor de gebruikers, zal er tegelijkertijd ook gelet moeten worden op het vermijden van onjuist gebruik. Speelplaatsen voor (kleine) kinderen moeten geen

plek worden voor hangjongeren. Eén van de belangrijkste uitgangspunten hierbij is het zorgen voor "ogen op de straat", maar ook om de ruimtes niet te groot te maken. Het maken van speelplekken en recreatieve verblijfsplekken in een luwe omsloten ruimte is een belangrijke keuze voor het houden van "ogen op de straat". Omwonenden van deze plekken zullen de plekken als hun domein beschouwen, waardoor ze actief zullen deelnemen in sociale controle.
Een wijk met veel water zal ook mogelijkheden in zich moeten hebben voor (kleine) kinderen om te spelen. In de besloten binnentuinen van de verschillende bouwblokken is ruimte voor (semi) private speelvoorzieningen voor kleine kinderen. Het zijn mooie omsloten plekken waar kinderen zelfstandig kunnen spelen. Naast speelruimtes in de blokken, bieden autoluwe straten en pleintjes voldoende open speelruimte voor (kleinere) kinderen. Speeltoestellen zijn daar niet nodig. Het zijn informele plekken waar kinderen spelen met eigen meegebrachte of zelf- bedachte speelmaterialen. Naast de informele speelplekken zal er volgens het stedebouwkundig plan per buurt een gestructureerde speelplek voor alle leeftijden moeten komen.

6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De sociale veiligheid van het projectgebied zal sterk verbeteren door de toevoeging van de 358 nieuwe woningen volgens de plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Dit, enerzijds omdat er in de nieuwe toestand gedurende het volledige etmaal mensen aanwezig zullen zijn in het projectgebied en anderzijds omdat er in de nieuwe toestand meer toezicht zal zijn vanuit de nieuwe gebouwen op de openbare ruimtes. Tevens zal de sociale veiligheid elders in het gebied Bergwijkpark verbeteren, vooral in het gebiedsdeel Holland Park.
Het nieuwe park krijgt een duidelijke begrenzing en naast het park komen woongebouwen te staan. Hierdoor wordt de sociale controle bij het park vergroot.

De levendigheid van het openbaar gebied wordt voor een groot deel bepaald door de functies die er aan grenzen. Door het maximaal toevoegen van voordeuren, het maken van verblijfsruimten en het minimaliseren van achterkanten wordt het gevoel van sociale veiligheid op een natuurlijke manier verhoogd en neemt de dynamiek in de straat, ook in de avonduren, toe. Op deze manier zijn er altijd "ogen op de straat".
Het streven is om het aantal achterkanten van gebouwen aan het openbaar gebied te beperken. Expeditietoegangen, nutsvoorzieningen en bergingen vragen om creatieve, bij voorkeur inpandige, oplossingen om de kwaliteit van het openbaar gebied maximaal te garanderen. Door de uitvoering van het project (en het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque") zal zodoende de sociale veiligheid sterk toenemen. Bij het aspect sociale veiligheid is ook van belang dat het deel van het terrein tussen de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 en het talud van de metrospoordijk privaat eigendom zal zijn en zal worden afgesloten, zodat aldaar er geen "pad" of "weg" zal ontstaan die eventueel sociaal onveilig zal kunnen zijn.

6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De bouwplannen zullen zodra de aanvragen voor de omgevingsvergunningen zijn ingediend worden voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie. Hierbij zal worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota, en aan het beeldkwaliteitsplan Holland Park. Ook zal advies worden ingewonnen van het speciaal voor het gebied Bergwijkpark Noord samengestelde kwaliteitsteam. Hierdoor is gegarandeerd dat het welstandsniveau van het onderhavige project van een hoog kwaliteitsniveau is.

6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Bergwijkpark Noord. Voor dit gebied is, zoals reeds eerder verwoord, het "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" (maart 2012) en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013) opgesteld. Een belangrijke doelstelling van het Masterplan is om een nieuwe woonwijk te

creëren en om meer functiemenging toe te laten en om het gebied beter beleefbaar te maken. Voor het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark Noord is een nieuw stedebouwkundig plan opgesteld, namelijk het stedebouwkundig "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015).

Voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord is op dit moment een nieuw bestemmingsplan in procedure. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 loopt op deze ontwikkeling vooruit. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn op de stedebouwkundige plankaarten van het plan Bergwijkpark Noord (oostelijke deel) en Holland Park aangegeven, op Afbeelding 6.16 en Afbeelding 6.17. Voor de juiste vormgeving van Blok 7, zoals die hoort bij de omgevingsvergunning voor Blok 7, wordt verwezen naar Afbeelding 6.1 (en Afbeelding 6.2). Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

De plannen voor de ontwikkeling van Bergwijkpark Noord (oostelijke deel) en Holland Park worden gefaseerd gerealiseerd. De fasering van het oostelijke deel van Bergwijkpark Noord ofwel Holland Park is weergegeven op Afbeelding 6.18. Op Afbeelding 6.17 is de stedebouwkundige uitwerking t/m fase 3A weergegeven.

Het woongebouw Toren 3 wordt direct naast woongebouw Blok 3 gebouwd. Toren 3 komt tegen Blok 3 aan te staan. Woongebouw Blok 3 ligt in fasegebied 1.

Afbeelding 6.16: ***Plankaart gebied Bergwijkpark Noord (oostelijk deel) en Holland Park, met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)***

Afbeelding 6.17: Plankaart gebied Bergwijkpark Noord (oostelijk deel) en Holland Park t/m Fase 3A, met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Afbeelding 6.18: Fasering van het plan voor het oostelijke deel van Bergwijkpark Noord ofwel Holland Park, met daarin opgenomen Fase 3 (met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7). (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

HOOFDSTUK 7 RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 tegen het licht worden gehouden in verband met de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving. Daardoor kan worden vastgesteld of er negatieve ruimtelijke effecten te verwachten zijn van het project zelf op de omgeving daarvan.

7.2 Verkeersaantrekkende Werking / Verkeershinder

In het kader van het onderhavige project zijn de verkeersgevolgen, die verwacht mogen worden als resultaat van de realisatie van het project, beoordeeld. Verkeersberekeningen laten verschuivingen zien in de verkeersstromen. De belangrijkste wijziging vindt plaats binnen het plangebied Bergwijkpark bij en op de wegen Bergwijkdreef en Eekholt. Dit komt onder andere door de nieuwe ligging van, en de nieuwe aansluitingen op, die wegen. De effecten buiten het plangebied Bergwijkpark en nabij het onderhavige projectgebied zijn beperkt van omvang. De route tussen Bergwijkpark en de Gooiseweg via de Bergwijkdreef en Diemerdreef wordt drukker. Op het eerste deel van de Boven Rijkersloot (vanaf de Diemerdreef) is er sprake van een zeer beperkte verkeerstoename.

Afbeelding 7.1: Overzicht van de toegangswegen voor auto's, naar onder meer het onderhavige projectgebied. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015, blz. 34)

In het kader van het nieuwe bestemmingsplan Bergwijkpark is er verkeersonderzoek verricht. In de berekeningen bij dat verkeersonderzoek is uitgegaan van de reguliere kengetallen. Er is in het verkeersonderzoek nog geen rekening gehouden met de lagere parkeernorm waardoor het aantal autoritten bij het grotere plan/project naar

verwachting lager zal zijn dan berekend. De resultaten van de berekeningen zijn gebruikt om de inrichting te bepalen van de wegprofielen en aansluitingen in Bergwijkpark. Dit heeft onder andere geleid tot kruispuntontwerpen met voorsorteervakken en verkeerslichten op de aansluitingen Bergwijkdreef-Dalsteindreef en Bergwijkdreef-Eekholt. Op de rotonde Diemerdreef-Boven Rijkersloot kan met een beperkte ingreep de verkeersafwikkeling worden verbeterd. Dit geldt ook voor de aansluiting op de Gooiseweg en bij Laagland. De Daalwijkdreef wordt in 2016 al aangepakt door de gemeente Amsterdam. Op de Provincialeweg en Muiderstraatweg zijn al doorstromingsmaatregelen uitgevoerd.

Uit de ontwerptekening bij Afbeelding 7.1 blijkt, dat er onder meer 30 km/u gebieden worden ingesteld, en dat de langzaamverkeerroutes zorgvuldig zijn ontworpen. Er zal vanwege dit stedebouwkundig plan bij de uitvoering van het project van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 geen verkeershinder optreden voor de omgeving. Verder is van belang dat het regionale fietsnetwerk gehandhaafd blijft.
Het parkeren ten behoeve van de bewoners van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt binnen de gebouwen geregeld. Bezoekersparkeren vindt plaats op het maaiveld. Er worden nabij de woongebouwen parkeerplaatsen aangelegd voor de bezoekers volgens de norm van 0,25 parkeerplaatsen per woning.

Op basis van het verkeersonderzoek is ook akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Uit de genoemde verrichte onderzoeken blijkt dat het project kan worden uitgevoerd. Voor een onderbouwing hiervoor verwijzen wij naar de Paragrafen 8.2 en 8.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, in het Hoofdstuk Omgevingsaspecten.

7.3 Bezonning / Schaduwhinder

De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 hebben geen onevenredige hinder tot gevolg vanwege de bezonning en schaduw met betrekking tot de reeds bestaande woningen van de Campus Diemen Zuid, de nieuw te bouwen woningen volgens de onderhavige bouwplannen en de bestaande kantoorgebouwen. Ook is er geen onevenredige hinder met betrekking tot de bezonning en schaduw voor de woningen aan de overzijde van de metro- en treinsporen te Diemen Zuid. Dit blijkt uit het verrichte onderzoek naar de bezonning.

Ten behoeve van het oostelijke deel van het plangebied Bergwijkpark, het gebied Holland Park, is een bezonningsonderzoek verricht. Zie hiervoor de "Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park" d.d. 9 juli 2014, die als Bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd.

Van belang is dat voor bezonning en schaduwwerking geen wettelijke eisen bestaan. Over algemeen worden TNO-normen gehanteerd als beoordelingskader voor bezonning. TNO hanteert twee normen, een lichte norm en een strenge norm.
De strenge norm: 3 uur zon per dag (niet aansluitend), in de periode van 21 januari tot en met 22 november; in het midden van de vensterbank, binnenkant raam.
De lichte norm: 2 uur zon per dag (niet aansluitend) in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober; in het midden van de vensterbank, binnenkant raam.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de bezonningsnormen van TNO.

In verband met binnengekomen zienswijzen tegen de aanvragen omgevingsvergunningen voor de woongebouwen Blok 1, Blok 2, en met name Toren 1, zijn de Torens 1 en 2 in bouwhoogte verlaagd. In verband met deze wijziging van de plannen (en van de omgevingsvergunning voor Toren 1) is aanvullend bezonningsonderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor het "Bezonningsonderzoek i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2" d.d. 15 juli 2015, die als Bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Uit dit bezonningsonderzoek blijkt dat de woningen aan de Knoopkruid, nadat een verlaging van de woongebouwen Toren 1 (met een hoogte van 34 meter) en Toren 2 (met een hoogte van 37 meter) heeft plaatsgevonden - in vergelijking met de eerdere

(bouw)plannen voor de woontorens Toren 1 en Toren 2 (met een oorspronkelijke bouwhoogte van 52 meter) - geen schaduwhinder kennen.

Uit het bovengenoemde bezonningsonderzoek dat is verricht voor het stedebouwkundige plan het "Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park" d.d. 9 juli 2014 blijkt, dat de woningen aan de Knoopkruid niet onevenredig geraakt worden door de schaduwwerking van de woongebouwen Toren 3 en Toren 4 (en de woongebouwen Blok 6 en Blok 7).
Uit het "Bezonningsonderzoek i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2" d.d. 15 juli 2015 blijkt dat de schaduw vanwege Toren 3 in Diemen Zuid even ver reikt als die van de verlaagde Toren 2. Daarmee is er geen sprake van schaduwhinder vanwege woongebouw Toren 3, en tevens niet vanwege woongebouwen Toren 4, Blok 6 en Blok 7.

Uit de verrichte bezonningsonderzoeken blijkt verder dat de bestaande (studenten)woningen van de Campus Diemen Zuid niet geraakt worden door de schaduwwerking van de geplande nieuwe woongebouwen volgens het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque".

7.4 Windhinder

De bouwhoogtes van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn volgens de bouwplannen de volgende:

- Toren 3: circa 52 meter;
- Blok 6: circa 29 meter;
- Toren 4: circa 52 meter;
- Blok 7: circa 27 meter.

(Voor de exacte bouwhoogtes zijn de bij de aanvragen omgevingsvergunningen ingediende bouwtekeningen bepalend).

De dichtstbijzijnde woningen van Diemen Zuid (aan de overzijde van de spoorlijnen/-dijk) bevinden zich op circa 290 meter afstand van de nieuw te bouwen woongebouwen volgens het onderhavige project (vanaf het woongebouw Toren 3), en de studentenwoningen van de Campus Diemen Zuid bevinden zich op circa 400 meter afstand van de nieuw te bouwen woongebouwen volgens het onderhavige project. (vanaf het woongebouw Toren 3). Deze afstanden zijn dermate groot dat er geen sprake kan zijn van windhinder.

Bij het ontwerpen van de bouwplannen zelf is nadrukkelijk rekening gehouden met de gebouwen die zich in de omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevinden. De conclusie luidt dat het aspect windhinder geen belemmering vormt voor het doorgaan van het onderhavige project.

7.5 Geluidhinder en Luchtkwaliteit

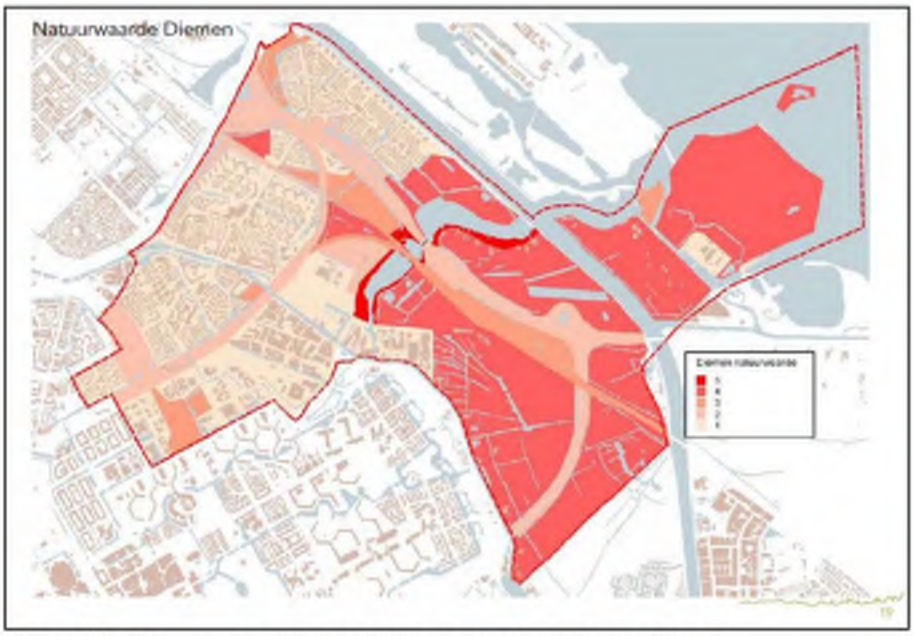
Er zijn geen bestaande woningen in de omgeving aanwezig, behalve de studentenwoningen die gerealiseerd zijn in het gebied Diemervijver in Bergwijkpark, in de "Campus Diemen Zuid", en de woningen die gelegen zijn aan de overzijde van spoorlijnen te Diemen Zuid. Bestaande woningen van derden zullen niet gehinderd worden vanwege de nieuw te bouwen woningen in verband met geluidhinder en de luchtkwaliteit. In verband met het wegverkeerslawaai en de luchtkwaliteit, is onderzoek gedaan door het bureau DGMR. De resultaten van dit onderzoek bevestigen deze conclusies (zie Paragrafen 8.2 en 8.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

7.6 Sociale Veiligheid

De sociale veiligheid in het gebied Bergwijkpark Noord zal door de realisering van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden verbeterd. Dit, omdat er meer mensen zullen wonen en verblijven in het gebied. De verwachting is, dat met name ook de sociale veiligheid rondom het station Diemen Zuid sterk zal verbeteren. Bij het aspect sociale veiligheid is ook van belang, dat het deel van het terrein tussen de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 en het talud van de metrolijn/spoorlijn privaat eigendom zal zijn en zal worden afgesloten, zodat aldaar er geen "pad" of "weg" zal ontstaan die eventueel sociaal onveilig zal kunnen zijn.

7.7 Natuur

Uit de Natuurwaardekaart (weergegeven op Afbeelding 7.2) volgens het Natuurbeleidsplan (blz. 19) van de gemeente Diemen (november 2009) blijkt, dat de natuurwaarden van de taluds van de spoorlijn/metrolijn plus de groenstroken die er direct langs liggen, hoger zijn dan die van de omringende woonwijken. De natuurwaarden van het talud langs de spoorlijn/metrolijn plus de direct aanliggende groenstroken zijn gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart. Deze taluds en de direct aanliggende groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute van zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. De taluds en de direct aanliggende groenstroken worden daarom gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen.[43]



Afbeelding 7.2: Natuurwaardekaart van de gemeente Diemen

Uit de ligging van de strook met een hogere natuurwaarde op het talud van de spoorlijn/metrolijn blijkt, dat deze strook niet door het project wordt aangetast. Tevens blijkt dat ter plaatse van het gebied waar de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zullen worden gebouwd het gebied niet is aangeduid als een locatie met een hogere natuurwaarde. Naast het metrotalud/spoorwegtalud bevinden zich ter plaatse van de te bouwen woongebouwen geen bijzondere natuurwaarden. Hier is ook geen sprake van "direct aanliggende groenstroken met natuurwaarden", immers de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied dat een braakliggend (bouw)terrein is; de bestaande kantoorgebouwen aldaar worden/zijn gesloopt. Dit gebied heeft voor het grootste deel de bestemming "Gemengd – 5" (en voor een klein deel de bestemming "Gemengd – 2") en verder de bestemming "Groen" volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" en binnen dit gebied zijn volgens dit vigerende bestemmingsplan bouwpercelen voor met name de bouw van kantoren aanwezig. In dit gebied zijn in de huidige situatie geen natuurwaarden aanwezig.

[43] Natuurbeleidsplan Diemen (november 2009), blz. 18-19.

De taluds van de spoordijk/metrolijn blijven behouden bij het onderhavige project, waardoor de natuurwaarden in het gebied blijven gewaarborgd.

Ook uit de groenkaart van het stedebouwkundige plan (zie hieronder bij Afbeelding 7.3) blijkt dat het groen op het talud van de metro blijft behouden, ook ter plaatse van het gebied van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Hieruit volgt dat wordt voldaan aan het Natuurbeleidsplan Diemen.

Afbeelding 7.3: ***Groenkaart van het plangebied Bergwijkpark Noord, met groenvoorzieningen en water, met in het noordoosten het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015, blz. 39)***

HOOFDSTUK 8 OMGEVINGSASPECTEN

8.1 Algemeen

Een project kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een project, waarvan met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te onderzoeken welke waarden er bij het project/plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het project/plan zijn voor deze waarden.

Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) juncto de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een Ruimtelijke Onderbouwing die benodigd is voor de omgevingsvergunning.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de milieu- en omgevingsaspecten geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie (flora & fauna) en externe veiligheid aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op bedrijven & milieuzonering, de Spoorwegwet, trillingshinder, en milieueffectrapportage.

8.2 Geluid(hinder)

8.2.1 Algemeen

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevinden zich binnen de geluidzones van de weg Eekholt, een treinverbinding en een metrolijn. De te realiseren 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een onderzoek op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is daarom noodzakelijk. Ten behoeve van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is akoestisch onderzoek verricht door het adviesbureau DGMR.

Het onderzoeksrapport van DGMR "Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek" (nr. M.2014.0527. 21.R001) d.d. 1 februari 2016, is opgenomen als Bijlage 2 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

Met het akoestisch onderzoek wordt onder meer inzicht gegeven in het aantal woningen met geluidsbelasting(en) boven de grenswaarden en in het aantal benodigde hogere waarden.

Bij het verlenen van een hogere waarde moet de gemeente een afweging maken aangaande de reductie van de geluidsbelasting (maatregelen) en de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting. De gemeente Diemen heeft met het 'Beleid hogere waarde geluid, herontwikkeling en nieuwbouw' een kader vastgesteld voor het verlenen van ontheffingen. Hierin staan de volgende relevante eisen voor nieuwe situaties:

1. in ieder geval dient er één geluidsluwe gevel en één geluidsluwe verblijfsruimte buiten de woning te zijn die voldoet aan bovenstaande voorkeursgrenswaarden;
2. verblijfsruimten en slaapkamers in woningen moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen;
3. in geval van een buitenruimte, dient deze zich niet aan de hoogst belaste zijde te bevinden; indien dit wel het geval is, dient een serre of afsluitbaar balkon te worden overwogen;
6. nieuw is dat indien akoestische compensatie onvoldoende oplevert (ter beoordeling van burgemeester en wethouders), ook niet-akoestische compensatie dient te worden toegepast, bijvoorbeeld vrij uitzicht bij hoogbouw;

7. van bovenstaande eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.

De gemeente is van oordeel dat bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels rekening gehouden moet worden met de samenloop van verschillende geluidsbronnen.

8.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige functies in het plan zijn de woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd. Daarnaast bevat de wet een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt voor wat betreft wegverkeer begrensd door de onderstaande waarden, in tabel 8.2A.

Tabel 8.2A: Grenswaarden geluidsbelasting

geluidsbron	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
wegverkeer in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB
wegverkeer in buitenstedelijk gebied	48 dB	53 dB
railverkeer	55 dB	68 dB
industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel 'doof' wordt uitgevoerd of wordt afgeschermd van het geluid van de bron (vliesgevel). Indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (hogere waarde) worden aangevraagd.

Naast geluidsbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen (binnen de bijbehorende geluidszones) kan er ook sprake zijn van specifiek geluid geproduceerd door bepaalde activiteiten (van bedrijven/inrichtingen). De grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege die activiteiten staan in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in etmaalperiodes en type geluidsbelasting. Ten aanzien van de grenswaarden voor piekgeluid is geen sprake van hogere waarden c.q. ontheffingen zoals in de Wet geluidhinder. De grenswaarden van het Activiteitenbesluit worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegepast bij de realisatie van nieuwe woningen.

Geluidgevoelige bestemmingen
De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidsbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn volgens de wet in principe niet geluidgevoelig.
Bij dit project bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

Begrip gevel
Ten behoeve van de stedebouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te kunnen realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", is aangevuld met "met uitzondering van:

a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering, die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
b. b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte."

Het bovenstaande betekent dat, indien een geveldeel zonder te openen delen voldoende geluidwering heeft, dit geveldeel

niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder (Wgh). Een dergelijke gevel wordt "dove gevel" genoemd.

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel, die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen, en een voldoende karakteristieke geluidwering heeft, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet te worden betrokken. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) "geen gevel". Bij een dergelijke gevel kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een:
- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren.
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend.
- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm.
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Wegverkeer
In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt voor het wegverkeer bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen de volgende zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedtes hebben:

in stedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.
in het buitenstedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 76a van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om onder andere bij de voorbereiding van de vaststelling van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat.

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 48 dB (artikel 82 Wgh). De ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt in buitenstedelijk gebied 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh) en in binnenstedelijk gebied 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Daarboven is bouwen alleen mogelijk als:
- dove gevels worden toegepast;
- eventuele afschermende gevelelementen worden toegepast die het geluid terugbrengen tot deze maximaal te ontheffen waarde.

Correctie op berekende geluidsniveaus
Volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh) wordt een aftrek toegepast. Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Op 20 mei 2014 zijn de rekenregels voor de aftrek aangepast voor geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer boven 55 dB.

Spoorwegverkeer
Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1).
De Wet Geluidhinder (Wgh) geeft voor railverkeerslawaai een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor de geluidsbelasting van nieuw te bouwen woningen. In beginsel mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan deze waarde. Als de geluidsbelasting toch hoger is, kan nieuwbouw pas mogelijk worden gemaakt nadat het bevoegd gezag hiervoor een zogenoemde "hogere waarde" (ontheffing) heeft verleend. Voor het railverkeer geldt een maximale te ontheffen waarde van 68 dB.

8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Ten behoeve van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is akoestisch onderzoek verricht door het bureau DGMR te Den Haag. Het resultaat van dit onderzoek is te vinden in het rapport "Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek" van DGMR (M.2014.0527.21.R001) d.d. 1 februari 2016.

De bevindingen en conclusies van het akoestisch onderzoek worden hieronder besproken. Achtereenvolgens worden besproken de geluidsbelastingen (zonder maatregelen), de maatregelen (overweging) en de geluidsbelastingen met maatregelen. In de paragraaf met de maatregelen overweging wordt ingegaan op de overwegingen met betrekking tot hogere waarden en ontheffingen, en het beleid van de gemeente Diemen.

De vraag die in het onderzoeksrapport is beantwoord, luidt: "Hoe kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanuit het perspectief van geluid bij de invulling van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden bereikt?"

Het projectgebied ligt in de geluidszone van de volgende, volgens de Wet geluidhinder (Wgh) gezoneerde geluidsbronnen:

1. Wegen

a. Eekholt
b. Raccordement GVB lijnwerkplaats
c. Metrospoorweg GVB, trajectdeel dat niet op zonekaart staat

2. Spoorwegen

a. Metrospoorweg GVB, trajectdeel dat op de zonekaart staat
b. Hoofdspoorweg Prorail ter hoogte van station Diemen Zuid

3. Industrieterrein Verrijn Stuart

De geluidsbelasting vanwege deze bronnen op de gevel van de nieuwbouw is getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh).

Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1). In het onderzoek is daarom het metrotraject tussen de stations Venserpolder en Diemen Zuid, dat sinds 2012 niet meer op de zonekaart staat, getoetst aan bovengenoemde grenswaarden voor wegverkeer. Het metrotraject tussen de stations Diemen Zuid en Verrijn Stuartweg staat wel op de zonekaart en wordt onder railverkeerslawaai onderzocht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidsbronnen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is betrokken in de beoordeling. Het gaat om de volgende geluidsbronnen:

4. Wegen

a. Bestemmingswegen (maximumsnelheid 30 km per uur)
b. Bergwijkdreef
c. Dalsteindreef
d. Diemerdreef
e. Gooiseweg
f. Elsrijkdreef
g. Daalwijkdreef

5. Lijnenwerkplaats GVB (piekgeluid)

6. Luchtvaart (van en naar Schiphol)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

Omdat de lijnenwerkplaats GVB op gezoneerd industrieterrein Verrijn Stuart ligt zijn tijdgemiddelde niveaus gereguleerd door de Wet geluidhinder. De activiteiten van de lijnenwerkplaats GVB veroorzaken ook piekgeluiden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is van belang dat de nu toegestane activiteiten op basis van het Activiteitenbesluit mogelijk blijven en een aanvaardbaar akoestisch klimaat bij de nieuwe woningen wordt bereikt. De toegestane activiteiten volgen uit de eerdere vergunning en de algemene regels uit het Activiteitenbesluit. Voor een aanvaardbaar akoestisch klimaat wordt aangesloten bij de waarden uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Deze sluiten aan bij de grenswaarden voor piekgeluiden in artikel 2.17, eerste lid onder a Activiteitenbesluit; 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Voldoen aan deze waarden leidt tot een aanvaardbaar akoestisch klimaat zonder dat de bedrijfsactiviteiten van de lijnenwerkplaats GVB worden belemmerd.

8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen)

8.2.4.1 Wegverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de weg Eekholt. Daarnaast ligt het ook binnen de zone van het raccordement van de lijnenwerkplaats GVB en het metrospoor tussen Venserpolder en Diemen Zuid. Dit gedeelte van het metrospoor is niet aangegeven op de sporenkaart en wordt daarom beoordeeld als wegverkeer. De geluidsbelasting vanwege de planontwikkeling blijkt maatgevend en is daarmee uitgangspunt in de beoordeling. De voorkeursgrenswaarde wordt vanwege de Bergwijkdreef, Dalsteindreef, Diemerdreef en het metrospoor tussen Venserpolder en Diemen Zuid niet overschreden. In tabel 8.2B staat in welke mate de voorkeursgrenswaarde vanwege de Eekholt en het Raccordement wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2B: Aantal overschrijdingen voorkeurgrenswaarden (hogere waarden) wegverkeer

HW (dB)	Eekholt	Raccordement
49	0	29
50	0	16
51	12	0
52	31	1
53	53	1
54	16	0
55	0	0
56	0	0
57	0	0
Totaal	112	47

De geluidsbelasting per bron is ten hoogste 54 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, met aan het einde van deze bijlage een visualisatie met daarop de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen. De overweging van maatregelen komt in Paragraaf 8.2.5 aan de orde.

Bestemmingswegen
Op een aantal wegen nabij het plangebied is een maximum snelheid van 30 km/uur voorzien. De Wet geluidhinder is dan niet van toepassing is. De geluidsbelasting van de 30 km/uur wegen is ten hoogste 41 dB.

8.2.4.2 Railverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de hoofdspoorweg (treinspoor) en het metrospoor. In tabel 8.2C staat in welke mate de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2C: Aantal overschrijdingen voorkeurgrenswaarden (hogere waarden) railverkeer

HW	metrospoor (GVB)	hoofdspoorweg (Prorail)
56	0	12
57	0	6
58	6	2
59	31	3
60	53	3
61	35	7
62	5	0
63	0	0
64	0	0
totaal	130	33

De geluidsbelasting per bron is ten hoogste 62 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, en aan het einde van deze bijlage staat een visualisatie van de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen. De overweging van maatregelen komt in paragaaf 8.2.5 aan de orde.

8.2.4.3 Industrielawaai

Het projectgebied ligt binnen de geluidszone van het industrieterrein Verrijn Stuart. In tabel 8.2D staat in welke mate de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2D: Aantal overschrijdingen voorkeursgrenswaarde vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart

Geluidsbelasting [dB(A)]	Industrieterrein Verrijn Stuart
51	9
52	16
53	15
54	29
55	40
56	20
57	1
58	2
59	0
totaal	132

De geluidsbelasting is ten hoogste 58 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde. Van overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is bij 23 woningen sprake. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, en aan het einde van deze bijlage staat een visualisatie met daarop de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen.

8.2.4.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

Uit onderzoek is gebleken dat piekgeluiden ten gevolge van de lijnenwerkplaats van het GVB hoog zijn. In tabel 8.2E staat in welke mate de grenswaarde in de nachtperiode wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2E: Aantal woningen met een piekgeluidsbelasting hoger dan de grenswaarde nachtperiode

Geluidsbelasting [dB(A)]	Lijnenwerkplaats GVB
61	14
62	5
63	1
64	1
65	3
66	3
67	3
68	5
69	3
70	3
71	12
72	5
73	13
74	55
75	25
76	6
77	5
78	0
79	1
80	0
totaal	163

De geluidsbelasting is ten hoogste 79 dB(A) en overschrijdt daarmee de grenswaarde. Bij 163 woningen wordt de grenswaarde (nachtperiode) overschreden, variërend van 1 dB tot 19 dB overschrijding. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, en aan het einde van deze bijlage staat een visualisatie met daarop de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen. De overweging van maatregelen komt in paragaaf 8.2.5 aan de orde.

8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

Er is sprake van de samenloop van verschillende geluidsbronnen als bedoeld in artikel 110f Wgh. Daarom is cumulatieve geluidsbelasting vanwege rail-, weg,- industrie- en luchtvaartlawaai bepaald. De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. Het geluid van bronnen waarvan de zone niet samenvalt met het projectgebied of die geen geluidszone op grond van de Wgh hebben (bestemmingswegen en luchtvaartlawaai) zijn hierin betrokken.
De maximale cumulatieve geluidsbelasting uitgedrukt in wegverkeerslawaai ($L_{VL,tot}$) is 63 dB, en treedt op bij Toren 3 en Toren 4.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.5 Maatregelen (overweging)

8.2.5.1 Algemeen

De piekgeluidsbelasting ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB overschrijdt de grenswaarde voor piekgeluid uit het Activiteitenbesluit. De lijnenwerkplaats GVB is als geluidsbron maatgevend en dient door middel van geluidsbeperkende maatregelen terug te worden gebracht tot de grenswaarde alvorens maatregelen in verband met de Wgh worden afgewogen.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde Wgh wordt veroorzaakt door de Eekholt, het raccordement, het hoofdspoor (Prorail), het metrotraject (GVB) en het industrieterrein Verrijn Stuart. Wat betreft het industrieterrein Verrijn Stuart wordt ook de maximale ontheffingswaarde overschreden.

Het piekgeluid van de lijnenwerkplaats is op de locaties waar de maximale ontheffingwaarde wordt overschreden al bepalend voor het treffen van maatregelen.
De Wet geluidhinder en het ontheffingenbeleid van de gemeente Diemen schrijft voor dat bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde Wgh de doeltreffendheid van geluidsbeperkende maatregelen per maatgevende geluidsbron dient te worden onderzocht.

Een maatregel is (in het kader van de Wgh) doeltreffend indien de geluidsbelasting met die maatregel wordt teruggebracht tot de grenswaarde. De volgende maatregelen komen vanwege overwegende bezwaren van technische, landschappelijke, stedenbouwkundige of verkeerskundige aard niet in aanmerking om te worden onderzocht:

- het verleggen van de verkeersstromen naar elders;
- het plaatsen van een geluidsscherm langs de Eekholt;
- het toepassen van stiller asfalt als wegdekverharding dan het toegepaste SMA NL5;
    - door de vervuiling en slijtage (frictie banden) neemt de geluiddemping van poreuze wegdekken snel af.
    - de vervangingscyclus om de geluidreductie te behouden is te kort.
    - een poreus wegdek stuit dan ook vooral op financiële bezwaren.
- het plaatsen van betonnen dwarsliggers met buiten de wissels raildempers;
    - deze maatregelen zijn reeds opgenomen in het Tracé besluit OV SAAL.
- bron- en overdrachtsmaatregelen bij de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein Verrijn Stuart.
    - dit terrein is bedoeld voor bedrijven die geluidsruimte nodig hebben.
    - daarnaast is een scherm niet doelmatig omdat dit zeer lang en hoog moet zijn om een relevant effect te kunnen hebben.

De volgende maatregelen komen wel in aanmerking om te worden onderzocht:

1. het voorzien van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 van gevels zonder te openen delen (dove gevels), schermen, en een vliesgevel om de piekgeluiden ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB te verminderen (ontvangersmaatregel);
2. het plaatsen van geluidsbeperkende schermen bij het spoor om de geluidsbelasting ten gevolge van het hoofdspoor en het metrotraject te verminderen (overdrachtsmaatregel);
3. combinaties van maatregelen voor het realiseren van geluidluwe gevels (ontvangersmaatregel).

De maatregelen bij 1 zijn nodig om aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit te voldoen. Paragraaf 6.2 van het rapport van DGMR gaat in op de maatregelen voor het reduceren van de piekgeluiden. In de paragrafen 6.3 en 6.4 van het rapport van DGMR zijn de maatregelen bij 2 en 3 afgewogen.
Het raccordement is bij het maatregelenonderzoek buiten beschouwing gelaten, omdat de geluidsbelasting vanwege het raccordement[44] voldoet aan de grenswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaai.

8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting

Uit het onderzoek blijkt dat bij 163 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) de geluidsbelasting op de gevel door piekgeluiden ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB hoger is dan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit. Om te voldoen aan het Activiteitenbesluit is een passende ontwerp opgesteld en doorgerekend. Dit ontwerp bevat de volgende maatregelen:

- Geluidsabsorptie geveldelen hoogteaccent Blok 6 (ten behoeve van Toren 3 en Toren 4);
- Schermen Blok 6 en Toren 4;
- Vliesgevels Blok 6 en Blok 7;
- Dove gevels Blok 6, Blok 7, Toren 3 en Toren 4.

Geluidsabsorptie geveldelen hoogteaccent Blok 6 (ten behoeve van Toren 3 en Toren 4)

[44] De waarden uit tabel 8.2B plus 5 dB, want bij toetsing aan de normen voor railverkeer ligt toepassen aftrek niet in de rede.

Op een deel van de buitenruimten (op etages 9 t/m 11) van Toren 3 en Toren 4 wordt de grenswaarde voor piekgeluiden overschreden. Als oplossing aan de Torens zelf werkt enkel een loggia. Deze ongewenste ingreep in het gevelbeeld kan worden voorkomen door weerkaatsing van het geluid op het hoogteaccent van Blok 6 weg te nemen. Bepalend voor de overschrijding van 1 tot 6 dB bij de buitenruimtes van de Torens blijkt de weerkaatsing van het piekgeluid op het hoogteaccent van Blok 6. Deze weerkaatsing kan worden gereduceerd door de gevelvlakken waarin het geluid weerkaatst absorberend uit te voeren.

Uit de analyse van DGMR blijkt dat de overschrijding van de grenswaarde het gevolg is van een weerkaatsing van geluid in het hoogteaccent van Blok 6. Het absorberend uitvoeren van een deel van dit hoogteaccent neemt de weerkaatsing van dit geluid naar Toren 3 en Toren 4 weg. Aan de pleinzijde is het absorberend uitvoeren van de gevel van Blok 6 onwenselijk. Daarom wordt dit geveldeel afgeschermd met een (deels absorberend uitgevoerd) scherm. Als de betreffende geveldelen een voldoende hoge absorptiecoëfficiënt (zoals aangegeven in tabel 11 van het rapport van DGMR) wordt overschrijding van de grenswaarde bij Toren 3 en Toren 4 niet verwacht.

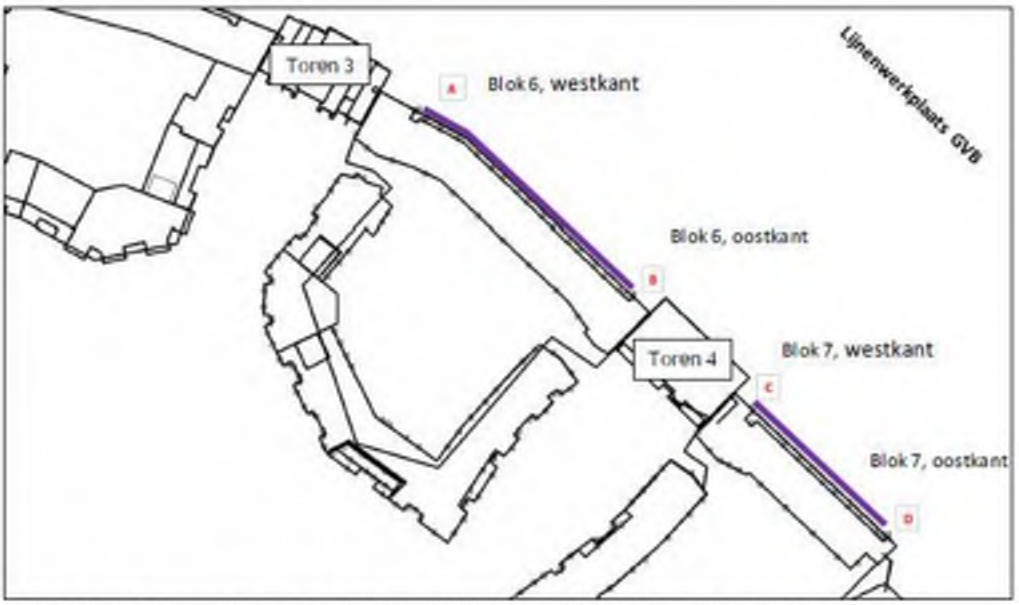
Met de (in figuren 11, 12 en 13 van het rapport van DGMR) aangegeven maatregelen en de verwijdering van de fysisch onmogelijke geluidsbijdragen voldoen alle te openen delen van de buitenruimte aan de pleinzijde van Toren 3 en Toren 4 aan de grenswaarde. Door de schermen is het dak van de uitbouw van etage 7 (op het dak van etage 6) van Blok 6 te gebruiken als buitenruimte voor de woning op etage 8.

Schermen Blok 6 en Toren 4

De piekgeluidsbelasting op de toegang naar de balkons aan de oostgevel van Toren 4 en de dakterrassen van etage 8 van Blok 6 zijn zonder maatregelen hoger dan de grenswaarde. Met verdiepingshoge of 2,5 meter hoge schermen voldoen de dakterrassen van Blok 6 en de betreffende balkons van Toren 4 ten aanzien van de te openen delen aan de grenswaarde.

Vliesgevels Blok 6 en Blok 7

In Blok 6 en Blok 7 liggen de slaapvertrekken aan de noordoostgevel. Vanwege de directe ligging aan de lijnenwerkplaats van het GVB is het piekgeluidsniveau op deze gevels maximaal 75 dB(A). Het realiseren van een vliesgevel, aan de gemeenschappelijke galerij, moet zorgen voor voldoende geluidsreductie. Op Afbeelding 8.1 is de locatie van de vliesgevels weergegeven.

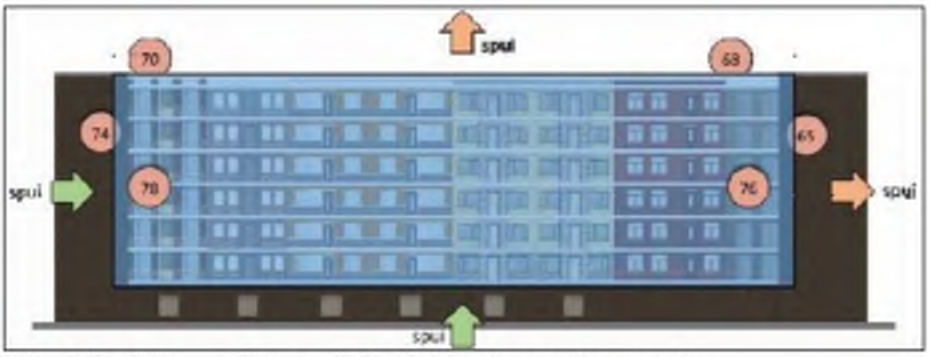


Afbeelding 8.1: Locaties vliesgevels Blok 6 en Blok 7 (aan de noordoostgevel)

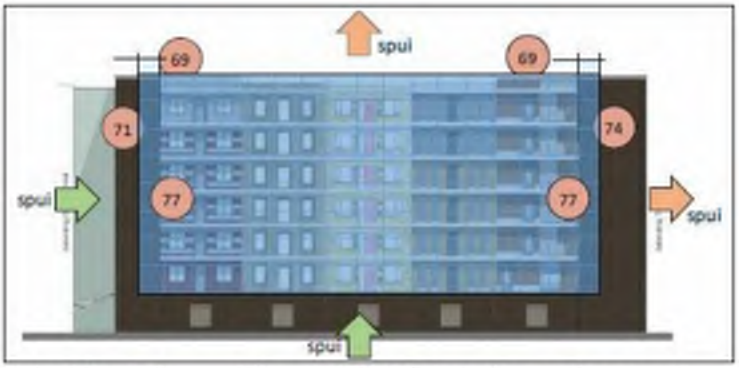
Om tegelijkertijd voldoende frisse lucht achter de vliesgevel te hebben (om de woningen te spuien conform het Bouwbesluit), zijn de vier zijden van de vliesgevel open. Het toepassen van de vliesgevels moet resulteren in een aanvaardbaar piekgeluidsniveau op de geluidsgevoelige bestemmingen achter de vliesgevel. Het piekgeluidsniveau achter de vliesgevel bestaat uit de logaritmische opsomming van het geluid door de vliesgevel, via de opening aan één van de zijkanten van de vliesgevel en via de opening aan de onder- of bovenkant van de vliesgevel.

Op Afbeelding 8.2 is de vliesgevel van Blok 6, met daarbij de hoogste berekende invallende piekgeluidsniveaus op de vliesgevel, schematisch weergegeven. Op Afbeelding 8.3 is de vliesgevel van Blok 7, met daarbij de hoogste berekende invallende piekgeluidsniveaus op de vliesgevel, schematisch weergegeven.
De galerijen achter de vliesgevels kennen een diepte van 1,6 meter. De vrije hoogte in de galerijen is 2,8 meter. De netto en bruto breedte tussen de vliesgevel en de gebouwschil is gevarieerd, evenals de overlap van de vliesgevel met de gebouwschil naast de galerij (zijkant vliesgevel) en de bovenkant.

Op de vliesgevels en in de openingen van/achter de vliesgevels wordt de grenswaarde voor piekgeluid uit het Activiteitenbesluit (60 dB(A)) ruim overschreden. Die posities betreffen niet de feitelijke gevels. Het piekgeluidsniveau (achter de vliesgevels) is vervolgens bepaald op de te openen delen van de gevels.



Afbeelding 8.2: Vliesgevel Blok 6 (aan de noordoostgevel)



Afbeelding 8.3: Vliesgevel Blok 7 (aan de noordoostgevel)

Uit het onderzoek blijkt dat het piekgeluid via de openingen aan de boven- en zijkanten van de vliesgevels maatgevend is. De bijdrage van het piekgeluid via de opening aan de onderkant van de vliesgevels is door de betrekkelijk lage invallende piekgeluidsniveaus, de hoek van de geluidsinval en de afscherming van de galerij ten opzichte van de beoordelingspunten verwaarloosbaar.
Het piekgeluidsniveau is het hoogst achter de vliesgevels aan de zijkant (nabij Toren 4) op de bovenste bouwlaag.

Drie parameters beïnvloeden het piekgeluidsniveau achter de vliesgevel:
- de afstand tussen de vliesgevel en de gebouwschil;
- de lengte van overlap van de vliesgevel met de gebouwschil;
- het absorberende materiaal in de opening tussen de gebouwschil en de vliesgevel.

Aan de bovenkant van de vliesgevels (op de kopse kant van de galerijvloer) is absorberende materiaal moeilijk inpasbaar en daarom niet wenselijk. Het geluidsabsorberende materiaal kan ook aan de andere zijde van de opening (gebouwschil) worden aangebracht. Dit materiaal heeft een absorptiefactor ≥0,8 vanaf de 500 Hz octaafband.
De afstand tussen vliesgevel en gebouwschil is 26,5 centimeter. De configuratie geldt voor beide zijkanten van de vliesgevels van Blok 6 en Blok 7. De noodzakelijke overlap van de vliesgevel met de gebouwschil is 1 meter voor de westkant van Blok 6. Voor de oostkant van Blok 6 en beide zijkanten van Blok 7 is deze overlap 1,5 meter.

Aan de boven- en onderkant is de netto opening tussen vliesgevel en galerijvloer/plafond 30 centimeter afgedekt met een rooster. Bij Blok 6 schermt een overlap van 20 centimeter bij de bovenkant van de vliesgevel ten opzichte van de dakrand het piekgeluid voldoende af (circa 3 dB reductie). Bij Blok 7 is geen overlap van de vliesgevel met de dakrand nodig.

Met de voorgaande uitgangspunten voor de openingen en het geluidabsorberend materiaal is het piekgeluidsniveau bij de woningen ten hoogste 59,3 dB(A). Dit piekgeluidsniveau wordt verwacht aan de westkant van Blok 7. Bij Blok 6 is het hoogste piekgeluidsniveau 57,2 dB(A). Dit piekgeluidsniveau wordt verwacht aan de oostkant van Blok 6.

Met de beschreven configuratie wordt achter de gehele vliesgevel van Blok 6 en Blok 7 voldaan aan de grenswaarde voor het piekgeluidsniveau uit het Activiteitenbesluit. Samengevat is de configuratie van de vliesgevels als volgt:
1. Afstand tussen vliesgevel en gebouwschil aan de zijkanten: 26,5 centimeter.
2. Opening vliesgevel aan boven- en onderkant: netto 30 centimeter (afgedekt met een rooster).
3. Lengte van de overlap van de vliesgevel met de gebouwschil:
    a. 1 meter aan westkant van Blok 6 en 1,5 meter aan overige zijkanten.
    b. 20 centimeter aan de bovenkant van Blok 6.
4. Absorberend materiaal in de opening tussen gebouwschil en vliesgevel: eenzijdig in gehele opening met een absorptiefactor ≥0,8 vanaf 500 Hz octaafband.

Dove gevels Blok 6, Blok 7, Toren 3 en Toren 4
Met de voorgenoemde maatregelen moeten meerdere woningen worden voorzien van dove gevels. In dove gevels zijn geen te openen delen gesitueerd. Een overzicht van de locaties van dove gevels is opgenomen op de gebouwplattegronden in bijlage 7 van het rapport van DGMR.

Scherm tussen Blok 7 en het aanliggende kantoorgebouw
Door het plaatsen van een scherm (met kierdichting) tussen de zuidoostelijke punt van de noordoostelijke vleugel van Blok 7 en het aanliggende kantoorgebouw, wordt er aan de binnenplaats van Blok 7 voldaan aan grenswaarden, behalve bij het hoogteaccent. Bij dat hoogteaccent wordt een dove gevel toegepast. Het scherm tussen Blok 7 en het kantoorgebouw maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning Blok 7, zie Afbeelding 6.8C.

Conclusie - Piekgeluidsbelasting op de gevels na de toepassing van de maatregelen
Het project voldoet met de maatregelen aan de grenswaarden voor het piekgeluidsniveau uit het Activiteitenbesluit. De piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats GVB kan in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar worden geacht. De onderzochte maatregelen worden dan ook aanbevolen.

8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai

De onderzochte schermen zijn geprojecteerd op 4,5 meter uit het hart van het spoor. De hoogte van het scherm is conform het RMG2012 vastgesteld vanaf de hoogte van de bovenkant spoorstaaf. Het scherm is absorberend uitgevoerd. De kosten van het plaatsen van een vierkante meter scherm is vastgesteld op €500,-. Met deze uitgangspunten is aangesloten op het akoestisch onderzoek van de gemeente Diemen in het kader van Blok 1, Toren 1 en Blok 2.

Een doeltreffende maatregel is een maatregel waarmee op alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. In bijlage 9 van het rapport van DGMR staan tabellen en figuren met daarin de gedetailleerde resultaten van de analyse.

Hoofdspoorweg (Treinsporen)
Voor wat betreft het treinverkeer c.q. de hoofdspoorweg blijkt een scherm met een hoogte van 4 tot 5 meter hoog doeltreffend. De kosten voor het plaatsen van het scherm bedragen € 42.467,- per woning, uitgaande van 15 woningen (het aantal woningen waarbij de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt bij toepassing van maatregelen tegen piekgeluid).

Metrosporen
Voor wat betreft de metrosporen blijkt een scherm met een hoogte van 5 meter hoog doeltreffend. De kosten voor het plaatsen van het scherm bedragen € 8.818,- per woning, uitgaande van 11 woningen (het aantal woningen waarbij de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt bij toepassing van maatregelen tegen piekgeluid).

Overweging
Het plaatsen van de voorgestelde geluidsschermen met een totale lengte van 335 meter is doeltreffend.
In totaal ondervinden 26 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van één of beide bronnen. In totaal is een schermoppervlak van 1.469 m^2 nodig om alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde te laten voldoen. De kosten van de schermplaatsing worden geraamd op circa € 734.000,-. Dit komt gemiddeld voor 26 woningen neer op € 28.250,- per woning.
Indien wordt uitgegaan van de situatie zonder maatregelen ten behoeve van het piekgeluid ondervinden 163 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Het plaatsen van de schermen kost dan € 4.506,- per woning.
De bouwplannen zijn gericht op het minder dure woningmarktsegment. De onderzochte maatregelen kunnen stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. Er wordt derhalve gekozen om geen geluidsbeperkende schermen te realiseren.

8.2.5.4 Geluidluwe gevels

De nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw" van Diemen bevat eisen voor verblijfsruimten aan de geluidluwe zijde van de woningen. Alle woningen in Toren 3 en Toren 4 voldoen aan deze eisen. Een deel van de woningen in Blok 6 en Blok 7 voldoen niet aan deze eisen. Voor deze woningen is op basis van eis 6 niet-akoestische compensatie en het Masterplan Bergwijkpark toegepast. Het Masterplan Bergwijkpark stelt daarover onder meer: "In de opzet van de verkaveling rekening houden met geluidsintensieve zone, bijvoorbeeld door een blokopzet die ook een geluidsluwe gevel in zich herbergt, of door afschermende bebouwing." Het is echter niet mogelijk om alle oplossingen voor het maken van woonruimte aan

de geluidsluwe zijde in het gebouwontwerp te vinden. Het Masterplan benoemt dan ook naast onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen de mogelijkheid van maatwerk in de vorm van niet-akoestische compensatie. Dit is aan de orde als andere maatregelen niet haalbaar blijken.

Bron- en afschermende maatregelen
Maatregelen in de overdracht (schermen) blijken niet doelmatig of zijn stedenbouwkundig niet inpasbaar. In het stedenbouwkundig plan is de in het Masterplan gevraagde afscherming gerealiseerd door een gebouwopzet met carré-vormen, een hofjesstructuur met stille binnentuinen. Aan spoorzijde is deze structuur 'dichtgezet' met torens. Ook met de vanuit geluidsperspectief gunstige vorm van de bouwblokken met een binnentuin ligt één zijde van het gebouw onvermijdelijk aan de Eekholt. De geluidsbelasting vanwege de Eekholt op de woonblokken is tussen de 3 en 6 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De gevels aan de Eekholt zijn dus niet geluidsluw. Vanuit geluidsperspectief had de Eekholt beter direct langs het metrospoor gelegd kunnen worden. De impact op de stedenbouwkundige opzet van deze ingreep is zo groot dat dit niet (meer) mogelijk is.

De Eekholt wordt in de praktijk uitgevoerd met de stilst mogelijke in het beeldkwaliteitsplan passende klinkers. Extra bronmaatregelen zijn niet mogelijk. Overwogen is om het geluid van de Eekholt af te schermen met een carport/pergola constructie boven de parkeerplaatsen langs deze weg. De impact van deze ingreep of andere schermen op de beleving van de buitenruimte en blokken is negatief. Extra bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet mogelijk.

Gebouwmaatregelen
De stedenbouwkundige planopzet is zo gunstig mogelijk en alle haalbare bronmaatregelen worden getroffen. Schermmaatregelen langs de Eekholt zijn niet haalbaar. Bij het ontwerpen van de gebouwen blijkt of en hoe aan beleidseis 1 t/m 3 kan worden voldaan. Naast 'oriënteer woonruimten aan de geluidsluwe zijde' (beleidseis 1 t/m 3) zijn de volgende ontwerpuitgangspunten van belang:

1. Aan appartementen met een oppervlak van 50-70 m^2 is een groot tekort in de regio. Het marktsegment voor woningen van minder dan 200.000 euro wordt nu nauwelijks bediend in de regio. Holland Park speelt in op deze vraag.
2. Buitenruimten liggen vanwege de stand van de zon bij voorkeur aan het zuiden.
3. Buitenruimten grenzen aan een openbare ruimte.

Rekening houdend met deze ontwerpuitgangspunten zijn de indelingen van de gebouwen en de woningen zo gekozen dat zoveel mogelijk woonruimten aan de geluidsluwe zijde liggen. Het blijkt dat 35 van 164 woningen (ofwel circa 21% van de woningen) in Blok 6, en 41 van 118 woningen (ofwel circa 35% van de woningen) in Blok 7, niet voldoen aan één of meer eisen voor woonruimten aan de geluidsluwe gevel. Bij de beschouwing van de vier woongebouwen tezamen voldoen 76 van 358 woningen niet aan één of meer eisen voor woonruimten aan geluidluwe gevels. Dat is circa 21% van de woningen. Het feit dat een deel van de woningen niet voldoet komt doordat:

1. De Eekholt ligt aan de westzijde van de blokken. De balkons van de woningen in Blok 6 en Blok 7 komen vanwege de zon aan die zijde.
2. De vraag naar relatief kleine woningen resulteert in eenzijdig georiënteerde woningen. Hierbij is omsluiting (met trappenhuizen/galerijen) aan de Eekholt-zijde vanwege de beeldkwaliteit ongewenst.
3. De buitenruimte grenst bij voorkeur aan de woonkamer, en de slaapkamers zijn conform de voorkeur van het Diemens beleid aan de geluidsluwe zijde (binnentuin) geprojecteerd.
4. Kopers waarderen een portiekontsluiting beter dan een galerij.
5. Bij carré-vormige gebouwen is een hoekappartement met een oppervlak van 50-70 m^2 met aan de achterkant een buitenzijde niet inpasbaar vanwege de ontsluiting.
6. Een tweede buitenruimte is niet altijd inpasbaar. Een tweede buitenruimte bij elke woningen is iets kostbaarder en verstoord het gevelbeeld. Ook belemmert een balkon de daglichttoetreding bij de onderliggende appartementen, waardoor de balkons niet te dicht bij elkaar kunnen liggen.

Met loggia's (serre of gesloten balkon als bedoeld in het Diemens beleid) en gesloten balkonbalustrades langs de Eekholt kan aan alle eisen uit het beleid worden voldaan. Deze maatregelen zijn echter niet bij alle woningen wenselijk. Hiervoor zijn twee redenen, die hieronder worden beschreven.

1. Het stedenbouwkundig plan is gericht op het creëren van een stevige relatie tussen (mensen in) de openbare ruimte en (mensen in) de gebouwen er omheen. De woningen die grenzen aan de openbare ruimte spelen daarbij een belangrijke rol omdat deze zorgen voor zicht op de straat. Vooral de balkons van deze woningen zorgen voor het directe oogcontact tussen de bewoner én de deelnemer van de openbare ruimte. Verglaasde balkonschermen nemen dit oogcontact voor een belangrijk deel weg doordat het glas reflecteert met de lucht of met de overliggende bebouwing.
2. De bouwblokken binnen het stedenbouwkundig plan bestaan elk uit een aaneenschakeling van verschillende panden. De panden zijn elk als eenheid ontworpen en zorgen ervoor dat de straten en de pleinen te lezen zijn als een verzameling huizen en gebouwen met elk een eigen identiteit. (Alle) balkons langs de Eekholt volledig verglazen neemt het verschil in identiteit per pand voor een belangrijk deel weg. Gevels met glazen reflecterende gesloten bakken zorgen voor een eentonig perspectief met te veel herhaling en te weinig onderscheid per pand.

Aanvullend op deze akoestische maatregelen wordt ingezet op 'niet akoestische compensatie' als bedoeld in eis 6 van het beleid en het Masterplan Bergwijkpark.

Niet akoestische compensatie

Holland Park voldoet met de voorgenomen geluidsbeperkende maatregelen zoveel als redelijkerwijs mogelijk aan de eisen 1 t/m 3 voor geluidsluwe gevels. Circa 21% van de woningen in Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk voldoet niet aan deze eisen. Voor de betreffende woningen (die zich enkel in Blok 6 en Blok 7 bevinden) wordt niet-akoestische compensatie toegepast (eis 6).

Niet-akoestische compensatie is hierbij geïnterpreteerd als het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit. De leefomgevingskwaliteit in Holland Park is bovengemiddeld omdat:

1. Elk woonblok beschikt over een binnentuin aan de geluidsluwe zijde. Op deze wijze kunnen alle bewoners gebruikmaken van een stille buitenruimte vlakbij hun woning.
2. De bewoners voornamelijk buiten de spitsuren gebruik maken van hun balkon. Op die momenten rijdt er weinig verkeer op de Eekholt en is de geluidsbelasting op het balkon dus laag. Buiten de spitsuren heeft elke woningen een geluidluwe buitenruimte.
3. Het plan heeft een prettige en veilige openbare buitenruimte met een stadspark in de directe omgeving, verblijfspleinen voor de torens en een aantrekkelijke groen- en waterstructuur.
4. Het plan is uitstekend bereikbaar met de fiets en het openbaar vervoer.
5. Zoveel mogelijk woningen hebben een privé buitenruimte aan de zonzijde.
6. De ambitieuze beeldkwaliteit waarop vooral vanuit de woningen op hoogte een mooi uitzicht hebben.

Met toepassing van deze niet-akoestische compensatie voldoet Holland Park aan de eisen uit de nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw".

8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen

8.2.6.1 Wegverkeerslawaai

De realisatie van maatregelen ten behoeve van reductie piekgeluidniveau heeft geen tot weinig effect op de aan te vragen hogere waarden ten gevolge van de Eekholt.

De maatregelen tegen piekgeluiden reduceren wel het aantal hogere waarden ten gevolge van het raccordement. De aanwezigheid van de vliesgevels en dove gevels resulteert in een daling van 41 aan te vragen hogere waarden ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Het aantal aan te vragen hogere waarden per bron is in tabel 8.2F weergegeven, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2F: Aantal aan te vragen hogere waarden ten gevolge van gezoneerde wegen

HW (dB)	Eekholt	Raccordement
49	0	5
50	0	1
51	12	0
52	31	0
53	53	0
54	16	0
55	0	0
56	0	0
57	0	0
Totaal	112	6

De maximale geluidsbelasting per bron is ten hoogste 54 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 8 van het rapport van DGMR staat een overzicht van de aan te vragen hogere waarden.

Bestemmingswegen

Op een aantal wegen langs het projectgebied is een maximum snelheid van 30 km/uur voorzien. De Wet geluidhinder is dan niet van toepassing. De geluidbelasting vanwege deze bestemmingswegen wijzigt niet als gevolg van de maatregelen en is ten hoogste 41 dB.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluid van bestemmingswegen betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting van de bestemmingswegen is dermate laag dat andere geluidsbronnen bepalend zijn.

8.2.6.2 Railverkeerslawaai

Door de realisatie van voornamelijk de vliesgevel reduceert het aantal overschrijdingen aanzienlijk. Voor het metroverkeer en het treinverkeer geldt respectievelijk een daling van 119 en 18 aan te vragen hogere waarden (voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Het aantal aan te vragen hogere waarden staat per bron in tabel 8.2G, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2G: Aantal aan te vragen hogere waarden ten gevolge van railverkeer

HW	metrospoor (GVB)	hoofdspoorweg (Prorail)
56	3	2
57	3	0
58	0	0
59	3	9
60	2	4
61	0	0
62	0	0
63	0	0
64	0	0
totaal	11	15

De geluidsbelasting per bron is ten hoogste 60 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 8 van het rapport van DGMR staat een overzicht van de aan te vragen hogere waarden.

8.2.6.3 Industrielawaai

Door de realisatie van voornamelijk de vliesgevel reduceert het aantal overschrijdingen aanzienlijk.

Ten aanzien van het industrieterrein Verrijn Stuart of het industrielawaai geldt een daling van 123 aan te vragen hogere waarden (voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Het aantal aan te vragen hogere waarden staat in tabel 8.2H, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2H: Aantal aan te vragen hogere waarden ten gevolge van industrielawaai

Geluidsbelasting [dB(A)]	Industrieterrein Verrijn Stuart
51	2
52	1
53	0
54	6
55	0
totaal	9

De geluidsbelasting is ten hoogste 54 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 8 van het rapport van DGMR staat een overzicht van de aan te vragen hogere waarden.

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

Het maximale piekgeluidsniveau is niet hoger dan de grenswaarde van het Activiteitenbesluit. Deze waarde is aanvaardbaar.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels.

8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting

De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. De hoogste cumulatieve geluidsbelasting $L_{VL,tot}$ is 63 dB in de situatie zonder maatregelen. Na realisatie van de maatregelen bedraagt de hoogste cumulatieve geluidsbelasting $L_{VL,tot}$ 62 dB, en treedt op bij Toren 3.
Deze gecumuleerde belasting kan worden vergeleken met de voor die wegverkeer van toepassing zijnde normering. De ten hoogst toelaatbare waarde per bron van 63 dB wordt niet overschreden.

8.2.7 Conclusies

DGMR heeft een akoestisch onderzoek gedaan ten behoeve van de (aanvraag) omgevingsvergunningen afwijken bestemmingsplan voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en de Wet geluidhinder is de aanvaardbaarheid van de realisatie van de woningen van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het rapport van DGMR onderbouwd. Onderstaande conclusies komen uit het rapport van DGMR.

De geluidsbelastingen vanwege de Bergwijkdreef, Dalsteindreef, Diemerdreef en het deel metrospoor dat niet op de sporenkaart staat, voldoen zonder het treffen van maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde. Zonder het treffen van maatregelen wordt, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk, de voorkeursgrenswaarde overschreden voor:

- 112 woningen vanwege de Eekholt;
- 47 woningen vanwege het raccordement;
- 130 woningen vanwege het metrospoor GVB;
- 33 woningen vanwege het hoofdspoor Prorail;
- 132 woningen van het industrieterrein Verrijn Stuart.

Daarnaast wordt de maximale ontheffingswaarde vanwege industrieterrein Verrijn Stuart bij 23 woningen overschreden.

De piekgeluidsbelasting ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB overschrijdt de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit zonder het treffen van maatregelen bij 163 woningen van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk. De lijnenwerkplaats GVB is als geluidsbron dan ook maatgevend voor de maatregelen aan met

name de 'achterzijde' van de gebouwen. Deze geluidsbelasting wordt door middel van geluidsbeperkende maatregelen teruggebracht tot de grenswaarde. Het voorzien van delen van de gebouwen van gevels zonder te openen delen (dove gevels), geluidsabsorberende gevels, schermen en/of een vliesgevels, en een scherm tussen Blok 7 en het naastgelegen kantoorgebouw, is voldoende om aan de grenswaarde te voldoen. Deze maatregelen reduceren ook de geluidsbelasting vanwege vooral het industrieterrein en het spoor.

Haalbare maatregelen aan de andere geluidsbronnen blijken reeds getroffen of niet inpasbaar. Geluidsschermen langs de Eekholt zijn stedenbouwkundig niet inpasbaar. Schermen langs het hoofd- en metrospoor ontmoeten bezwaren van financiële aard. Uit de overweging van de maatregelen ten behoeve van geluidsreductie van de Eekholt, het metrospoor GVB en het hoofdspoor Prorail blijkt dat deze maatregelen aan de bron en in de overdracht onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten. Aanvullende maatregelen aan deze bronnen worden daarom niet getroffen.

Met de voorgenomen indeling van het gebied en de gebouwen voldoen 48 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) niet aan eisen 1 t/m 3 uit de nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw". Daarnaast voldoen 28 woningen niet aan eis 3 uit dit beleid. Deze eisen gaan over woonruimten aan de geluidsluwe zijde van de appartementen. Gegeven de ligging van het project in een geluidsintensieve zone wordt met het gebouwontwerp en de maatregelen de best haalbare geluidskwaliteit gerealiseerd. Alle bewoners kunnen wel in een rustige gemeenschappelijke buitenruimte verblijven, de binnentuin.
Het niet voldoen aan eisen 1 t/m 3 is op grond van eis 6 gecompenseerd door het realiseren van een bovengemiddelde leefomgevingskwaliteit. Vooral de uitstekende bereikbaarheid, beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit in de buitenruimte zorgen voor deze compensatie. Voorgesteld wordt om het niet voldoen aan eis 1 t/m 3 bij 76 woningen te compenseren met deze 'niet-akoestische compensatie'. Holland Park voldoet daarmee aan de eisen uit de nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw".

In het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening is rekening gehouden met de samenloop van geluid van verschillende bronnen. Deze gecumuleerde geluidsbelasting is door het realiseren van voldoende geluidwering van de gevel in de woningen niet hoger dan 33 dB. Daarmee is de geluidsbelasting in de woning aanvaardbaar.

Met het treffen van de aanvullende maatregelen voldoet het project aan de Wet geluidhinder en het Diemense ontheffingenbeleid en wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bereikt. Met de maatregelen wordt, voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk, de voorkeursgrenswaarde overschreden voor:

- 112 woningen vanwege de Eekholt;
- 6 woningen vanwege het raccordement;
- 11 woningen vanwege het metrospoor GVB;
- 15 woningen vanwege het hoofdspoor Prorail;
- 9 woningen vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart.

In totaal hebben 131 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) een hogere waarde nodig vanwege één of meer bronnen. De vast te stellen hogere waarden staan in de tabellen 8.2F, 8.2G en 8.2H en zijn nader gespecificeerd in bijlage 8 van het rapport van DGMR.

Voor het rapport "Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek" van DGMR (M.2014.0527.21.R001) d.d. 1 februari 2016, zie Bijlage 2 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 5 juni 2014 verlengd tot en met 31 december 2016.
Het onderhavige project is niet opgenomen in het NSL. Het project zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. Voor het onderhavige project is het nemen van maatregelen niet van toepassing.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet Milieubeheer)
De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) is in Nederland geregeld in de Wet luchtkwaliteit, die daarna werd opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op 11 juni 2008 is de (op dat moment nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd.
Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen.
Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten als gevolg van de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO_2);
- stikstofoxiden;
- zwevende deeltjes (PM_{10});
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een Ruimtelijke Onderbouwing op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo tot de hiervoor genoemde "uitoefening van hun bevoegdheden'' behoort.
Bij het nemen van een besluit over de omgevingsvergunning(en) volgens het bovengenoemde artikel van de Wabo zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2.5}$) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel slechts in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een tijdstip waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan deze grenswaarden moet

voldoen. Voor stikstofdioxide (NO_2) en voor zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen in principe de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)

In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10} en $PM_{2,5}$), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.

Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide

De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is 200 $\mu g/m^3$. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3, onder e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 $\mu g/m^3$ er meer dan 18 uuroverschrijdingen per jaar van de grenswaarde van 200 $\mu g/m^3$ plaatsvinden.

Etmaalgemiddelde concentratie fijnstof

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} is 50 µg/m3. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. (Op 5 juni 2016 is de NSL verlengd tot en met 31 december 2016).

Door maatregelen in te zetten om projecten mogelijk te maken, wordt op een grote schaal gesaldeerd en gesaneerd, waarbij de maatregelen de verslechtering van de projecten (meer dan) teniet moeten doen.

AMvB Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Besluit NIBM] en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Regeling NIBM]

In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). In het Besluit NIBM is vastgelegd dat het gaat om 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide of fijn stof.

Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel

juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

AMvB Besluit Gevoelige Bestemmingen
In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) dat bij de voorgenomen realisering van "gevoelige bestemmingen", zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Indien uit het onderzoek blijkt, dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat behoort bij een "gevoelige bestemming" niet toenemen.
Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van "niet in betekenende mate" projecten of "in betekenende mate" projecten. De AMvB Gevoelige Bestemmingen moet in beide gevallen worden nageleefd.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit

Door het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV te Den Haag is onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan. Hiervan is verslag gedaan in het onderzoeksrapport "Bestemmingsplan Bergwijkpark - Onderzoek luchtkwaliteit" (M.2014.0527.02.R001) definitief d.d. 5 december 2014, zie Bijlage 3 bij deze Ruimtelijke Ordening.

Invoergegevens

Invoergegevens: Verkeersgegevens
Voor de verkeersgegevens van de relevante wegen is uitgegaan van de peiljaren 2015 en 2030. Voor het onderzoek is uitgegaan van achtergrondconcentraties en emissies voor het jaar 2015 (jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en verkeer voor 2030 waarbij het plan is gerealiseerd. Op die manier is een *worstcase* scenario in beeld gebracht. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden met dit uitgangspunt is in de toekomst geen overschrijding vanwege het plan te verwachten. Bij de brongegevens in bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn de intensiteiten weergegeven.

Invoergegevens: Wegkenmerken
Bij de realisatie van Bergwijkpark zal hoge bebouwing dicht op de wegen in het plangebied komen te staan. Hierdoor ontstaan zogenoemde *street canyons*. Er is in het rekenmodel rekening gehouden met de breedte van deze *street canyons* en de hoogte van de bebouwing aan linker- en rechterzijde van de weg. In bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn deze wegkenmerken opgenomen.

Invoergegevens: Toetspunten
Conform het blootstellingscriterium dient te worden getoetst op locaties waar mensen kunnen verblijven gedurende een periode die overeenkomt met de middelingstijd van de te toetsen norm. Voor een jaargemiddelde is dat bijvoorbeeld een woning. In het onderzoek van DGMR voor het onderhavige bestemmingsplan geldt dat de woningen op relatief korte afstand van de weg gesitueerd zijn. Hierdoor is ervoor gekozen om op de gevels van de bestaande en nieuwe woningen en scholen te rekenen. Voor de nieuwe woningen is de grens van het bouwvlak aangehouden. Voor de volledigheid is op de grens van het bestemmingsplangebied en op 10 meter uit de kant van de verharding gerekend. De ligging van de toetspunten is in bijlage 2 van het onderzoeksrapport van DGMR weergegeven.

Invoergegevens: Industrieterrein Verrijn Stuart
Door het bureau Peutz is, op de ligging van de toetspunten, de bijdrage vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart op concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ aangeleverd. Deze bijdragen zijn opgeteld bij de bijdragen voor verkeer. Voor NO_2 levert dat een kleine overschatting op van de concentraties omdat geen rekening wordt gehouden met de verminderde beschikbaarheid van O_3 voor de vorming van NO_2 bij hogere concentraties NO_x.

Resultaten

De resultaten van het onderzoek, volgens het hiervoor genoemde onderzoeksrapport, zijn de volgende:

Stikstofdioxide NO_2
In Figuur 1 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 weergegeven. In bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 1 en in de Tabel in bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie NO_2 in het gehele gebied 33,61 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt op de grens van het bestemmingsplangebied vlak langs de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijnstof PM_{10}
In Figuur 2 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties PM_{10} weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 2 en in de Tabel in bijlage 3 is te zien dat de maximale concentratie PM_{10} in het hele gebied 23,95 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager, op de grens van het bestemmingsplangebied is de maximale concentratie 23,91 µg/m³. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer.
Naast de jaargemiddelde concentratie gelden voor PM_{10} ook eisen aan het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde waarde. Uit de berekening blijkt, dat dit (zonder zeezoutaftrek) maximaal 13 keer per jaar voor komt. Hiermee wordt voldaan aan deze eis uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijne fractie fijnstof $PM_{2,5}$
In Figuur 3 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 3 en de Tabel in bijlage 3 van het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie $PM_{2,5}$ in het gehele gebied 14,96 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Aangezien de grenswaarde 25 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

8.3.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat na de volledige realisatie van het gehele plan Bergwijkpark er nog ruim aan alle grenswaarden inzake de luchtkwaliteit wordt voldaan uit de Wet milieubeheer (Wm). Hiermee voldoet het plan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan Bergwijkpark. Hieruit volgt dat er ook geen belemmeringen zijn voor een deel van het plan alwaar met het onderhavige project de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden gerealiseerd.

Voor het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit – Bestemmingsplan Bergwijkpark" van DGMR (M.2014.0527.02.R001) d.d. 5 december 2014, zie Bijlage 3 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.4 Bodem

8.4.1 Algemeen

Bij een Ruimtelijke Onderbouwing voor een Omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plan-/projectgebied. De reden hiervoor is dat het project op een vanuit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het project economisch uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

In het kader van de ontwikkeling van Bergwijkpark is er een verkennend bodemonderzoek verricht, door het bureau RSM. Het onderzoeksrapport "Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen" is opgenomen als Bijlage 4 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

8.4.2 Resultaten bodemonderzoek

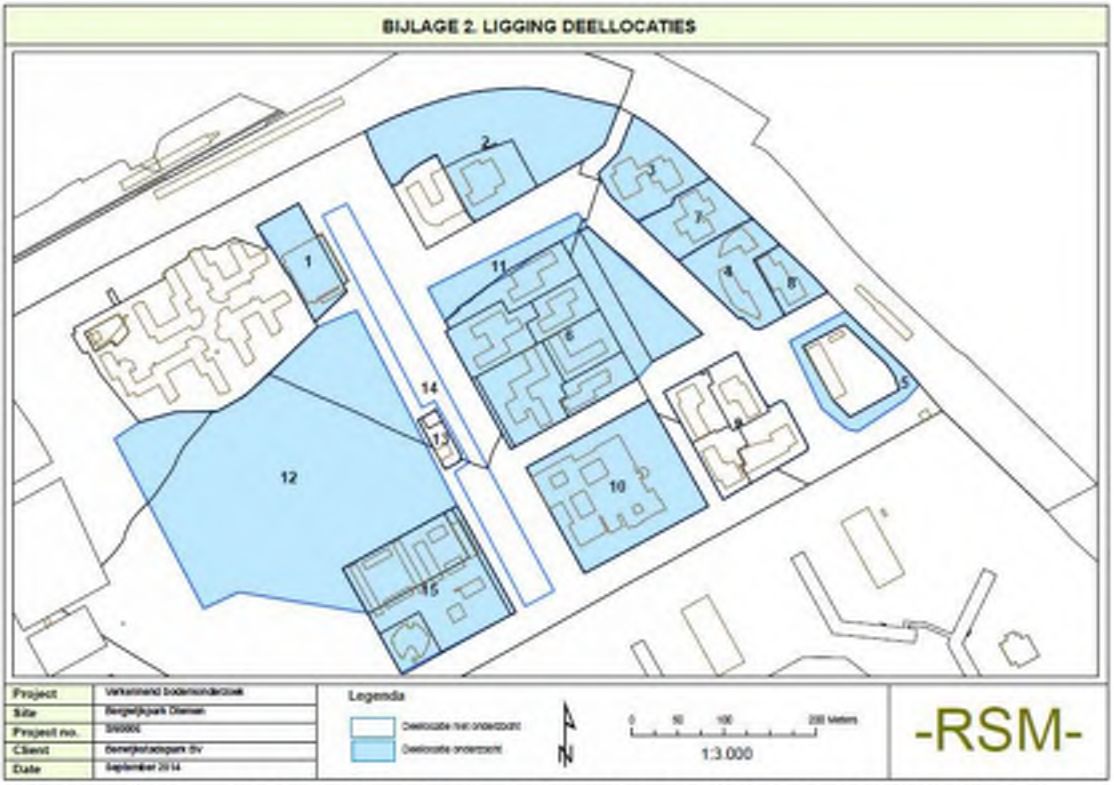
Uit het bodemonderzoek, zoals dat op de locatie Bergwijkpark te Diemen is uitgevoerd, blijkt dat zowel in de grond als het grondwater enkele lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. In de grond zijn lichte verontreinigingen met zware metalen, PAK, olie en PCB's aangetoond en in het grondwater bleek sprake van lichte verontreinigingen met barium en xylenen.

Naast de lichte verontreinigingen zijn in de grond plaatselijk ook matige en sterke verontreinigingen aangetoond. Het gaat daarbij om de volgende deellocaties:

- Eekholt 28-34 (deellocatie 7). Hier is op circa een halve meter diepte een dunne slakkenlaag (waarschijnlijk AVI-slak) aangetroffen met een oppervlak van ongeveer 500m². De dikte van de laag bedraagt circa 10 cm, dus het gaat hier om ongeveer 50m³ slakkenmateriaal. Het materiaal is matig tot sterk verontreinigd met koper, lood en/of zink. Daarnaast komen diverse andere metalen in licht verhoogde gehaltes voor. De aanwezigheid van een formeel geval van ernstige bodemverontreiniging is aannemelijk.
- Bergwijkdreef 88 (deellocatie 15). Een bovengrondmengmonster uit de westhoek van het terrein bleek matig verontreinigd met PAK. Bij separate analyse van de deelmonsters echter zijn geen verhogingen gemeten.

De genoemde verontreiniging op deellocatie 15 heeft geen gevolgen voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

Deellocatie 7 is gelegen binnen het projectgebied voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zie Afbeelding 8.4. De benoemde verontreiniging op deellocatie 7 heeft gevolgen voor de ontwikkeling van het onderhavige project of althans de bouw van Blok 7, in die zin dat de verontreiniging eerst moet worden verwijderd.



Afbeelding 8.4: Onderzoek(deel)locaties bodemonderzoek RSM (september 2014, bijlage 2 "deellocaties" van het rapport)

De aangetoonde lichte verontreinigingen in grond en grondwater staan het huidige gebruik (bedrijvigheid) en het voorgenomen gebruik (bewoning) niet in de weg. Het bureau RSM acht het onderzochte gebied dan ook geschikt voor herontwikkeling tot woongebied. De bodemkwaliteit is voldoende beschreven en het bureau ziet geen aanleiding voor vervolgonderzoek. Hoewel de risico's ten gevolge van de verontreiniging met slakken op deellocatie 7 waarschijnlijk zeer gering zijn, adviseert het adviesbureau om het materiaal in geval van een herontwikkeling te verwijderen. Daarvoor zal tegen die tijd een BUS-melding bij de bevoegde instantie moeten worden ingediend.

Mocht tijdens de herontwikkeling grond vrijkomen, voor zover deze niet of licht verontreinigd is, dan is deze naar het zich nu laat aanzien herbruikbaar. Voor een formele beoordeling op herbruikbaarheid is voorliggend onderzoek echter niet geschikt. Tegen de tijd dat duidelijk is welke partijen grond vrijkomen en elders hergebruikt zouden moeten worden, zullen deze partijen grond middels een AP04 partijkeuring onderzocht moeten worden.

Voor deellocaties 2, 3 en 4, liggend in of nabij het onderhavige projectgebied, zijn geen belemmeringen aangetroffen. Voor deellocatie 7 ter plaatse van het projectgebied zijn, behoudens het oppervlak van circa 500 m² met een slakkenlaag, geen belemmeringen aangetroffen. De genoemde verontreiniging op deellocatie 7 kan en moet worden verwijderd.

8.4.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bodemaspecten geen belemmeringen opleveren voor de voorgenomen ontwikkeling en de voorgenomen bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De verontreiniging op deellocatie 7 is niet een belemmering omdat deze kan en zal worden verwijderd.

Voor het rapport "Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen", opgesteld door bureau RSM, september 2014, zie Bijlage 4 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5 Water(paragraaf)

8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[45] schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap, wordt onder meer rekening gehouden met onderstaande kaders.

Juridisch

Europa
De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Rijk

Waterwet
De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein. Verschillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningenstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd.
Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Wet Gemeentelijke Watertaken
Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was op dat moment dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins werden aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de Gemeentelijke Watertaken (2008) is later weer opgenomen in de bovengenoemde Waterwet van 2009.

Beleid inzake water

[45] Artikel 3.1.6, 1e lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. De verschillende beleidsdocumenten staan hieronder (kort) beschreven.

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)
In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

Nationaal Waterplan
Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan vervangt de vierde Nota Waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Provincie Noord-Holland

Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren
Voor de Provincie Noord-Holland geldt het "Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren". Volgens het Waterplan staat het gebied rond Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam, waarvan ook de gemeente Diemen deel uitmaakt) onder druk door zeespiegelstijging, neerslagpieken en verzilting. Dit kan in combinatie met de sterke intensivering van de verstedelijking leiden tot meer wateroverlast en een toename van overstromingsrisico's. Klimaatbestendigheid moet in de Metropoolregio Amsterdam een leidend principe worden bij de locatiekeuze en de inrichting van stedelijke en landelijke functies. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de volgende wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange-termijn-verwachtingen daarover.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)

Waterbeheerplan 2010-2015 - Werken aan Water in en met de Omgeving
In het Waterbeheerplan 2010-2015 worden met name de drie hoofdtaken van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) beschreven:

- Zorg voor de veiligheid achter de dijken.
- Zorg voor voldoende water.
- Zorg voor water.

Daarnaast worden de zogenoemde maatschappelijke neventaken beschreven:

- Vaarweg- en nautisch beheer.
- Faciliteren van het recreatief medegebruik van water en dijken.
- Zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

Het beleid zoals verwoord in het Waterbeheerplan 2010-2015 is voor het Waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) het uitgangspunt voor de watergebiedsplannen, die leiden tot peilbesluiten en waterinrichtingsplannen, en voor de stedelijke waterplannen, die de gemeenten in afstemming met het AGV opstellen.

De Keur
De Keur is een eigen verordening van het Waterschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur AGV 2011, met het Keurbesluit Vrijstellingen, en de Beleidsregels.

Gemeente Diemen

Waterplan Diemen 2010-2028
Door de gemeente Diemen is de beleidsnota "Waterplan Diemen 2010-2028. Diemen zet water op de kaart" (14 oktober

2009) opgesteld en vastgesteld. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water. Het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen in de Venserpolder. In het Waterplan Diemen wordt over de Venserpolder het volgende geschreven:

Venserpolder

De Venser- (inclusief de Groot Duivendrechtse) polder wordt begrensd door de Amstel (noordzijde), de Weespertrekvaart (oostzijde), de spoorbaan Utrecht-Schiphol en de Rijkswegen A10 en A2 (westzijde) en de Burgemeester Stramanweg (N522) in het zuiden. De polder heeft heden een stedelijke inrichting en valt onder de gemeentes Ouder-Amstel, Diemen en de stadsdelen Oost/Watergraafsmeer en Zuidoost van de gemeente Amsterdam.

De polder langs de Amstel werd rond 1637 bedijkt. De bemaling gebeurde met behulp van drie molens, aan de Weespertrekvaart, bij de Duivendrechtse brug en aan de Amstel bij Strandvliet. De Venserpolder had al sinds de 16e eeuw molenbemaling en bescherming door kaden. Door de drooglegging van het Bijlmermeer en het Watergraafsmeer was het niet meer mogelijk om de polder in de winter droog te houden. Om die reden werd in 1638 octrooi gegeven om de kaden, weteringen en de molens te vergroten of te vernieuwen om de polder droog te kunnen malen. In 1704 werd de molen aan de Venserwetering naar de Molenkade verplaatst. In 1918 werd de molen vervangen door een gemaal. In de 20e eeuw werd onder andere de Ringspoorbaan aangelegd (1934-1936), de spoorbaan naar Utrecht verschoven, het industriegebied bij de Weespertrekvaart aangelegd (rond 1930) en uitgebreid (rond 1950) en de polder opgespoten (1965/1972).

Grondgebruik Venserpolder (en de Groot Duivendrechtsepolder)

De Venserpolder (inclusief de Groot Duivendrechtsepolder) bestaat heden voornamelijk uit stedelijk gebied met de functies stedelijk, bedrijventerrein en recreatie (intensief).

Bodemsoorten

In de ondergrond van de Venserpolder (inclusief Groot Duivendrechtsepolder) is veel veen aanwezig (waardveengronden, weideveengronden en koopveengronden). Vrijwel de gehele Venserpolder is opgehoogd met zand.

Grondwater

De Venserpolder (inclusief Groot Duivendrechtsepolder) is overwegend infiltratiegebied. De berekende gemiddelde infiltratie voor de Venserpolder bedraagt 0,4 mm/dag (Royal Haskoning, 2007). Met name in de westelijke hoek komt infiltratie voor. De Duivendrechtse Vaart doorsnijdt de polder voor een groot deel en heeft vanwege het hogere boezempeil ter plaatse een infiltrerende werking. Direct rondom deze vaart komt daarom kwel voor.

8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf)

De watertoets in het kader van de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is door het bureau Grontmij opgesteld, als zijnde een Waterparagraaf. De inhoud van die waterparagraaf (Notitie d.d. 26 januari 2016) is hieronder beschreven.

Aanleiding

Bergwijkstadspark BV en Snippe Binnenstad BV, en de gemeente Diemen, zijn voornemens uitvoering te geven aan het Masterplan Bergwijkpark. Het gebied wordt (geleidelijk) getransformeerd naar een multifunctioneel woon-werkgebied.

Afbeelding 8.5: ***Projectgebied en omgeving, met bestaande wateroppervlakte. (Figuur 1 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)***

Als invulling van het Masterplan is het Stedebouwkundig Plan Holland Park ontwikkeld. Holland Park bestaat uit verschillende fasen die achtereenvolgens worden gerealiseerd. De onderhavige waterparagraaf heeft betrekking op de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 binnen het plangebied van Holland Park (Bergwijkpark). De waterparagraaf is onderdeel van de aanvragen voor de omgevingsvergunningen bij de gemeente Diemen. Binnen het proces van de aanvraag voor omgevingsvergunningen heeft Waternet een adviserende rol op het gebied van water, en Waternet beoordeelt de waterparagraaf. Tijdens dit proces worden afspraken gemaakt over het borgen van de waterbelangen tijdens en na realisatie van de ontwikkeling.

Op Afbeelding 8.5 staat de huidige situatie weergegeven met de omliggende wateroppervlakken. Op Afbeelding 8.6 is de toekomstige situatie Holland Park (met onder andere de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) weergegeven.

In de onderhavige waterparagraaf is een vertaalslag gemaakt van het vigerende beleid van Waternet naar waterhuishoudkundige inrichtingsmaatregelen. *Vanuit Waternet zijn er geen opmerkingen op de onderhavige waterparagraaf welke betrekking heeft op de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.*

Het weergegeven projectgebied op Afbeeldingen 8.5 en 8.6 (ofwel in de figuren 1 en 2 van de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016) is het projectgebied dat is gebruikt voor het opstellen en bepalen van de watercompensatie (oppervlakteanalyse). Deze wijkt echter af van het op de Afbeeldingen 1.1 en 6.1 weergegeven projectgebied, omdat een deel van het gebied in de Waterparagraaf voor Blok 3 en Toren 2 reeds in de oppervlakteanalyse is meegenomen.

Afbeelding 8.6: Toekomstige situatie Holland Park wateroppervlakken, met het projectgebied aangegeven (Figuur 2 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerder en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 verankerd in het 'Besluit op de ruimtelijke ordening 1985'.

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals 'water in de stad' en 'water als ordenend principe' zijn als speerpunten aangegeven in het vigerende beleid zoals vastgelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de Nota Ruimte (ministerie van VROM), de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw (WB21), de Handreiking Watertoets (VROM), de Structuurvisie 2010 (Provincie Noord-Holland), het Waterbeheerplan (Hoogheemraadschap AGV) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

In 2010 is het Waterplan Diemen opgesteld. Met dit Waterplan geeft gemeente Diemen en AGV (Waternet) invulling aan het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). In het Waterplan Diemen heeft de gemeente Diemen haar visie op het stedelijk waterbeheer vastgelegd.

Veiligheid / Waterkeringen
Het project ligt niet buitendijks of in de kern-, binnenbescherming- of buitenbeschermingzone van een waterkering. Het is daarom niet te verwachten dat het project van invloed zal zijn op de veiligheid van een waterkering.

Voldoende Water

Wateroverlast
Voor het Masterplan Bergwijkpark wordt het principe 'waterneutraal bouwen' aangehouden. Hierbij geldt de trits vasthouden, bergen en afvoeren (waterkwantiteit), als uitgangspunt, evenals de drietrapsstrategie schoonhouden, scheiden en zuiveren (waterkwaliteit).

Volgens het principe 'waterneutraal bouwen' betekent dat bij een toename van het verhard oppervlak compensatiemaatregelen vereist zijn om piekafvoeren op te kunnen vangen. Deze maatregelen kunnen worden

gerealiseerd door het vasthouden of bergen van water door de aanleg van een waterberging of infiltratievoorziening.

Voor het projectgebied is een berekening gemaakt van de oppervlakken van verhard en onverhard gebied in de huidige en toekomstige situatie (zie Tabel 8.5). In de berekening is de binnentuin van de woongebouwen Blok 6 en Blok 7 als verhard aangehouden, aangezien hieronder een kelder is gesitueerd.

Tabel 8.5: Oppervlakken projectgebied[46] (in m²). (Conform Tabel 1 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

	Huidig	Toekomstig	Verschil
Verhard	11.312	13.334	+ 2.022
Onverhard	2.992	970	- 2.022
Water	0	0	0
Totaal	14.304	14.304	

Compensatie eindfase

In Tabel 8.5 is een inschatting weergegeven van de oppervlakken van de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Een tekening met oppervlakken in bestaande en toekomstige situatie is weergegeven in bijlage 1 van de notitie/Waterparagraaf van Grontmij (d.d. 26 januari 2016). Het verhard oppervlak na realisatie betreft 13.334 m². Dit betekent een toename van 2.022 m². De compensatie-eis voor de toename van het verhard oppervlak van AGV is 10% (202 m²). Zoals in Tabel 8.5 is weergegeven neemt het verhard oppervlak toe en wordt dit niet gecompenseerd met open water in het onderhavige projectgebied. Hier dient een oplossing voor geformuleerd te worden.

Een oplossingsrichting voor het tekort aan water wordt gevonden bij fasegebied 2 en de ontwikkeling van Blokken 16, 17, 20 en 21. Het water bij de Blokken 16, 17, 20 en 21 kan, als het in een vroeg stadium wordt ontwikkeld, worden gebruikt voor de compensatieplicht bij de ontwikkeling van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Afspraken hieromtrent dienen vastgelegd te worden bij de aanvraag watervergunning.

Compensatie tijdelijke situatie

In het beleid van Waternet is opgenomen dat de compensatie gerealiseerd dient te worden voordat de toename van verharding plaats heeft gevonden. Om deze reden dient in overleg met Waternet een plan opgesteld te worden om voldoende waterberging te realiseren gedurende de werkzaamheden. Mogelijke oplossingen zijn:

- het alvast realiseren van oppervlaktewater in fasegebied 2, ten zuiden/westen van de Eekholt (de compensatie moet immers plaatsvinden in hetzelfde peilgebied als de verharding);
- het verwijderen van verhard oppervlak in fasegebied 2;
- het tijdelijk gebruiken van sterk doorlatende puingranulaat, met een doorlatendheid van meer dan 90 l/s/ha, als semi-verharding, in plaats van bestrating.

Laatstgenoemde oplossing is echter niet afdoende en moet worden gecombineerd met de andere oplossingen.

Tevens moet worden opgemerkt dat alternatieve regenwaterbergingsvoorzieningen mogelijk zijn indien (refererend naar de beleidsregels AGV):

- hemelwater gecontroleerd kan afstromen naar het open water of de bergingsvoorziening. Het verlies aan berging als gevolg van de aanleg verhard oppervlak moet overeenkomstig met de hieronder gesommeerde regels worden gecompenseerd:
    - de compensatie moet voorafgaand aan de aanleg van het verhard oppervlak worden gerealiseerd.

[46] Het projectgebied op basis waarvan is berekend wijkt af van het op de Afbeeldingen 1.1 en 6.1 weergegeven projectgebied, omdat een deel van het gebied in de Waterparagraaf voor Blok 3 en Toren 2 reeds in de oppervlakteanalyse is meegenomen.

- de compensatie moet plaatsvinden in hetzelfde peilgebied.
- de bergingscapaciteit minimaal 70 m^3 bedraagt;
- de aanvrager toont aan dat de voorziening effectief en duurzaam is;
- de aanvrager toont met een beheer- en onderhoudsrapport aan dat de voorziening in de toekomst gegarandeerd is;
- de aanvrager toont aan dat bij toepassing van de alternatieve regenwaterbergingsvoorziening het effect op het watersysteem gelijkwaardig is aan het effect van compensatie door aanleg van water.

Waterbalans Masterplan
In overleg met belanghebbenden heeft Waternet voorgesteld om gebruik te maken van een waterbalans voor alle fasen van het Masterplan gebied. Deze balans moet inzicht verschaffen in de tijdelijke en permanente oplossingen voor compensatie van verhard oppervlak.

Bij elke aangevraagde watervergunning zijn afspraken benodigd over de compensatie voorafgaand aan de realisatie van het verhard oppervlak. Die afspraken kunnen betrekking hebben op compensatie door sloop van gebouwen en verwijdering van bestaande verharding, al dan niet in combinatie met tijdelijke semi-verharding door sterk doorlatende puingranulaat, en compensatie met oppervlaktewater.

Voor de projectwatervergunning voor het gehele project Holland Park (fases 1 t/m 3) wordt door middel van een waterbank voor elk afzonderlijk deelgebied de oppervlakteanalyse met verhard, onverhard, water en benodigde watercompensatie bijgehouden, om zo de waterbalans inzichtelijk te houden.

Goed functionerend watersysteem

Oppervlaktewater
De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gelegen in een peilgebied waar een streefpeil wordt gehandhaafd van NAP -2,5 meter. Als gevolg van de ontwikkeling zal dit gehandhaafde streefpeil niet gewijzigd worden. Randvoorwaarden met betrekking tot het oppervlaktewater zijn opgenomen in de notitie 'Randvoorwaarden inrichting watergangen Bergwijkpark' (Waternet, 2014).

In het huidige plangebied is geen open water aanwezig. Het water, zichtbaar op figuur 1, bij de "Diemer Circle" is afstroom water van het aangrenzend verhard oppervlak (gebouw) en wordt opgevangen in een betonnen bak (verhard). Bij een bepaalde hoogte stroomt overtollig water via een overlaat buis direct naar oppervlaktewater aan de overkant van de Eekholt (vlakbij in fasegebied 2).

Grondwater
In de Waterwet is een gemeentelijke zorgplicht opgenomen voor het openbaar gemeentelijke gebied. In deze zorgplicht is opgenomen dat de gemeente maatregelen moet treffen bij nadelige gevolgen van de grondwaterstand, op particulier terrein ligt de verantwoordelijkheid bij de eigenaar van het grondgebied.

De verwachting heerst dat de grondwaterstanden nabij de spoordijk hoger zijn door opbolling in de aardebaan dan nabij het vlakke terrein. Dit patroon wordt bevestigd door beschikbare grondwaterstandgegevens uit 'Onderzoek Hydrologie en Bodemdaling' (Grontmij, mei 2015), het rapport bij het bestemmingsplan Bergwijkpark en de milieueffectrapportage.

Geadviseerd wordt om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de freatische grondwaterstand te monitoren. Aanbevolen wordt om deze monitoring met name te richten langs de spoordijk. De verwachting is dat er geen ongewenste stijging of daling van de grondwaterstand optreedt door de aanleg van de putten onder het grondwaterniveau. Indien dat wel het geval is, kunnen er adequate maatregelen worden getroffen, zoals de aanleg van buisdrainage.

Uit de dwarsdoorsnede van het woongebouw Blok 7, weergegeven in bijlage 3 van de notitie/Waterparagraaf van Grontmij (d.d. 26 januari 2016), kan worden afgeleid dat de parkeergarages worden aangelegd tot een diepte van 1,85 meter onder maaiveldniveau (laagste vloerpeil). Deze garages reiken mogelijk tot in het grondwater, indien putten in de parkeerkelders worden aangelegd moeten deze putten waterdicht worden gemaakt, zodat er geen grondwater de kelder binnen kan dringen. Daarnaast dienen de ondergrondse werken de vrije afstroming van het (freatische) grondwater niet (negatief) te beïnvloeden. Geadviseerd wordt om de grondwaterstand te monitoren voor en na de aanleg van de parkeerkelders met putten. Uit deze metingen is een mogelijke opstuwing van grondwater af te leiden. Uit onderzoek zal blijken of dit nadelige effecten heeft. Op basis van deze resultaten zijn eventueel maatregelen nodig om de grondwaterstand te verlagen.

Beheer en onderhoud
De bestaande betonnen bak voor opvang van hemelwater wordt (deels) verwijderd. Tevens wordt de brug over dit 'water' mogelijk verwijderd. Omdat dit beide in particulier beheer en onderhoud is, heeft dit geen betrekking op aanvraag van een watervergunning. In de toekomstige situatie fase 3 is geen open water in het gebied aanwezig en is beheer en onderhoud niet van toepassing.

Schoon water

Goede oppervlaktewaterkwaliteit en goed omgaan met hemelwater
Er worden geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zinken dakgoten) gebruikt. Voor de waterhuishoudkundige kunstwerken worden alleen milieuvriendelijke en niet-uitlogende materialen gebruikt.

Ter voorkoming van het onnodig belasten van de waterzuivering (RWZI's) wordt hemelwater zoveel als mogelijk direct geloosd op het oppervlaktewater. Aangezien de waterstromen in het projectgebied geen of geringe verontreinigingen bevatten kan het water zonder maatregelen direct in het oppervlaktewater worden geloosd. Daarnaast zijn voor deze lozingen over het algemeen geen individuele vergunningen of ontheffingen noodzakelijk.

Riolering
In het 'Handboek riolering, Leidraad bij ontwerp en aanleg van riolering' van de gemeente Diemen (2012) wordt als uitgangspunt genoemd dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater van gevels en daken wordt, indien mogelijk, benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) en mag rechtstreeks via het regenwaterriool naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd.
In de huidige situatie wordt het hemelwater van wegen afgevoerd via kolken naar het bestaande gescheiden stelsel naar het oppervlaktewater aan de andere kant van de Eekholt. In de toekomstige situatie blijft dit gehandhaafd.

Benodigde watervergunningen
Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. De volgende onderdelen van het project dienen door middel van een aanvraag watervergunning vergund te worden:
- Aanbrengen van verhard oppervlak.
- Aanleg van riolering.

Voor de notitie "Waterparagraaf Woonblokken 6 en 7 en Woontorens 3 en 4 Hollandpark Diemen" van Grontmij d.d. 26 januari 2016, wordt verwezen naar de Bijlage 9 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Er is over de voorgaande Watertoets/Waterparagraaf, opgesteld door Grontmij, in opdracht van Snippe Binnenstad BV, vooroverleg gevoerd met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht via Waternet (met mevrouw Corinne Daemen). Het Waterschap heeft de beschreven waterparagraaf/watertoets met betrekking tot de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 akkoord bevonden. Bij de verdere procedure en bij de uitvoering zal nader worden overlegd met het Waterschap.

8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur)

8.6.1 Wet- en regelgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wetgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke verordeningen.
De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw). Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling. Met de inwerkingtreding van de genoemde Flora- en faunawet per 1 april 2002 heeft de natuurtoets een sterker accent in de totale beoordeling van ruimtelijke ordenings- en omgevingsaspecten gekregen. Het gaat hierbij voornamelijk om de gevolgen voor de flora en fauna van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Van belang is ook de wijziging van de AMvB "Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten" (wijzigingen van kracht geworden d.d. 23 oktober 2007 en 22 december 2009), waarmee de ontheffingsmogelijkheden werden verruimd.
De bescherming van de soorten is verdeeld in vijf beschermingsniveaus:

- licht beschermde soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet);
- middelmatig beschermde soorten (tabel 2 van de Flora- en faunawet);
- zwaar beschermde soorten (tabel 3 van de Flora- en faunawet);
- vogels;
- vogels waarvan de nesten het hele jaar zijn beschermd.

Daarnaast geldt voor alle soorten, dus ook voor de niet beschermde soorten, de zorgplicht.
In het kader van de Flora- en faunawet zijn er meerdere gedragscodes opgesteld.

8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Door het bureau Eelerwoude is het Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark Diemen verricht (definitief rapport d.d. 19 mei 2015). Dit onderzoek is verricht voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord. De conclusies van dit onderzoek voor het onderhavige projectgebied worden hieronder beschreven.

8.6.2.1 Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied en het gebied Bergwijkpark liggen geen Natura 2000 gebieden. Op ongeveer 4,5 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Markermeer en IJmeer". Gezien de afstand tot dit Natura 2000-gebied, de invulling van de tussenliggende gebieden en de voorgenomen werkzaamheden wordt niet verwacht dat de werkzaamheden een invloed hebben op aangewezen habitattypen en -soorten. Met de voorgenomen realisatie wordt ook niet verwacht dat de kernopgaven van dit Natura 2000-gebied belemmerd worden in een mogelijke uitbreiding of kwaliteitsverbetering. Er wordt geen externe werking of cumulatie verwacht. Een toetsing op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Het projectgebied, gebied Bergwijkpark en omliggende gebied maken geen onderdeel uit van de EHS. Het projectgebied ligt op ongeveer 2 kilometer van begrensd EHS-gebied. Met de voorgenomen werkzaamheden worden geen negatieve effecten verwacht op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Van afname van areaal is geen sprake, tevens worden geen effecten verwacht die de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS significant aantasten. Een toetsing aan het EHS-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

8.6.2.2 Soortenbescherming

Op basis van diverse veldbezoeken door het bureau Eelerwoude is geconstateerd dat het gehele gebied Bergwijkpark Noord potentieel habitat biedt voor een aantal beschermde soorten. Het gebied biedt namelijk een geschikt leefgebied voor een aantal licht beschermde soorten tot zwaarder beschermde soorten.

Tabel 1-soorten
Uit deze groep zijn diverse soorten aanwezig zoals grondgebonden zoogdieren (konijnen) en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt ook voor deze groep de zorgplicht.

Tabel 2-soorten
De plant Rietorchis behoort tot deze groep, en komt in het plangebied Bergwijkpark voor. Indien er werkzaamheden ter plaatse van deze soort worden uitgevoerd, dient te worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Indien dit niet mogelijk is, dient er ontheffing te worden aangevraagd. Een aangepaste werkwijze is noodzakelijk en deze dienen in een werkprotocol te worden samengevat.

Tabel 3-soorten
Tot deze groep behoren de vleermuizen en de ringslang. Van de gewone dwergvleermuis zijn in vier gebouwen (vermoedelijke) verblijfplaatsen vastgesteld. Dit betreffen de gebouwen 6, 14, 16 en 20 op Afbeelding 8.7. Gebouw 6 bevindt zich in het onderhavige projectgebied. Bij de sloop van deze gebouwen is een ontheffing en aangepaste werkwijze noodzakelijk. De te nemen maatregelen dienen in een werkprotocol te worden samengevat. De noodzakelijke ontheffing voor de te slopen gebouwen 6, 14 en 16 is inmiddels verleend (kenmerk FF/75C/2014/0176). Voor het in acht te nemen werkprotocol "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing. Met de ontheffing en het werken volgens de voorschriften in de ontheffing en de maatregelen in het opgestelde ecologisch werkprotocol zijn er ten aanzien van de vleermuizen geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

In de tweede helft van 2014 zijn in en nabij het projectgebied vleermuiskasten opgehangen. De vleermuiskasten zullen beschikbaar blijven totdat er vleermuiskasten aan/in het woongebouw Blok 1 zijn geplaatst. Door het treffen van maatregelen kan op een verantwoorde wijze het gebouw worden gesloopt en het groen in de omgeving worden verwijderd. De vleermuiskasten hangen inmiddels aan een hooggeplaatste container op een onverstoorde plek. Medio 2016 zullen er vleermuiskasten in/nabij het park aan een zuil worden opgehangen.
In het gebouw Blok 1 worden vanwege de voorschriften uit de voorgenoemde ontheffing, en in het kader van de omgevingsvergunningen, twaalf permanente verblijfplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de gewone

dwergvleermuizen (volgens het "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" d.d. 15 oktober 2014). Deze twaalf genoemde permanente verblijfplaatsen zijn opgenomen op de bouwtekening van het gebouw Blok 1.

Met betrekking tot de ringslang dient met deze soort rekening te worden gehouden tijdens de werkzaamheden en ook deze soort dient in het ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Enkele zwervende dieren zijn niet uit te sluiten.

Afbeelding 8.7: Gebouwen in het gebied Bergwijkpark Noord, genummerd weergegeven. (Figuur 2 van het rapport "Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen" van het bureau Eelerwoude d.d. 19 mei 2015)

Vogels
Alle vogelsoorten in Nederland zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die nesten beschadigen of verstoren. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, tenzij is aangetoond dat er geen broedvogels aanwezig zijn en/of voorafgaand de werkzaamheden het gebied ongeschikt wordt gemaakt voor broedende vogels.

8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is dat geen schade aan soorten mag worden gedaan, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij dat de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen "voldoende zorg" in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat. Op een aantal soorten worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, omdat verblijfplaatsen niet ter plaatse van de werkzaamheden worden verwacht, maar kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient ook met deze soorten rekening worden gehouden. De aspecten die in een ecologisch werkprotocol moeten worden opgenomen zijn opgesomd in paragraaf 6.2.1 van het rapport van het bureau Eelerwoude.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 dient het Ecologische werkprotocol Bergwijkpark Diemen (d.d. 15 oktober 2014) in acht te worden genomen.

8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Flora- en faunawet (Ffw)

Als invulling wordt gegeven aan de zorgplicht en wordt gewerkt volgens de Ffw-ontheffing en het (opgestelde) ecologisch werkprotocol, dan wordt voldaan aan de kaders van de Flora- en faunawet. Er treden dan geen negatieve effecten voor de flora en fauna op.

Voor het rapport "Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen" van bureau Eelerwoude (projectnummer P6237), versie 5 definitief d.d. 19 mei 2015, wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.
Voor het "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" van bureau Eelerwoude (projectnummer 6237.2) d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.7 Externe Veiligheid

8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.
Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Beleidslijn Externe Veiligheid gemeente Diemen
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Diemen, die door de regio Amstelland-Meerlanden is opgesteld en wordt gehanteerd, staat het *stand still*-beginsel ten aanzien van het groepsrisico centraal. Alleen goed gemotiveerd en goed verantwoord kan van dat beginsel worden afgeweken. Indien een toename kleiner of gelijk is aan 1% (van de normwaarde) dan wordt dit niet gezien als afwijking van het *stand still*-beginsel. In dat geval wordt voldaan aan het *stand still*-beginsel, zodat een uitgebreidere onderbouwing van de noodzaak tot ontwikkelen met stedebouwkundige en/of financiële argumenten niet vereist is.

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg, over het water, of door middel van buisleidingen. Een knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat er een plafond wordt vastgesteld voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgevonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogenoemde risicocontouren. Binnen de 10-6 contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als een grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt niet op de kaart weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich veel mensen ophouden) en risicovolle bedrijven.

Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi.

Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, en ook bij omgevingsvergunning/omgevingsvergunningen ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, zoals de onderhavige. (En daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale Brandweer bij projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.
De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effect benadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Dat wil zeggen, dat gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade daarin niet zijn meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door de (toenmalige) Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (december 2007) opgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen - Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden (nieuwe) Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:

1. vervoer over de weg.
2. vervoer over het spoor.
3. vervoer over water (zee en binnenwater).
4. vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is geregeld met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) van 24 juli 2010.
Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Regeling Basisnet
In de Regeling Basisnet zijn sinds 1 april 2015 de Basisnetten Weg, Water en Spoor vastgelegd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:

- Berekeningen van PR 10^{-6}/jr.-contouren voor (rijks)wegen en spoorlijnen opgenomen in het Basisnet zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10^{-6}/jr.-contouren gelden.
- Bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen "rode" en "zwarte" vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. Tevens is aangegeven welke transporteenheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10^{-6}/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de Regeling worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren.
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg, Water als Spoor dienen de getallen uit de Regeling te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden LPG.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierbij geldt eveneens een grenswaarde en een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico

(GR) en een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1% letaliteitsgebied. Binnen het eerstgenoemde gebied geldt er een uitgebreide verantwoordingsplicht, in het laatstgenoemde gebied dient alleen de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan dient de ligging weer te geven van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Deze belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Plasbrandaandachtsgebied
Met de komst van het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het plasbrandaandachtsgebied. Dit betreft een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van de transportroute. Het plasbrandaandachtsgebied is geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand kan worden beheerst.

Verantwoording Groepsrisico
In het Bevi en in het Bevt is een verplichting opgenomen tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat elke wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en worden verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevt geldt voor elk plan binnen het invloedsgebied van een transportas een beperkte verantwoordingsplicht, waarbij enkel bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd dienen te worden. De uitgebreide verantwoordingsplicht geldt indien het plangebied allereerst binnen 200 meter van de transportas ligt. Daarnaast kan van de uitgebreide verantwoording GR worden afgezien, indien het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of niet met meer dan 10% toeneemt en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt.

Het beleid voor transportmodaliteiten stond beschreven in de "circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRvgs). Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes". Deze wijziging heeft geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het onderhavige verrichte onderzoek in 2014, omdat bij het onderzoek rekening is gehouden met het Basisnet dat reeds in de cRvgs was opgenomen en met de andere ontwikkelingen in beleid en regelgeving.

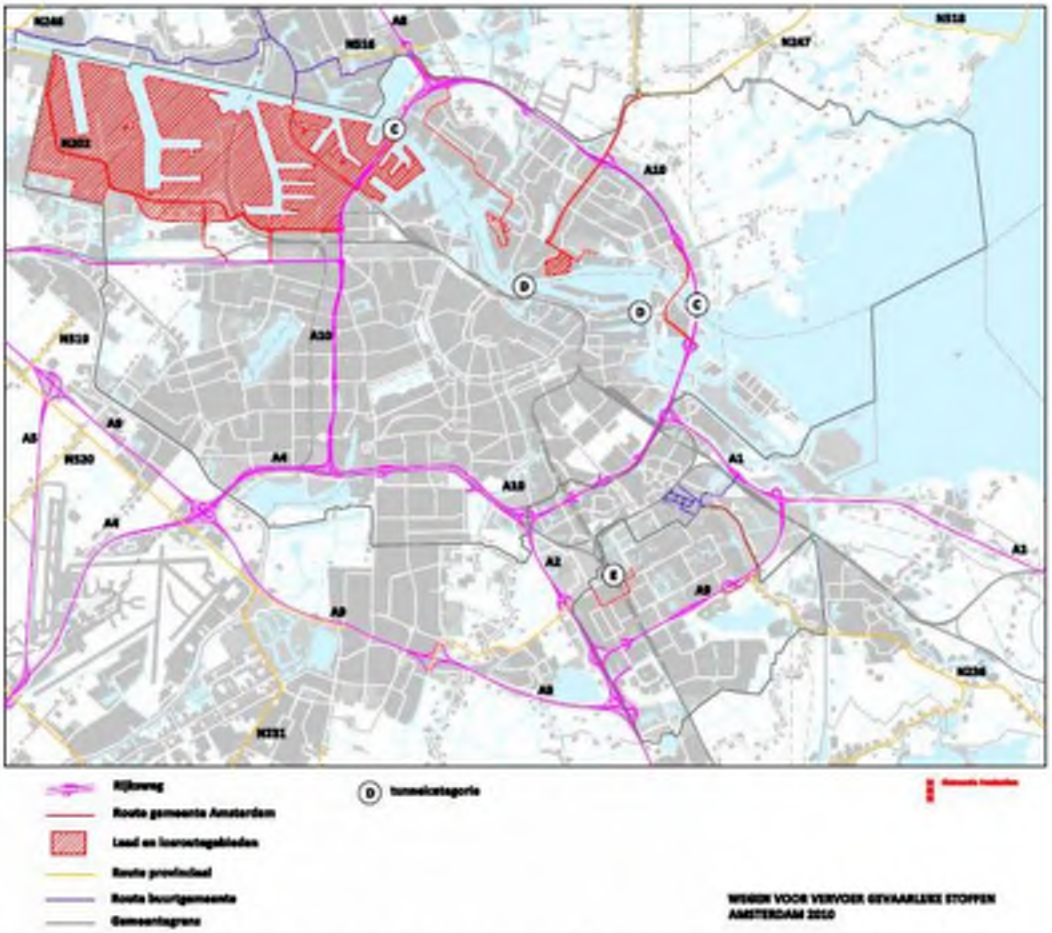
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen

Transport van gevaarlijke stoffen per spoor

In de gemeente Diemen vindt over het spoor transport van gevaarlijke stoffen plaats. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor vindt op korte afstand van het (plan)gebied Bergwijkpark plaats. Langs het gebied Bergwijkpark ligt het spoortraject Duivendrecht - Diemen. Het onderhavige projectgebied van de woongebouwen ligt ook op betrekkelijk korte afstand ten opzichte van de betreffende treinspoorverbinding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoortraject is onderzoek in verband met de externe veiligheid benodigd. In het kader van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark is onderzoek naar de externe veiligheid verricht. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark en past binnen de kaders van het externe veiligheid onderzoek. In de Paragrafen 8.7.3, 8.7.4 en 8.7.5 is het betreffende onderzoek van Antea Group "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor" behandeld.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

De route over de Weesperstraat en de routes over het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn aangewezen als een gemeentelijke transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gooiseweg en andere de lokale wegen nabij het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen in de omgeving van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn weergegeven op Afbeelding 8.8.

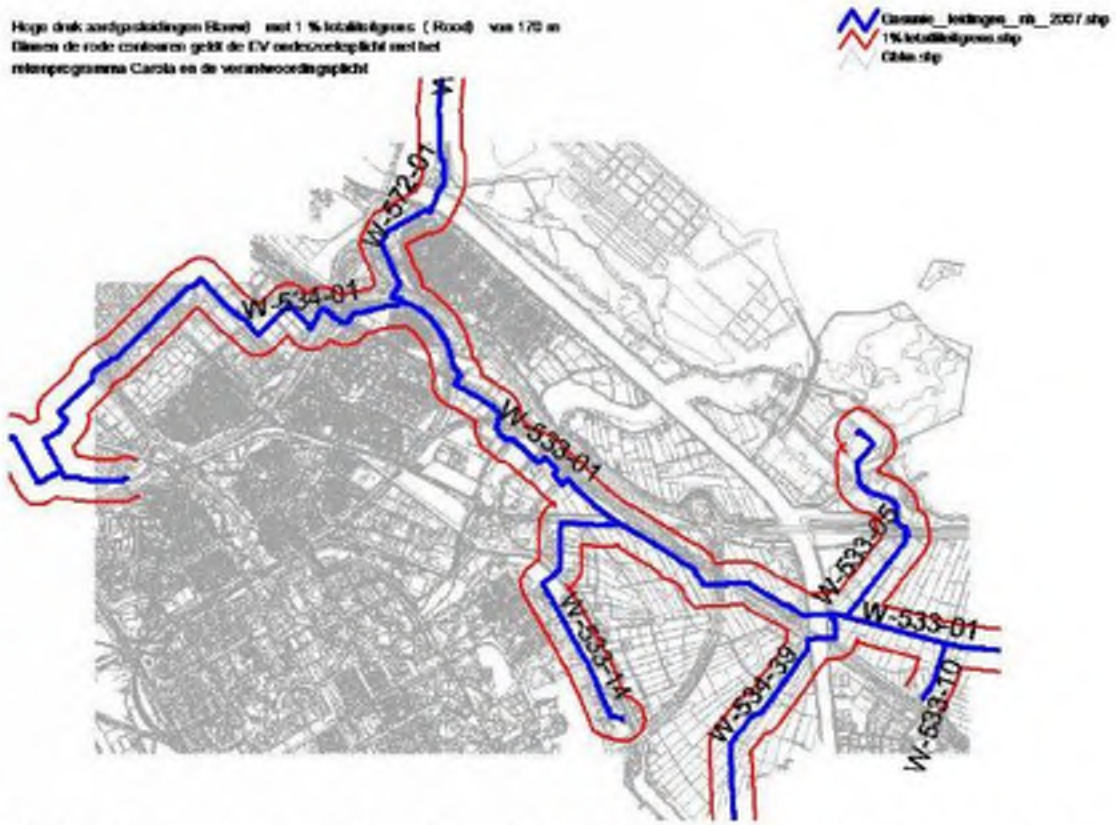


Afbeelding 8.8: Wegen aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen door de gemeente Amsterdam en buurgemeenten (Bron: website van de gemeente Amsterdam)

De modaliteit weg is gezien de ruime afstand tot aan het gebied Bergwijkpark geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project (en het bestemmingsplan Bergwijkpark). De beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen het (plan)gebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn op ten minste 200 meter gelegen van de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat de (beperkt) kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied van de transportroutes zijn gelegen en dat hiervoor een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd is.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water
Er is in of in de directe nabijheid van het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied geen vaarwater aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water is derhalve niet van belang voor het onderhavige project.

Transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen
Er bevinden zich geen hoge druk gastransportleidingen in het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied (zie Afbeelding 8.9). Verder bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in het gebied Bergwijkpark. Het transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen is derhalve niet van belang voor het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.



Afbeelding 8.9: Ligging van hoge druk gasleidingen in de omgeving van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied

8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid

Het bureau Antea Group heeft het onderwerp externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling van Bergwijkpark onderzocht, onder meer in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor", d.d. 27 oktober 2014 (zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing).
De uitkomsten van de berekeningen zijn uitgevoerd met het programma RBM II. Op basis van deze uitkomsten worden de conclusies getrokken. Uitgebreide rapportages van de berekeningen zijn opgenomen in het hiervoor genoemde rapport.
Risicobronnen ten aanzien van het plangebied Bergwijkpark kunnen risicovolle inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, over het water en/of door buisleidingen zijn. Verder kan ook de luchthaven Schiphol een risicobron zijn. In Paragraaf 8.7.2 is al onderbouwd dat de weg, het water en buisleidingen geen relevante risicobronnen zijn voor Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied. In Paragraaf 8.7.4 wordt de luchthaven Schiphol beschouwd.

In de gemeente Diemen en nabij Bergwijkpark vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Aan het vervoer van deze gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden.
Voor de gehele ontwikkeling van het gebied Bergwijkpark Noord is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Daarbij zijn in het kader van het Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 de aspecten van de verantwoordingsplicht beschouwd. De resultaten van de risicoanalyse aangaande het spoortraject Duivendrecht - Diemen komen in Paragraaf 8.7.5 aan bod. Hieronder zijn de uitgangspunten voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gegeven.

Trajectgegevens spoorwegverbinding Duivendrecht - Diemen
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een spoortraject met een lengte van ruim 2,7 kilometer gedefinieerd. Het traject is zo gekozen dat de nieuwe ontwikkeling in het midden van het traject geprojecteerd ligt en het traject 1.000 meter aan weerszijden doorloopt conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). In onderstaande tabel staan de gegevens die zijn gebruikt voor de risicoberekeningen in RBM II.

Traject	Type spoortraject	Breedte	Frequentie
Duivendrecht-Diemen	Hoge snelheid	9 meter	$6.072*10^{-8}$

Vervoerscijfers
Voor de berekeningen zijn de volgende transporthoeveelheden gebruikt, volgens cijfers zoals in Bijlage 4 van de cRvgs vermeld [en dit zijn dezelfde gegevens als in de Regeling Basisnet], afkomstig uit het Basisnet Spoor.

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteiten	Invloedsgebied (meter)
A	Brandbare gassen	1.440	460
B2	Toxische gassen	910	995
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.670	35
D3	Toxische vloeistoffen	1.110	375
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180	> 4.000

Omdat het Basisnet een vervoersplafond heeft dat zeker tot 2025 blijft gelden, worden voor 2025 dezelfde vervoerscijfers gehanteerd als voor 2015.

8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten zuiden/zuidwesten van Amsterdam, wordt ook meegenomen in de beschouwing van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 van het onderzoeksrapport van het bureau Antea Group is externe veiligheid en Schiphol, met betrekking tot het gebied Bergwijkpark, aan bod gekomen.

Het externe veiligheidsbeleid voor burgerluchthavens is opgenomen in de Wet luchtvaart (Wlv). Er moeten obstakelvrije vlakken en veiligheidszones (RESA: runway end safety areas) zonder bebouwing worden aangehouden en er moeten rampenbestrijdingsorganisaties worden opgezet. Voor de luchtvaart is het Plaatsgebonden Risico (PR) leidend.
In het kader van de Wet luchtvaart (Wlv) is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vastgesteld in 2002, voor het laatst gewijzigd in [2015]. Hierin zijn de zogenoemde beperkingengebieden opgenomen. Deze zijn gericht op de beperkingen die ontstaan door geluid en externe veiligheid vanwege het luchtverkeer.

Plaatsgebonden Risico (PR) en Schiphol

In de Wet luchtvaart (Wlv) is geformuleerd dat het gebied binnen de PR-contour 10^{-5} wordt aangemerkt als veiligheidssloopzone. Binnen dat gebied moeten woningen aan hun bestemming worden onttrokken en geldt er een nieuwbouwverbod. Binnen het gebied binnen de PR-contour 10^{-6} is er het "beperkingengebied nieuwbouw bedrijven". Binnen dat gebied geldt er een nieuwbouwverbod, tenzij er een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.
In het rapport van Antea Group wordt aangetoond dat het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 niet binnen de genoemde PR-contour 10^{-6} (en PR-contour 10^{-7} de ligt). Het projectgebied valt daarom buiten de gebieden waarvoor beperkingen gelden volgens het Luchthavenindelingbesluit 2014 (LIB 2014). Enkel de hoogte van de bebouwing is aan een beperking onderworpen. De gebouwen mogen maximaal 150 meter hoog zijn binnen het plan- en projectgebied. De maximale bebouwingshoogtes volgens de onderhavige bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen ruim binnen de norm voor de maximale bouwhoogte.

Groepsrisico (GR) en Schiphol

Uit het rapport van Antea Group blijkt dat de ontwikkeling van het plangebied Bergwijkpark niet tot een verandering van het groepsrisico leidt vanwege Schiphol. Er is verder geen wettelijke noodzaak tot een berekening van het groepsrisico. Het toepassen van de beperkingengebieden geeft al sturing op de situering van gebouwen met hoge bevolkingsdichtheden binnen de risicocontouren van Schiphol en geeft daarmee ook sturing aan de hoogte van het groepsrisico. Door rekening te houden met het aanvullende beleid van de zogenoemde "Pronkbrief" is daarmee volgens het onderzoeksrapport voldoende aandacht aan het groepsrisico bij Schiphol besteed.
De hierboven genoemde "Pronkbrief" is de brief van 23 november 2001 van de toenmalige minister van VROM, Pronk. In deze brief heeft de minister geschreven welke ruimtelijke maatregelen noodzakelijk zijn om het groepsrisico vanwege Schiphol te kunnen beheersen. De brief heeft geen wettelijke status en is niet opgenomen in beleidsnota's of in wettelijke regelingen. Wel wordt in de praktijk met deze brief bij de verantwoording van het Groepsrisico (GR) rekening gehouden.
Voor het Groepsrisico (GR) vanwege het opstijgend of landend vliegverkeer is geen beleid geformuleerd dat wettelijk is geborgd. Binnen de Wet luchtvaart (Wlv) of in de daarop gebaseerde regelgeving is geen verplichting opgenomen voor een berekening van het groepsrisico bij een ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van Schiphol. Conform de genoemde Pronkbrief is de 10^{-7}-contour bepalend voor het groepsrisico en geldt hierbinnen de verantwoordingsplicht. Uit Afbeelding 8.10 blijkt echter dat alleen het zuidwestelijke deel van het plangebied Bergwijkpark (buiten het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) voor een klein deel binnen deze contour ligt. Dit gedeelte heeft een verkeers- en groenfunctie en deze functies zullen behouden blijven, en hier worden geen verblijfsfuncties mogelijk gemaakt. De herontwikkeling van Bergwijkpark leidt niet tot een verandering van het aantal personen binnen de 10^{-7}-contour.

Uit het voorgaande volgt dat de externe risico's vanwege Schiphol geen belemmeringen opleveren voor de herontwikkeling van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied.

Figuur 3.4: uitsnede met plangebied en PR 10-7 contour

Afbeelding 8.10: ***Uitsnede met plangebied Bergwijkpark (rode lijn) en de PR 10^{-7}-contour Schiphol. (Figuur 3.4 uit het onderzoeksrapport van Antea Group)***

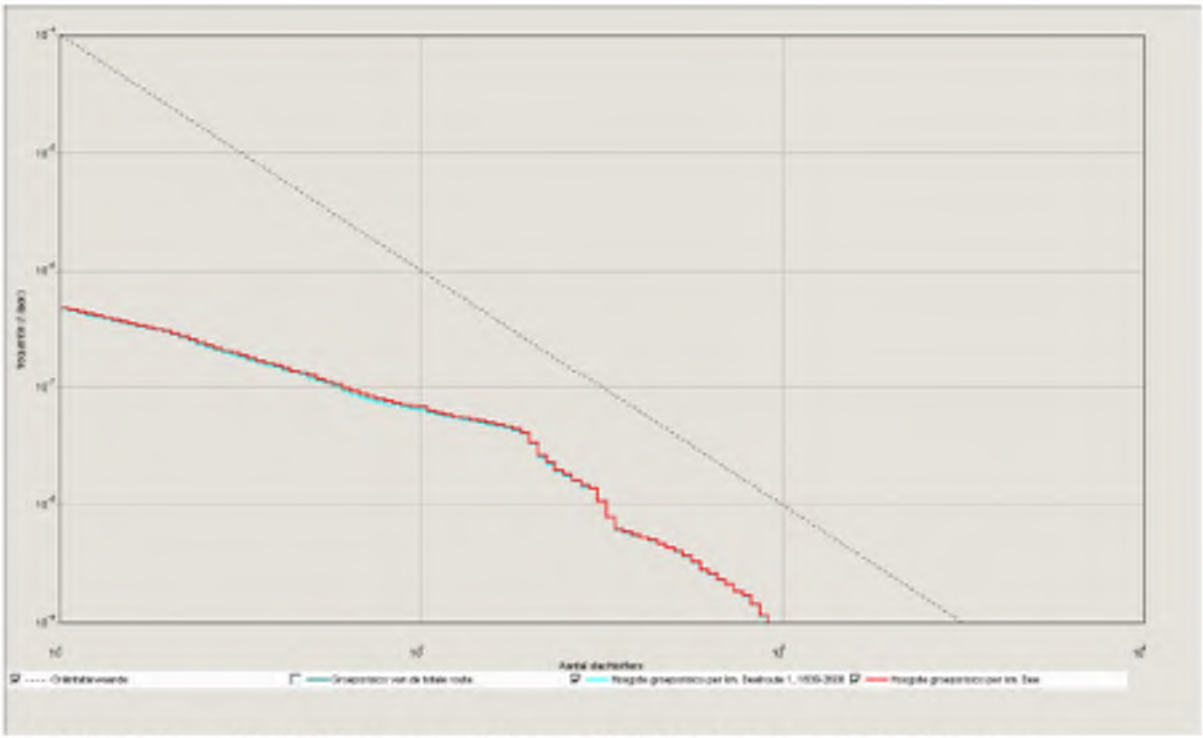
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Diemen

Er vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Diemen, dit is het traject 30115 volgens Bijlage 4 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs).
(De circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes" en de "Regeling Basisnet", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Plaatsgebonden risico
De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}/jaar) geldt als een juridisch harde norm ter voorkoming van de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze risicocontour.
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet voor de spoorlijnen niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in Tabel 4 van de cRvgs [en inmiddels in de Regeling Basisnet] in de zogenaamde veiligheidszone. Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Bergwijkpark 6 meter. Deze veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied Bergwijkpark en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkeling van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied.

Groepsrisico
Op Afbeelding 8.11 zijn de (juridische) referentiesituatie en de plansituatie in één grafiek zichtbaar gemaakt. In het rood is de plansituatie zichtbaar, en in het blauw is de (juridische) referentiesituatie weergegeven. Dit zijn de twee varianten die in het kader van het bestemmingsplan met elkaar dienen te worden vergeleken. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico op enkele plaatsen in de curve beperkt toeneemt. De verklaring hiervoor is dat door de functieverandering van voornamelijk kantoren naar woningen de personendichtheid in de nacht toeneemt wanneer het meeste vervoer plaatsvindt. Dat de toename beperkt is, komt door de hoge personendichtheden, die in de omgeving aanwezig zijn in de referentiesituatie. Ook vinden veel van de ontwikkelingen plaats op een grote afstand van de spoorlijn waar ze relatief weinig bijdragen aan het groepsrisico.
Het maximale groepsrisico is in de referentiesituatie berekend op 0,158 maal (of 15,8% van) de oriëntatiewaarde. Dit maximale groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe tot 0,163 maal (of 16,3% van) de oriëntatiewaarde. Daarmee neemt het maximale groepsrisico met 0,5% van de oriëntatiewaarde toe.

In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Diemen staat het *stand still* beginsel ten aanzien van het groepsrisico centraal. In dit geval wordt voldaan aan het *stand still* beginsel, zodat een uitgebreidere onderbouwing van de noodzaak tot ontwikkelen, met stedebouwkundige en/of financiële argumenten, op grond van de beleidsrichtlijn niet vereist is. Wel gelden alle elementen uit de verantwoordingsplicht zoals in de cRvgs zijn geformuleerd.



Afbeelding 8.11: ***Het berekende groepsrisico voor de (juridische) referentiesituatie (blauw) en plansituatie (rood). (Figuur 7.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 28)***

Conclusies onderzoek externe veiligheid spoorlijn Duivendrecht - Diemen

Het onderzoek van Antea Group heeft geleid tot de onderstaande conclusies met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht - Diemen en de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in tabel 4 van de cRvgs in de zogenaamde veiligheidszone. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Bergwijkpark maximaal 6 meter. De Plaatsgebonden Risicocontour (PR contour) veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkelingen.

Groepsrisico (GR)

Op basis van de berekeningen met de cijfers uit het Basisnet blijkt, dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt. Vergelijking van de situaties laat zien dat door de ontwikkeling in Bergwijkpark het groepsrisico (beperkt) toeneemt (zie Afbeelding 8.11). De verklaring hiervoor is dat de kantoren plaatsmaken voor met name woningbouw waardoor meer personen 's nachts aanwezig zijn. Dit is de periode waarin het meeste vervoer plaatsvindt. De toename is echter beperkt, vanwege de relatief hoge bevolkingsdichtheid in het gebied, waardoor het aantal personen relatief gezien beperkt toeneemt.

Verantwoordingsplicht

In de cRvgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Er dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt, en bij de ontwikkeling van Bergwijkpark neemt het groepsrisico toe. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie wel of niet te accepteren. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dat is in de hoofdstukken 6 en 7 van het onderzoeksrapport uitgewerkt.
De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking. Afbeelding 8.12 geeft een overzicht van onderdelen die in een verantwoording naar voren komen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Oranjewoud/Save in opdracht van de Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, december 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 6.1: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Afbeelding 8.12: ***Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. (Figuur 6.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 26)***

Restrisico
Ongeacht de inzet van de ontwikkelaar, de gemeente en de hulpverleningsdiensten, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. De procedure van verantwoording dient er voor om alle belangen zorgvuldig af te wegen en een goed onderbouwd besluit te nemen. Het besluit zal dan luiden dat na het nemen van (extra) maatregelen dit restrisico in dit geval onder déze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader wel/niet aanvaardbaar is. Dit besluit is aan het bevoegd gezag van de gemeente Diemen.

Aanleiding voor het in gang zetten van een verantwoordingsproces is vaak een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van een risicobron, waardoor een verhoging van het groepsrisico optreedt. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) [en het "Besluit externe veiligheid transportroutes"] moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (de gemeenteraad in het bijzonder). (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Afbakeningen
Op basis van de aspecten die bij Afbeelding 8.12 zijn benoemd, is gekeken naar de veiligheidssituatie nadat de ontwikkelingen in Bergwijkpark zijn gerealiseerd. Dit teneinde het restrisico te bepalen en maatregelen aan te wijzen die de situatie in het plangebied veiliger maken.

In het rapport van Antea Group worden bovenstaande aspecten beschouwd op basis van de twee relevante scenario's in het plangebied Bergwijkpark: het toxisch scenario en het BLEVE-scenario.

Figuur 6.2: De ligging van het BLEVE-scenario en toxische scenario over het plangebied

Afbeelding 8.13: ***De ligging van het BLEVE-scenario en het toxisch scenario over het plangebied Bergwijkpark. (De rode lijn is de Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} ; deze bedraagt 6 meter en raakt het plan- en projectgebied niet. (Figuur 6.2 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 27)***

Op Afbeelding 8.12 is inzichtelijk gemaakt hoever beide scenario's over het plangebied Bergwijkpark vallen. Het toxisch scenario ligt over het gehele plangebied heen. Het BLEVE-scenario reikt tot ongeveer tweederde van het plangebied, tot het huidige Zilvermeeuwpad, en dus ook over het onderhavige projectgebied. Verder is op Afbeelding 9.12 in rood de Plaatsgebonden Risicocontour (PR) van 10^{-6} aangegeven. Deze PR-contour 10^{-6} van maximaal 6 meter reikt niet over het plan- en projectgebied.

- BLEVE-scenario: het scenario waarbij een LPG-ketelwagen met brandbaar gas (vaak propaan) tot ontploffing komt en een druk- en hittegolf veroorzaakt. Onderscheid wordt gemaakt tussen een "warme" BLEVE, die kan optreden na circa 20-30 minuten forse hittebelasting van een LPG-ketelwagen, en een "koude" BLEVE die ogenblikkelijk op kan treden na een mechanisch defect van de LPG-ketelwagen. Het invloedsgebied (ook wel 1%-letaliteitsgebied, dus het gebied waarbinnen 1% van de blootgestelde personen overlijdt) van een BLEVE op het spoor bedraagt circa 460 meter.
- Toxisch scenario: Het gevaar van een toxische wolk is dat deze door personen in de omgeving van het incident ingeademd wordt. Afhankelijk van de concentratie kan door blootstelling letaal letsel optreden. Het invloedsgebied kan enkele kilometers bedragen en hangt mede af van de weersgesteldheid op het moment van de calamiteit.

Bij de verantwoordingsplicht worden normaliter bronmaatregelen overwogen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ligt echter niet binnen de bevoegdheid van de gemeente Diemen, maar is in het Basisnet Spoor door de Rijksoverheid geregeld. Om die reden zijn er geen bronmaatregelen overwogen in het onderzoeksrapport van Antea Group.

Uitwerking stedebouwkundige structuur

Bij de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van bluswater, de wegenstructuur, en de oriëntatie van de gebouwen ten opzichte van de risicobron. Voor het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark, dat de eerste bouwfase vormt, is de stedebouwkundige structuur al wel volledig bekend, maar voor de rest van het plangebied is deze informatie gedeeltelijk aanwezig of afwezig. Dat betekent dat door het adviesbureau Antea Group in het onderzoeksrapport de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid merendeel wordt gedaan in de vorm van adviezen over de werkelijke situatie.

Omvang groepsrisico
In de grafiek van de Afbeelding 8.11 is de omvang van het groepsrisico in de plansituatie afgezet tegen de juridische referentiesituatie. Zichtbaar is dat de ontwikkelingen leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico, aangezien op meerdere plaatsen de blauwe lijn net onder de rode lijn ligt. In beide situaties ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en net boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat de risico's niet heel hoog zijn en dat de ontwikkelingen slechts leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico. Hierdoor vervalt niet de noodzaak tot het beschouwen van verschillende maatregelen, maar wel kan dit worden meegenomen in de afweging welke maatregelen nodig zijn en hoe ingrijpend ze dienen te zijn.
Zelfredzaamheid
- Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijf, zijn in de plansituatie mogelijk. Bij voorkeur worden deze in zuidelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark gerealiseerd.
- Vluchtwegen zijn van de risicobron afgericht en voldoende wegen leiden uit het plangebied.
- De (nood)uitgangen van de gebouwen zijn bij voorkeur van de risicobron af gericht of leiden direct naar de dichtstbijzijnde vluchtweg.
- Regel dat de mechanische ventilatie, indien aanwezig, per gebouw uitgeschakeld kan worden.
- Gezien de beperkte risico's worden bouwkundige maatregelen tegen een BLEVE niet overwogen.

Bestrijdbaarheid
- Vanuit de brandweerkazerne in Diemen kan de zorgnorm voor opkomsttijd behaald worden.
- Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark wordt goed bereikbaar voor de hulpdiensten en kan tweezijdig bereikt worden. Dit dient volgens het onderzoeksrapport toegepast te worden voor het gehele plangebied.
- Als in het gehele plangebied de aanwezigheid van open water wordt geborgd, en er primaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen worden gerealiseerd, naar het voorbeeld van het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark [bij de woongebouwen Blok 1, Toren 1 en Blok 2], dan is de bestrijdbaarheid op orde.

Ruimtelijke maatregelen
- Het schuiven met ruimtelijke elementen binnen het plangebied Bergwijkpark is, gezien het een herontwikkeling betreft en het gehele plangebied bij voorkeur wordt benut, niet wenselijk. Hier spelen andere aspecten dan externe veiligheid een rol.
- Functieverandering wordt niet overwogen, gezien de behoefte die bestaat aan woningen in plaats van kantoren.

Risicocommunicatie
- De WAS-dekking in het gebied is voldoende.
- In een later stadium, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient gelet te worden op aspecten als obstakelvrije ontvluchting en training van evacuatie.
- Een goede risicocommunicatie naar de burgers toe is van belang.

Tijdsaspect
- Aan de kant van de risicobron, het spoor, zijn geen veranderingen te verwachten in de komende tijd, na de invoering van het Basisnet.

8.7.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland

Volgens het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland "Advies Externe Veiligheid woningbouwplannen Bergwijkpark Noord in Diemen" d.d. 2 oktober 2014 (zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing), wordt aan de gemeente Diemen geadviseerd om bij de overwegingen op het gebied van externe veiligheid het volgende te betrekken:

- De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.
- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

a. Bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening houden met de effecten van de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen.
b. Installaties en voorzieningen in gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt.
c. Vluchtroutes uit het gebied en uit gebouwen van het spoor af realiseren.
d. Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.
e. Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.
f. Functies voor personen die zichzelf niet goed kunnen redden alleen in de zuidelijke helft van het plangebied bestemmen.

Met het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland is bij het opstellen van het Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 rekening gehouden, en wel op de volgende manieren:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico is in het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland van 2 oktober 2014 geschreven (blz. 6) met betrekking tot de BLEVE contour dat "als een kinderdagverblijf of een peuterspeelzaal gewenst is, dan is de zuidelijke helft van het plangebied de beste plaats". Dat is de reden dat in het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.
- Het advies van de Brandweer over het "nemen van maatregelen", zoals hierboven onder a tot en met f zijn beschreven, worden in de uitwerking van de bouwplannen meegenomen.

8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt, kan aan de wet- en regelgeving en het beleid met betrekking tot de externe veiligheid worden voldaan, als de omschreven aanbevelingen en voorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid kan het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden uitgevoerd, met dien verstande dat functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

Voor het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen" van adviesbureau Antea Group (projectnummer 268970) d.d. 27 oktober 2014, zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.
Voor het "Advies Externe Veiligheid woningbouwplannen Bergwijkpark-Noord in Diemen" van Brandweer Amsterdam-Amstelland (referentie 26/RoEv-2014) d.d. 2 oktober 2014, zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.8 Bedrijven & Milieuzonering

Er zijn geen bedrijven in de omgeving van het projectgebied aanwezig die, afgezien van aspect geluid, milieuhinderaspecten opleveren voor het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De geluidsaspecten van het GVB zijn in Paragraaf 8.2 zijn beschreven. Er is een gezoneerd industrieterrein Verrijn Stuart aanwezig ten oosten van het projectgebied. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen binnen de 50 dB(A) zone. Met betrekking tot het industrielawaai en de piekgeluiden worden maatregelen getroffen.

8.9 Spoorwegwet. Bouwen nabij het Spoor

Voor de bebouwing grenzend aan het talud van de metrolijn dient op grond van de spoorweg wet- en regelgeving volgens informatie van het GVB een zone op grond van de spoorwegwet- en regelgeving in acht te worden genomen.[47]
Er zal voor het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 een vergunning bij het GVB worden aangevraagd. Hoewel er reeds lang een nieuwe spoorwegwet van kracht was, de Spoorwegwet (inwerkingtreding 23 april 2003), gold tot voor kort voor de metrospoorlijnen nog steeds het regime van de oude Spoorwegwet uit 1875. De Spoorwegwet 1875 is per 1 december 2015 vervallen. De regelgeving met betrekking tot het metrospoor is nu opgenomen in de Wet lokaal spoor (Staatsblad 528, 2015) en in het Besluit tot aanwijzing van lokale spoorwegen (Staatsblad 529, 2015).
Uit artikel 12, lid 1 e.v. van de Wet lokaal spoor volgt, dat: "het (….) verboden [is] op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur. (...)".
De conclusie luidt dat er op grond van de Wet lokaal spoor een vergunning moet worden aangevraagd omdat er in de directe nabijheid van het metrospoor wordt gebouwd.

8.10 Trillingshinder

In verband met eventuele trillingshinder is onderzoek verricht. Het onderzoek is verricht door Fugro Geoservices BV. Uit het onderzoeksrapport "Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen" d.d. 26 mei 2015 en uit het onderzoeksrapport "Trillingsmetingen metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen" d.d. 17 juni 2015 volgt dat, omdat de grenswaarden aan de draagconstructie bij locatie 1 (Toren 1) en locatie 3 (Toren 4) niet wordt overschreden, wordt verwacht dat geen risico op schade door de metropassages aanwezig is. Omdat op locatie 2 (nabij Toren 3) de grenswaarde wordt overschreden is hier risico op schade.
Omdat de streefwaarde A1 op de vloeren overschreden worden, wordt verwacht dat hinderbeleving aannemelijk is. Omdat geen gegevens van herhalingspassages beschikbaar zijn, is geen oordeel ten aanzien van streefwaarde A3 te maken. Qua perceptie worden de trillingen als 'matige hinder' omschreven.
Om de optredende trillingsintensiteiten te reduceren zijn volgens het rapport van 17 juni 2015 verscheidene reducerende maatregelen toepasbaar. Deze variëren van maatregelen bij de bron tot bij de nieuwbouw in de grond. Omdat bij de bron (spoorbaanlichaam) geen maatregelen mogelijk zijn, is dit hier geen optie. Maatregelen in het medium (bodem en wegconstructie) met een trillingscherm dan wel maatregelen in de nieuwbouw kunnen een optie zijn, waarbij verwacht wordt dat de maatregel trillingscherm in het medium economisch gezien het aantrekkelijkst is. Geadviseerd is door Fugro Geoservices BV in het medium ter hoogte van de draagconstructie/gevel een trillingscherm toe te passen. Gedacht wordt aan een polystyreen scherm (piepschuim PS) van enige afmetingen (dikte en diepte) dat direct naast de fundering wordt aangebracht.
Met het rapport van Fugro Geoservices BV "Plaxis analyses trillingscherm metropassage nieuwbouw Eekholt 20-26, 28-34 te Diemen" d.d. 26 november 2015 wordt een dimensionering van het trillingscherm en van de plaats daarvan gegeven.

---

[47] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015 (blz. 9).

Voor de rapporten van Fugro Geoservices BV zie de Bijlagen 11, 12 en 13 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing: "Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen" d.d. 26 mei 2015 (Bijlage 11); "Trillingsmetingen metropassage" d.d. 17 juni 2015 (Bijlage 12); "Plaxis analyses trillingscherm metropassage" d.d. 26 november 2015 (Bijlage 13).

8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling

Onderstaand is beoordeeld of bij deze Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige omgevingsvergunningen een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd of dat er een formele m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Volgens lid D 11.2 van de Bijlage bij het "Besluit milieueffectrapportage" dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordelingsrapport te worden opgesteld[48], in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien bij een project sprake is van (tenminste) één van de gevallen benoemd in lid D 11.2, is er een m.e.r-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage.

Met het project voor de bouw van 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden de criteria van lid D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage niet gehaald, zodat een m.e.r-beoordeling in principe niet noodzakelijk zou zijn voor het onderhavige project.

Als de drempelwaarde ten aanzien van de activiteit niet wordt bereikt, dan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor onderhavig project is opgesteld in de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", en is als Bijlage 18 opgenomen bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

De conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is:

Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig geacht. Bovendien is er voor het grotere plan, waar het betreffende project onderdeel van uitmaakt, een PlanMER opgesteld. Tevens wordt het bestemmingsplan, waarvoor het PlanMER Bergwijkpark is opgesteld, binnenkort vastgesteld.

Het PlanMER heeft reeds inzicht gegeven in de milieueffecten van het grotere plan. Daarmee is ten aanzien van het (deel)project al rekening gehouden met de gecumuleerde effecten als van gevolg van de andere (deel)projecten of plandelen bij elkaar. Tevens is in het PlanMER rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Deze notitie inzake de m.e.r.-beoordeling heeft inzicht gegeven in specifiek de milieusituatie bij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De maatregelen in het kader van het project zijn tevens inzichtelijk gemaakt. De maatregelen beperken zich tot het projectgebied, ofwel maatregelen in het kader van het grotere plan zijn bij realisatie van het project (nog) niet benodigd.

---

[48] Of in het geval van een kaderstellend plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Het is niet nodig om een (project-)m.e.r.-procedure te voeren en een ProjectMER op te stellen. Een nadere m.e.r.-beoordeling is eveneens niet nodig. De milieueffecten en de maatregelen zijn met deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het PlanMER voldoende inzichtelijk gemaakt. Het is niet gebleken dat het voorgenomen project aanvullende effecten op/voor het milieu met zich meebrengt die nog niet waren voorzien met het PlanMER.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ofwel de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7" d.d. 7 maart 2016 (versie 1.2), zie Bijlage 18 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het "MilieuEffectRapport Bergwijkpark Diemen – PlanMER Bestemmingsplan" d.d. 17 augustus 2015, zie Bijlage 19 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor de aanvulling op het milieueffectrapport "Notitie beoordeling gezondheid MilieuEffectRapport Bergwijkpark – PlanMER Bestemmingsplan" d.d. 21 december 2015, zie Bijlage 20 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd. Ook is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt ingegaan op de relatie van het project met de Crisis- en herstelwet (Chw).

9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is opgesteld voor een uitgebreide omgevingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3e Wabo. Daarbij worden/zijn voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, en in het kader van de uitgebreide omgevingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3e Wabo, ontwerp-besluiten opgesteld. De ontwerp-besluiten zullen de ruimtelijke onderbouwing zes weken ter inzage worden gelegd volgens afdeling 3.4 Awb. Tegelijk met de ontwerp-besluiten voor de onderhavige omgevingsvergunningen zal ook het ontwerp-besluit Hogere grenswaarden o.g.v. de Wet geluidhinder (Wgh) ter inzage worden gelegd met toepassing van de gemeentelijke coördinatieregeling. De zienswijzen, die in die periode worden ingediend, zullen bij het nemen van de besluiten omtrent de omgevingsvergunningen en bij het besluit over de Hogere grenswaarden worden betrokken.

9.3 Economische Uitvoerbaarheid

De directe kosten van het project komen voor rekening van de aanvrager. Voor de gemeentelijke kosten zal door de aanvrager van de omgevingsvergunningen met de gemeente Diemen een anterieure overeenkomst worden gesloten. Deze anterieure overeenkomst dient te worden gesloten voordat het besluit wordt genomen over de onderhavige omgevingsvergunningen. Zowel de kosten van de gemeente als die van het project zijn daarmee anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

9.4 Grondexploitatie

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder een categorie volgens artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid d Bro) waarvoor een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden. Aangezien er een anterieure overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente en de aanvrager van de onderhavige omgevingsvergunningen zijn de kosten anderszins verzekerd. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

9.5 Crisis- en herstelwet (Chw)

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Bijlage I bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden

krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan (….) wordt afgeweken, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". In het onderhavige geval wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Bovendien is er ook sprake van een herstructureringsgebied. Vanwege deze reden valt het project onder de Crisis- en herstelwet (Chw).

BIJLAGEN

Bij deze Ruimtelijke Onderbouwing behoren een aantal losse bijlagen die van belang zijn voor de juridische onderbouwing daarvan. Dit zijn de volgende bijlagen:

1. Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte, RIGO Research en Advies, d.d. 3 november 2014.
2. *Akoestisch onderzoek:* Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek, DGMR (M.2014.0527.21.R001), d.d. 1 februari 2016.
3. *Luchtkwaliteitsonderzoek:* Bestemmingsplan Bergwijkpark - Onderzoek luchtkwaliteit, DGMR (M.2014.0527.02.R001), d.d. 5 december 2014.
4. Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen, RSM, september 2014.
5. Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen, bureau Eelerwoude (projectnummer P6237), versie 5 definitief, d.d. 19 mei 2015.
6. Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen, bureau Eelerwoude (projectnummer 6237.2) d.d. 15 oktober 2014.
7. Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, Antea Group (projectnr. 268970), d.d. 27 oktober 2014.
8. Advies Externe Veiligheid Bergwijkpark-Noord in Diemen, Brandweer Amsterdam-Amstelland (Referentie 26/RoEv-2014), d.d. 2 oktober 2014.
9. Waterparagraaf Woonblokken 6 en 7 en Woontorens 3 en 4 Hollandpark Diemen, Grontmij, d.d. 26 januari 2016.
10. Stedebouwkundig Plan "Holland Park, Urban Picturesque", Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
11. Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen, Fugro Geoservices BV, d.d. 26 mei 2015.
12. Trillingsmetingen metropassage, Fugro Geoservices BV, d.d. 17 juni 2015.
13. Plaxis analyses trillingscherm metropassage nieuwbouw Eekholt 20-26, 28-34 te Diemen, Fugro Geoservices BV, d.d. 26 november 2015.
14. Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park, d.d. 9 juli 2014.
15. Bezonningsstudie i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2, d.d. 15 juli 2015.
16. Regionale behoefteraming voorzieningen Bergwijkpark, Bureau Stedelijke Planning, d.d. 13 november 2015.
17. Regels "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", gemeente Diemen / Metafoor RO, d.d. 17 december 2015.
18. *Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling* "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", Metafoor RO, d.d. 7 maart 2016 (versie 1.2).
19. MilieuEffectRapport Bergwijkpark Diemen – PlanMER Bestemmingsplan, Metafoor RO, d.d. 17 augustus 2015.
20. Notitie beoordeling gezondheid MilieuEffectRapport Bergwijkpark – PlanMER Bestemmingsplan, Metafoor RO, d.d. 21 december 2015.
21. Holland Park - Studie aansluiting blok 7 op Diemer Circle, Soeters Van Eldonk architecten, d.d. 15 september 2015.
22. Kaart begrenzing projectgebied en besluitgebied (gecombineerd) van de omgevingsvergunningen woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, d.d. 6 januari 2016.
23. Kaart besluitgebieden omgevingsvergunningen woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, d.d. 10 maart 2016.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Ruimtelijke Onderbouwing

Bij het verzoek om

Omgevingsvergunningen

ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 2.7 Wabo

Project
Molijnlaan 166-172 te Nunspeet

23 juli 2021

versie 1.1

Gemeente Nunspeet

Markt 1
---- -- Nunspeet

Postbus -----
------ -- Nunspeet

T 0341-[redacted]
F ----- - -------
www.nunspeet.nl

Ruimtelijke Onderbouwing
Project Molijnlaan 166 - 172

4 mei 2021
versie 1.1

Auteurs:
[redacted]

Aanvrager:
NOM B.V.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing van het Projectgebied 6
1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen) 7
1.3.1 Algemeen 7
1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" 7
1.3.3 Toetsing aan het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" ..... **Error! Bookmark not defined.**
1.4 Voorbereidingsbesluiten 9
1.5 Juridische Procedures 9
1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen 9
1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 9
1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling 10
1.6 Leeswijzer 10

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER 11
2.1 Rijksbeleid 11
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 11
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 13
2.1.3 Rijksbeleid m.b.t. Leegstand van Kantoren 13
2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 14
2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid 15
2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 16
2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 17
2.2.3 Stadsregio Amsterdam. De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 17
2.2.4 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 17
2.2.5 Knooppuntontwikkeling. De Beleidsnota "Maak Plaats!" 18
2.3 Gemeentelijk beleid 19
2.3.1 Algemeen 19
2.3.2 Structuurvisie Diemen 19
2.3.3 Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012) 20
2.3.4 Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (augustus 2013) 21
2.3.4.1 Algemeen 21
2.3.4.2 Cluster 3 Eekholt 25
2.3.5 Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 27
2.3.6 Actieplan Energiebeleid 2013-2017 28
2.3.7 Woonvisie Diemen 2013-2017 29
2.3.8 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 31
2.3.9 Groenbeleid – Groenplan Diemen 31
2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Diemen 2010-2028 32
2.3.11 Natuurbeleidsplan Diemen 33
2.3.12 Beleidsnota Cultuurhistorie 34

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE 35
3.1 Cultuurhistorie 35
3.2 Archeologie 38
3.2.1 Rijksbeleid 39
3.2.2 Gemeentelijk Beleid 39
3.2.3 Archeologie en het Projectgebied 39

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING 41
4.1 Inleiding 41
4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van Bergwijkpark en het Projectgebied Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 41
4.3 Kantorenfunctie 42
4.4 Verkeersfunctie (en parkeren) 42
4.5 Groenfunctie 43

4.6 Natuurfunctie 43

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT WOONGEBOUWEN TOREN 3, BLOK 6, TOREN 4 EN BLOK 7 (ONDERBOUWING BEHOEFTE WONINGEN) .44
5.1 Algemeen 44
5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 44
5.3 Laddertoets voorgenomen woningen 45
5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte 45
5.3.1.1 Wat is de regio? 45
5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose) 45
5.3.1.3 Check gevoeligheid voor actualiteit plangegevens korte termijn 47
5.3.1.4 Kwalitatieve analyse 48
5.3.1.5 Conclusie trede 1 51
5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 51
5.3.3 Trede 3: multimodaal ontsloten locatie – meervoudige bereikbaarheid 52

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING 53
6.1 Algemeen 53
6.2 Verschillen tussen het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" 55
6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 56
6.4 Toekomstige Woonfunctie Projectgebied, en Kenmerken en Aangezicht Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 57
6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 67
6.6 Toekomstige Verkeerssituatie 68
6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 70
6.8 Groen en Water in de omgeving van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 73
6.9 Openbare Ruimte bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 74
6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 75
6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 775
6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten 75

HOOFDSTUK 7 RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING 78
7.1 Inleiding 78
7.2 Verkeersaantrekkende Werking / Verkeershinder 78
7.3 Bezonning / Schaduwhinder 79
7.4 Windhinder 80
7.5 Geluidhinder en Luchtkwaliteit 80
7.6 Sociale Veiligheid 81
7.7 Natuur 81

HOOFDSTUK 8 OMGEVINGSASPECTEN 83
8.1 Algemeen 83
8.2 Geluid(hinder) 83
8.2.1 Algemeen 83
8.2.2 Wet- en regelgeving 84
8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek 86
8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen) 87
8.2.4.1 Wegverkeerslawaai 87
8.2.4.2 Railverkeerslawaai 88
8.2.4.3 Industrielawaai 88
8.2.4.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 88
8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting 89
8.2.5 Maatregelen (overweging) 89
8.2.5.1 Algemeen 89
8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting 90
8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai 94
8.2.5.4 Geluidluwe gevels 94
8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen 96
8.2.6.1 Wegverkeerslawaai 96
8.2.6.2 Railverkeerslawaai 97
8.2.6.3 Industrielawaai 97

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 98
8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting 98
8.2.7 Conclusies 98
8.3 Luchtkwaliteit 99
8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid 100
8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit 102
8.3.3 Conclusie 103
8.4 Bodem 104
8.4.1 Algemeen 104
8.4.2 Resultaten bodemonderzoek 104
8.4.3 Conclusie 105
8.5 Water(paragraaf) 106
8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid 106
8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf) 108
8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 113
8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur) 114
8.6.1 Wet- en regelgeving 114
8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 114
8.6.2.1 Gebiedsbescherming 115
8.6.2.2 Soortenbescherming 115
8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol 116
8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Flora- en faunawet (Ffw) 117
8.7 Externe Veiligheid 118
8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid 118
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen 120
8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid 122
8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol 123
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Diemen 125
8.7.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland 129
8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid 130
8.8 Bedrijven & Milieuzonering 131
8.9 Spoorwegwet. Bouwen nabij het Spoor 131
8.10 Trillingshinder 131
8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling 132

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT 134
9.1 Algemeen 134
9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid 134
9.3 Economische Uitvoerbaarheid 134
9.4 Grondexploitatie 134
9.5 Crisis- en herstelwet (Chw) 134

BIJLAGEN 136

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Molijnlan 162 – 172 te Nunspeet is de locatie van de oude Huishoudschool van Nunspeet en ----------

De

De

De aanleiding voor het project voor de bouw van een appartementengebouw en van vier woningen is ----------

De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Paragraaf 1.2. Het projectgebied

Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw (acht appartementen) en van de vier woningen is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Met betrekking tot het projectgebied

1.2 Begrenzing van het Projectgebied

Het projectgebied waarin het appartementengebouw en de vier woningen worden gerealiseerd, is gelegen in het noordoostelijke deel van de gemeente Nunspeet. Het onderhavige projectgebied is op Afbeeldingen 1.1 ??? weergegeven.

Afbeelding 1.1: Kaart met het onderhavige projectgebied

Afbeelding 1.2: Luchtfoto van de omgeving van het projectgebied in het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark Noord

Afbeelding 1.3: Het projectgebied voor de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015 (blz. 7), in het gebied "Fase 3"

Afbeelding 1.4: Fasegebied 1 van het project Bergwijkpark. De projecten Blok 1, Toren 1, Blok 2, Toren 2 en Blok 3 zijn gerealiseerd met afwijkingsprocedures

1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen)

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gesitueerd in het gebied van het bestemmingsplan "----------". Dit bestemmingsplan is op

1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------"

De gronden waarop het project
wordt ontwikkeld hebben volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" voor het grootste deel de bestemming "----------", en

Afbeelding 1.5: Het projectgebied gelegd over de vigerende bestemmingen van het bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord"

Bestemming "----------"
Gronden met de bestemming "----------" zijn volgens artikel

"9.1 Bestemmingsomschrijving

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

9.3 Afwijken van de bouwregels
(....)".

6.2 Bouwregels
6.2.1 Gebouwen

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bestemming "Groen"

"10.1 Bestemmingsomschrijving

10.2 Bouwregels
10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Zoals uit de omschrijving van de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2" en van de bestemming "Groen" blijkt is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het vigerende bestemmingsplan. Tevens is

De conclusie luidt dat het project

Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Strijdigheid met Bestemmingsregels van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015"

Ten aanzien van de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2" en van de bestemming "Groen" is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015". Tevens is de bouwhoogte van de voorgenomen gebouwen in strijd met het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", waarin binnen de bestemming "Gemengd – 5" een maximale bouwhoogte van 23 meter is toegestaan. (Voor een klein deel van het projectgebied geldt de bestemming "Gemengd – 2" waarin een maximale bouwhoogte van 25 meter is toegestaan). De woongebouwen Toren 3, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter; Blok 6, met een maximale bouwhoogte van circa 29 meter; Toren 4, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter; en Blok 7 met een maximale bouwhoogte van circa 27 meter, zijn namelijk aanzienlijk hoger dan de 23 meter.

Voor een zeer klein deel van het projectgebied, waar Toren 3, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter, wordt gebouwd, geldt de bestemming "Gemengd – 2" waarin een maximale bouwhoogte van 25 meter is toegestaan. In dit gedeelte wordt een (klein) deel van Toren 3 gerealiseerd (met een bouwhoogte van circa 52 meter), zie Afbeelding 1.8. Dit is in strijd met het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".

Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg(en) zal dienen in strijd met de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2".

Er is ook strijd met de bestemming "Groen" omdat een deel van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 binnen deze bestemming zal worden gebouwd. Zoals uit de Afbeeldingen 1.7 en 1.8 blijkt, worden de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gedeeltelijk gebouwd in gronden met de bestemming "Groen". Ook dit is in strijd met de bestemmingsplanregels van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015". Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg zal dienen in strijd met de bestemming "Groen".

Volgens het project zal in het woongebouw Toren 3 ook een unit van circa 40 m² bvo worden gerealiseerd ten behoeve van een galerie, een tentoonstellingsruimte voor kunstvoorwerpen (bestemming maatschappelijke voorzieningen), waarbij ook

detailhandel kan plaatsvinden. Een dergelijk gebruik komt niet overeen met de regels van de basisbestemmingen van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".

De bouw en het gebruik van de gronden voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is in strijd met de bestemmingen "Gemengd – 5", "Gemengd – 2" en "Groen" ter plaatse, zoals hierboven is verwoord.

gebied 3.

De conclusie luidt

1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied, waarvoor de onderhavige plannen zijn opgesteld, gelden de volgende voorbereidingsbesluiten.

1.5 Juridische Procedures

1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen

Vanwege het feit dat het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals dat nu voorligt, niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (zie Paragraaf 1.3) is er een planologisch juridische procedure noodzakelijk om het project te kunnen realiseren en om de benodigde omgevingsvergunning(en) te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure wordt hieronder besproken in Paragraaf 1.5.2. Voor de realisering van het onderhavige project zal gebruik worden gemaakt van de Gemeentelijke Coördinatieregeling zoals deze is geregeld in paragraaf 3.6.1 (de artikelen 3.30 tot en met 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie hiervoor Paragraaf 1.5.3.

1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Voor het gebied waar de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zal plaatsvinden is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord. Het ontwerp-bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" heeft in de periode van 21 augustus 2015 tot en met 1 oktober 2015 ter inzage gelegen. 21 januari 2016 vastgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan is op 21 januari 2016 vastgesteld en ligt in het kader van de beroepstermijn van 5 februari 2016 tot en met 17 maart 2016 ter inzage. De bouw van de genoemde gebouwen is planologisch juridisch daarom nog niet geregeld. Om de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 toch mogelijk te (kunnen) maken is een planologische afwijkingsprocedure noodzakelijk die vooruitloopt op het nieuwe bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".
Daartoe dient een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), juncto artikel 3.10 Wabo, de zogenoemde uitgebreide Wabo procedure, te worden gevoerd ten behoeve van de omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze procedure wordt ook wel "Wabo projectbesluitprocedure" genoemd. Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. De ontwerp-omgevingsvergunningbeschikking dient tezamen met de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, zes weken ter inzage te worden gelegd ten behoeve van de zienswijzenprocedure.

1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling

Op 20 februari 2014 is door de gemeenteraad van Diemen besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1. (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor het gehele project Bergwijkpark. De onderhavige afwijkingsprocedure zal worden gecoördineerd met het besluit tot het vaststellen van Hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de te volgen procedures, ook voor de onderhavige afwijkingsprocedures voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als ontwerp-besluit en voor de beroepstermijn ter inzage kunnen worden gelegd. Bovendien is er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk, waarin onder meer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van de plannen volgens deze Ruimtelijke Onderbouwing, wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat voor deze Ruimtelijke Onderbouwing van belang is. Het gaat daarbij om Rijksbeleid, beleid van de provincie Noord-Holland, regionaal beleid, en het beleid van de gemeente Diemen. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (cultuur-)geschiedenis van het plangebied Bergwijkpark en van het (voor)onderzoek naar de eventuele archeologische waarden. In Hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie van het projectgebied beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de "nut en noodzaak" van het project, dit aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". In Hoofdstuk 6 wordt het nieuwe plan beschreven. In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving daarvan. Hoofdstuk 8 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodemaspecten, wateraspecten, ecologie, en waaronder ook begrepen de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, spoorwetgeving, trillingshinder en milieueffectrapportage, rekening is gehouden. In Hoofdstuk 9 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt de wijze beschreven waarop burgers, bedrijven en andere organisaties, bij de voorbereiding van het project en bij de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zijn betrokken. Daarnaast komt in dat Hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

Verwijzingen in een paragraaf naar een andere paragraaf elders in de Ruimtelijke Onderbouwing of bijzondere opmerkingen over de inhoud of conclusies van de paragraaf staan in tekstblokken met blauwe kaders, zoals hieronder als voorbeeld weergegeven:

"(...) voorbeeld (...)"

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt, dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

Inhoud van de SVIR
De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.
Openbaar vervoer
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), evenals in het gemeentelijke beleid zoals onder andere vastgelegd in Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP's), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.
Transport van gevaarlijke stoffen
Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming (zie over het transport van gevaarlijke stoffen verder ook Hoofdstuk 8, Paragraaf 8.7 "Externe veiligheid" van deze Ruimtelijke Onderbouwing).
Transformatie van kantoorgebouwen en bedrijfsterreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als in krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.
Ladder voor duurzame verstedelijking
Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is

nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[1]. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke, schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke, vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De conclusie is dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen de SVIR. Uit Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "Nut en Noodzaak van het project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7" blijkt dat het project ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking".

(Zie verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt getoetst).

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. De NOVI zal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. Dit laatste zal - hoewel de NOVI is vastgesteld op grond van de (oude) Wet ruimtelijke ordening (Wro) - gebeuren op het moment dat de (nieuwe) Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2022).

Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal, als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid, en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Nationale belangen en prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de lange termijnvisie in beeld. Er zijn 21 nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is. De behartiging van de nationale belangen. en de realisatie van de daaruit voortvloeiende beleidsdoelen en opgaven gebeurt niet alleen door het Rijk.

Er zijn vier prioriteiten waar het Rijk op wil sturen en richting geven;

[1] Artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's.
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om een combinatie te maken en win-win-situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgevingen zoveel mogelijk voorzien in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht opgenomen van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

NOVI - Planspecifiek

Het onderhavige bestemmingsplan "Elspeterbosweg 7" maakt de bouw van 9 woningen mogelijk, met daarbij een toegangsweg en een parkeerplaats voor de woningen. Het bestemmingsplan past zonder meer binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 (aangevuld d.d. 1 oktober 2012) in werking getreden.

Het Barro doet geen uitspraken met betrekking tot het projectgebied of met betrekking tot soortgelijke situaties. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

2.1.3 Rijksbeleid m.b.t. Leegstand van Kantoren

In mei 2010 hebben Rijk, provincies en gemeenten samen met vertegenwoordigers van marktpartijen, o.a. IVBN (beleggers) en de NEPROM (projectontwikkelaars), een convenant ondertekend om met vereende krachten de structurele leegstand op de kantorenmarkt aan te pakken. Eén en ander is in maart 2011 door de Tweede Kamer bekrachtigd in het Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren waarbij verschillende acties zijn benoemd om de kantorenleegstand daadwerkelijk te reduceren. Het actieprogramma is in juni 2012 uitgewerkt in een convenant waarbij partijen concrete afspraken hebben gemaakt om de structurele leegstand tegen te gaan. De belangrijkste afspraak die de partijen (verzamelnaam "Kantorentop") maakten, is dat partijen per kantoorregio een visie en doelstellingen formuleren voor de bestaande kantorenvoorraad, voor nieuwe ontwikkelingen en voor de inzet op regionale herprogrammering.
De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is zo'n regio die al langere tijd bezig is om de kantorenleegstand te doen reduceren. In de MRA werkt de provincie Noord-Holland samen met de Stadsregio Amsterdam en de 36 regiogemeenten, waaronder de gemeente Diemen. Binnen de MRA is het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) belast met het komen tot een gezamenlijk beleid en planning van werklocaties. (Zie hiervoor ook Paragraaf 2.2.4 "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040").

De conclusie, die uit het hierboven beschreven beleid met betrekking tot leegstand van kantoren kan worden getrokken, is dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen het genoemde Rijksbeleid met betrekking tot de leegstand van kantoren, en ook dat het onderhavige project overeenkomstig volgens de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 past in het gezamenlijke beleid van de gemeentes binnen de Metropoolregio Amsterdam. (Zie hiervoor verder Paragraaf 2.2.4 "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040").

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is een project dat vooruitloopt op het grotere plan/project Bergwijkpark. Het plan/project Bergwijkpark en met name het oostelijke deel daarvan, "Holland Park", houdt een herstructureringsproject in waarbij een kantorengebied wordt getransformeerd in een woongebied.

2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en vraaggericht realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en dient overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen.

In Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing worden nut en noodzaak van de transformatie aan de hand van de "Ladder van duurzame verstedelijking" onderbouwd. Uit dit Hoofdstuk 5 blijkt dat het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voldoet aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking", waarmee wordt voldaan aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). (Zie hiervoor verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie en in de Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid verwoord.

In de Omgevingsvisie is het ruimtelijk-maatschappelijk beleid uiteengezet, in de Omgevingsverordening wordt de juridische borging van het beleid geregeld om op die manier de provinciale belangen veilig te stellen. Vrijwel elke ontwikkeling in Gelderland heeft van doen met de inhoud van de Omgevingsvisie en met de bepalingen uit de Omgevingsverordening.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. De provincie heeft twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie benadrukken. De doelen zijn:

1. een duurzame economische structuurversterking.
2. het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening integreren en verbinden het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, het Streekplan (Structuurvisie), het Milieuplan en de Reconstructieplannen tot één plan en tot één verordening.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening bevatten de hoofdlijnen voor de volgende maatschappelijke opgaven in Gelderland voor:

- water;
- natuur en landschap;
- cultuur en erfgoed;
- milieu;
- energietransitie;
- landbouw;
- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening.

Met betrekking tot het wonen streeft de provincie er naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Agenda Wonen agenderen alle (relevante) partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen. De provincie is één van de partijen. Als belangrijke doelgroepen van beleid zijn genoemd:

- ouderen;
- mensen met een zorgindicatie;
- jongeren;
- arbeidsmigranten;
- middeninkomens.

De provincie Gelderland streeft op de woningmarkt naar een vraaggerichte in plaats van aanbodgerichte benadering. Aangetoonde woningbehoefte (de vraag) zou moeten kunnen worden gefaciliteerd, in de vorm, op de plaats en op het moment dat die zich voordoet.

Omgevingsvisie - Planspecifiek

Er is sprake van een concrete plaatselijke vraag. Dit past geheel binnen het beleid als verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland. Geconstateerd wordt daarom dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland en zoals deze is verankerd in de Omgevingsverordening Gelderland.

Op 24 september 2014 werd door Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening van de provincie Gelderland is gebaseerd op de bovengenoemde Omgevingsvisie. Deze Omgevingsverordening werd op 19 december 2018 geactualiseerd op basis van de Omgevingsvisie van 2018. Op dit moment (april 2021) is een nieuw ontwerp van de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze nieuwe provinciale Omgevingsverordening zal aan het eind van dit jaar worden vastgesteld.

Een nieuw bestemmingsplan, zoals het onderhavige, moet worden getoetst aan de Regels van de Omgevingsverordening van de provincie.

Volgens artikel 2.1, lid 1 (regionale woonagenda) stellen de gemeentebesturen een Regionale Woonagenda op. Volgens artikel 2.1, lid 2 zullen Gedeputeerde Staten de Regionale Woonagenda vaststellen.

Volgens artikel 2 maakt een bestemmingsplan nieuwe woningen alleen mogelijk als die ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgesteld Regionale Woonagenda.

Omgevingsverordening - Planspecifiek

Een nieuw bestemmingsplan moet voldoen aan de Instructieregels voor bestemmingsplannen zoals in de Omgevingsverordening opgenomen.

Het aantal nieuwe woningen dat wordt gebouwd volgend het onderhavige bestemmingsplan past in woningbouwbeleid van de provincie en van de gemeente (zie ook paragraaf 3.4.2 voor het gemeentelijke woningbouwbeleid).

Er staan geen Regels in de Omgevingsverordening die de vaststelling van het bestemmingsplan "Elspeterbosweg 7" zouden kunnen belemmeren.

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Op 1 november 2010 zijn beide documenten gepubliceerd en in werking getreden. In de structuurvisie 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 voor een beperkte uitleg van bedrijventerreinen en wenst het landelijk gebied open en dichtbij te houden.

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

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad.
3. 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 recreatieve en toeristische voorzieningen.

In de provinciale Structuurvisie is het gebied van Bergwijkpark Noord – en dus ook het projectgebied waarvoor de onderhavige omgevingsvergunningen zijn aangevraagd – opgenomen in het metropolitaan stedelijk gebied.

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie ervoor om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland, en die van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in het bijzonder, zoveel mogelijk te faciliteren door het optimaal benutten van de luchthaven Schiphol en het ontwikkelen van de Amsterdamse haven in samenhang met de Rotterdamse haven. De metropoolregio moet voldoende ruimte bieden aan kantoren, bedrijven en woningen. Maar daarnaast moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. De Provincie Noord-Holland zet daarom in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden, die omringd worden door aantrekkelijk recreatief groen (de metropolitane landschappen).

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past binnen het beleid van de provincie Noord-Holland en van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), met name vanwege het feit dat het

projectgebied is opgenomen in het bestaande metropolitaan stedelijk gebied.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben Provinciale Staten in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen (zoals de onderhavige) over onderwerpen waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Provinciale Ruimtelijke Verordening geeft verder de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. De Verordening geeft geen belemmeringen voor het onderhavige project. Het projectgebied is daarin aangewezen als "Bestaand Bebouwd Gebied".

2.2.3 Stadsregio Amsterdam. De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014

In het rapport "De roltrap in beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014" (23 januari 2012) worden de demografische ontwikkelingen van de Stadsregio Amsterdam beschreven. Er wonen steeds minder mensen in een woning, er zijn steeds meer eenpersoonshuishoudens. Het gevolg is een toenemende huishoudensgroei tot 2040. Het inwoneraantal in de Stadsregio groeit door een hoger geboorte- dan sterftecijfer.[2] Het rapport noemt het zorgwekkend, dat hoewel het inwonersaantal van de regio groeit, de woningbouwproductie achter blijft. Dit leidt tot oplopende woningtekorten. Het CBS voorspelt voor de Noordelijke Randstad in 2020 een tekort van 5%. Voor het begin van de crisis in 2008 werd dit tekort nog op 2,5% geprognosticeerd.[3]
Er is een toenemende behoefte aan middeldure koop- en huurwoningen. De woningmarkt in de Stadsregio kent twee toppen. Enerzijds een grote goedkope huurwoningenvoorraad, anderzijds een relatief dure koopwoningenvoorraad, en een (zeer beperkte) dure vrije sector huurvoorraad. In het midden zit zeer weinig; waardoor een wooncarrière voor grote groepen huishoudens moeilijk, zo niet onmogelijk is. Dat doet de roltrap stokken. Daarnaast wijst het onderhavige rapport op het feit dat op 1 januari 2011 de Ministeriële Regeling "Tijdelijke regeling diensten van algemeen economisch belang toegelaten instellingen volkshuisvesting" in werking is getreden. Op grond van deze regeling moeten vrijkomende sociale huurwoningen voor minimaal 90% worden toegewezen aan huishoudens met een (belastbaar) verzamelinkomen tot € 33.614,- (prijspeil 2011). Deze regeling verhoogt de druk op huurwoningen in het middensegment.[4] Zie hierover meer in Hoofdstuk 5 "Nut en Noodzaak van het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7".

2.2.4 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040

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

---

[2] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 9.
[3] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 9.
[4] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 10.

Om het aanbod beter af te stemmen op de vraag, zijn in regionaal verband afspraken gemaakt. Concreet betekent dit onder andere het onttrekken van kantoorgebouwen aan de kantorenmarkt door sloop of transformatie middels het toestaan van een niet-kantoorbestemming. Verder zal de markt zich meer moeten richten op de gewijzigde vraag naar duurzame, flexibele kantoren en bedrijven, in een stedelijke omgeving met verschillende voorzieningen.
Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht en houdt zich sinds 2007 bezig met de afstemming van de programmering van nieuwe werklocaties en het tegengaan van overprogrammering. Dit alles in het licht van de steeds sterker wordende structurele leegstand van kantoorpanden in de MRA. Een grote overprogrammering van kantoorpanden, het instorten van de vastgoedmarkt tijdens de crisis, en de sterke groei van "het nieuwe werken", heeft ervoor gezorgd dat in de MRA inmiddels meer dan twee miljoen m² aan kantoorruimte leeg staat.
In juni 2011 hebben alle gemeenten van de MRA de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien" bekrachtigd. Doelstelling van deze strategie is het bieden van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties voor een evenwichtige regionale economische ontwikkeling, het versterken van de (internationale) concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat binnen de MRA. Een belangrijk item hierbij is het reduceren van de bestaande kantorenvoorraad, waarmee de MRA invulling geeft aan de afspraken uit het eerdergenoemde Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren van het Rijk.
In de uitvoeringsstrategie wordt geconstateerd dat hoewel de leegstand over alle "kantoorleeftijden" verspreid is, de perspectieven voor verouderde kantoren zeer slecht zijn. De kans dat dit soort gebouwen in de toekomst weer zal worden gebruikt voor een kantoorfunctie is nagenoeg nihil. De uitvoeringsstrategie stelt daarom dat de voorraad aan incourante kantoorgebouwen in de MRA de komende 10 jaar zal toenemen tot 1,5 miljoen m² bvo (waarvan 224.000 m² bvo in de deelregio Amstelland en Meerlanden, waartoe ook Diemen behoort).
De uitvoeringsstrategie eindigt met een bundel afspraken over de aanpak van de bestaande kantorenvoorraad. Enkele van deze afspraken luiden:

- Alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om 1,5 miljoen m² bvo kantoorruimte uit de markt te nemen door sloop, transformatie en herontwikkeling.
- De Plabeka-partners gaan concrete arrangementen aan met marktpartijen om de transformatie en herontwikkeling mogelijk te maken.
- Gemeenten versnellen, binnen de daarvoor beschikbare mogelijkheden, de processen op het gebied van juridisch planologische procedures en de mogelijkheden volgens het Bouwbesluit.
- Gemeenten stellen ruimtelijke visies op voor locaties met veel leegstand.

Met de voorgenomen transformatie van Bergwijkpark als monofunctioneel kantorengebied naar een hoofdzakelijk woongebied met voorzieningen en (in mindere mate) werken geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het gebied Bergwijkpark past binnen het beleid van de "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040" omdat mede door de uitvoering van het onderhavige project de leegstand van kantoren in het gebied Bergwijkpark actief wordt aangepakt.

2.2.5 Knooppuntontwikkeling. De Beleidsnota "Maak Plaats!"

Eén van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft betrekking op OV-knooppunten. De provincie Noord-Holland heeft met de Vereniging Deltametropool uitgangspunten geformuleerd waarin de kansen voor knooppuntontwikkeling in Noord-Holland centraal staan. Dit is de nota Maak Plaats!

Een doelstelling is om rondom OV-knooppunten de gebieden beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies. Dit betekent het intensiveren van het ruimtegebruik, het veraangenamen van het verblijf rond het knooppunt, en het verbeteren van de overstapmogelijkheden. In de Structuurvisie staat, dat op basis van onderzoek van alle knooppunten in Noord-Holland, en de mogelijkheden tot betere benutting van de stedelijke gebieden, de provincie zich zal inzetten op de ontwikkeling van de meest kansrijke locaties. De provincie wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar wil ook ruimte bieden voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen. De provincie wil gemeenten helpen om de benutting van bestaand bebouwd gebied te optimaliseren en dit geldt vooral voor de binnenstedelijke ruimte rondom knooppunten van openbaar vervoer. De 60 treinstations en de 4 belangrijke busstations van Noord-Holland zijn op de structuurvisiekaart aangewezen als potentiële locaties voor stedelijke verdichting.
De transformatie van Bergwijkpark is een voorbeeld van stedelijke verdichting nabij het OV-knooppunt Diemen Zuid volgens de Nota Maak Plaats!
In Maak Plaats! zijn 10 uitgangspunten geformuleerd die cruciaal zijn voor de te ontwikkelen knooppuntenstrategie. Deze zijn:

- Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar.
- Minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren.
- Voorrang voor bestaande plannen binnen BBG (bestaand bebouwd gebied) rondom OV-knooppunten.
- BBG-contour en OV-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen.
- Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn.
- Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties.
- Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties.
- De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren.
- Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap.
- Maak Plaats!

De uitgangspunten van het onderhavige project voldoen aan de bovengenoemde tien uitgangspunten en dus aan het beleid met betrekking tot de Knooppuntontwikkeling volgens de beleidsnota Maak Plaats! Het aanwezig zijn van een OV knooppunt in de vorm van het NS-station Diemen Zuid bij het plangebied Bergwijkpark en nabij het onderhavige projectgebied is één van de positieve aspecten bij de ontwikkeling van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen

In deze Paragraaf 2.3 worden beleidsnota's van de gemeente Diemen besproken die gebruikt zijn voor de ruimtelijke onderbouwing van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals de Structuurvisie van de gemeente Diemen, het Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012), het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013), het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020, het Actieplan Energiebeleid 2013-2017, de Woonvisie Diemen 2013-2017, het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020, het groenbeleid met het Groenplan Diemen, het Waterplan Diemen 2010-2028, het Natuurbeleidsplan Diemen (november 2009) en de Beleidsnota Cultuurhistorie (oktober 2003). Het meer specifieke beleid van de gemeente met betrekking tot omgevingsaspecten wordt in Hoofdstuk 8 (Omgevingsaspecten) nader uitgewerkt.

2.3.2 Structuurvisie Diemen

De Structuurvisie Diemen (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 2 februari 2011) is een richtinggevend beleidsstuk, dat een algemeen beeld geeft van de toekomst van Diemen. Het doel ervan is om samenhang te bereiken in diverse grote en kleine ontwikkelingen, die in de gemeente spelen en op stapel staan. Door een integrale benadering en het vormen van een eigen visie en wensbeeld, wil de gemeente meer grip krijgen op de ontwikkelingen, om zo meerwaarde te creëren. De structuurvisie is kaderstellend voor de lange termijn. Voor de kortere termijn gaat de structuurvisie uit van flexibiliteit waar het gaat om het benoemen van projecten.
Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Bergwijkpark Noord staat in de Structuurvisie Diemen het volgende: *"het kantorengebied Bergwijkpark Noord wordt een multifunctioneel gebied met wonen, kantoren en voorzieningen. Met het station Diemen Zuid in de directe nabijheid leent de locatie Bergwijkpark Noord zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. Dit kan worden gerealiseerd door (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw".*

De plannen voor de bouw van 37 appartementen in woongebouw Toren 3, 164 appartementen in Blok 6, 39 appartementen in woongebouw Toren 4, en 118 appartementen in Blok 7, zodat in totaal 358 appartementen met het onderhavige project worden gerealiseerd, heeft tot doel om appartementen in het middeldure koop- en huursegment te realiseren. De nadruk zal liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Hieruit blijkt dat het project aansluit op de Structuurvisie Diemen, waarin wordt gesproken over gestapelde woningbouw, koopwoningen, appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. (Zie hiervoor verder met name ook Hoofdstuk 5 en 6 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.3.3 Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012)

De gemeenteraad van Diemen heeft reeds in 2007 de nieuwe ontwikkelingsrichting voor het Bergwijkpark aangegeven; namelijk een geleidelijke transformatie naar een gemengd woon-werkgebied met bijbehorende voorzieningen en een groene uitstraling. Als uitvloeisel hiervan heeft de gemeenteraad op 26 april 2012 het Strategisch Masterplan Bergwijkpark vastgesteld. Het Masterplan beoogt een flexibele ontwikkelingsstrategie waarbij balans is aangebracht tussen het faciliteren van de markt en gebruikersinitiatieven op korte termijn en een koersvaste visie gericht op duurzame kwaliteit voor de lange termijn. De gemeente realiseert zich dat zij deze visie niet zelf kan realiseren, maar dat daarbij medewerking nodig is van marktpartijen die in het gebied willen investeren. De gemeente zal op hoofdlijnen sturen, waarbinnen initiatieven gedetailleerd kunnen worden uitgewerkt.

Inhoud van het Masterplan

Doelen
De gemeente beoogt met het Masterplan drie doelen te bereiken:
- Het mengen van functies om op deze manier meer dynamiek terug te brengen in het gebied. Het toestaan van woningbouw (…) [conform het regionaal woningbouwbeleid, zie Paragraaf 2.2.3].
- Het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid. Hiervoor worden verkeersstromen gebundeld en het is verder de bedoeling om meer functies aan deze routes te concentreren.
- Het behouden van de groene uitstraling van het gebied, op zo'n manier dat het groen ook een hogere belevingswaarde en gebruikswaarde krijgt.

Maatregelen
Het Masterplan wil de geformuleerde doelen bereiken door het definiëren van een nieuw raamwerk van infrastructuur, waarbij de Bergwijkdreef naar beneden wordt gebracht – deze weg ligt nu verhoogd op een talud (dijklichaam). Tevens dienen de verbindingen met de omliggende gebieden en publiekslocaties, zoals de stations Diemen Zuid en Verrijn Stuartweg, worden verbeterd. Binnen het gebied wordt de "Bergwijkparkway"

aangelegd, een soort rondweg, die het gehele gebied ontsluit en verbindt met de omliggende gebieden. (Zie ook de Afbeeldingen 2.1, 2.2 en 2.3 bij Paragraaf 2.3.4 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin wordt ingegaan op het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013).

2.3.4 Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (augustus 2013)

2.3.4.1 Algemeen

Het "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" is uitgewerkt in het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" van augustus 2013 (op 26 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen). In het uitgewerkte Masterplan wordt een robuust aantal randvoorwaarden per locatie meegegeven. Deze zorgen er voor dat ontwikkelingen elkaar niet zullen frustreren en dat er op een hoger schaalniveau samenhang ontstaat in het gebied. Ten aanzien van de in het Masterplan genoemde regels, ambitie en richting is "de geest" van het Masterplan en niet "de letter" leidend. In het Masterplan wordt ingegaan op de uiteindelijk te bereiken omgevingskwaliteiten, voortbouwend op de huidige kwaliteiten van het gebied.[5]
Het in het Masterplan omschreven raamwerk met een groene hoofdstructuur is het ruimtelijke kader. De verschillende deelgebieden in het bezit van ontwikkelaars worden middels stedebouwkundige deelplannen verder uitgewerkt.[6]
De (ruimtelijke) doelstelling van het Masterplan is ten eerste het terugbrengen van de ruimtelijke dynamiek in het gebied. Dit kan worden gerealiseerd door het mixen van programma's, functies en activiteiten, waardoor er niet alleen tussen negen en vijf leven is. Dit betekent onder andere het toestaan van woningbouw met ondersteunende kleinschalige detailhandelsfuncties en *leisure*-voorzieningen, zodat het gebied tot leven komt. Hierbij faciliteert woningbouw bij voorkeur een breed palet aan woningbouwplattegronden, waardoor verschillende leefstijlen, doelgroepen en activiteiten naast elkaar kunnen bestaan.
Een tweede doelstelling is het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid. Dit wordt onder andere bereikt door het bundelen van verkeersbewegingen en een actievere programmering van belangrijke verkeersroutes.[7]

De voorgenomen woongebouwen kennen een diversiteit aan woningen/appartementen, waardoor verschillende doelgroepen de woningen kunnen kopen of huren, zodat voor een groot deel aan de eerste bovenomschreven doelstelling wordt voldaan. Aan de tweede doelstelling wordt ook voldaan omdat met de onderhavige bouwplannen het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid wordt bevorderd.

De ambitie van het Masterplan is verder om tot een gebied te komen met een sterke landschappelijke component. De kwaliteit van het groen en van het water wordt grotendeels op het grondgebied van de gemeente in de hoofdgroenstructuur verankerd, en belemmert daarmee niet de bewegingsvrijheid van ontwikkelaars. Door de ruimtes langs het groen steviger te programmeren en het groen meer structuur te geven, zal de belevingswaarde en gebruikswaarde van het landschap sterk verbeteren, bestaande kwalitatieve bomen zullen daarbij zoveel mogelijk behouden blijven.[8] Bergwijkpark moet in de toekomst een duidelijke signatuur krijgen, een gebied waar mensen graag komen. Dit wordt onder andere bereikt door het gebied sterker te positioneren en te verknopen met het lokale stadsweefsel – het gebied is al goed verknoopt met het regionale weefsel. Het gebied krijgt duidelijke entrees en krijgt een eigen programmatische dynamiek met een variatie in woningbouw,

[5] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 15.
[6] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 15.
[7] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[8] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.

kantoren en andere functies, waardoor het zich positief onderscheidt van aangrenzende gebieden in Amsterdam Zuidoost en Diemen Zuid.[9]
De nieuwe bebouwing moet qua maat en schaal passen bij het bestaande, en passen in een stedelijke locatie met grootstedelijke OV infrastructuur. Tegelijkertijd moet de uitstraling passen bij Diemen als dorp in de grote stad. Bergwijkpark moet functioneren als "stedelijk dorp". Het gebied krijgt een duidelijke landschappelijke hoofdstructuur die als de ruggengraat van het gebied de flexibiliteit en ontwikkelingen in de bouwvelden kan opvangen. Het nieuwe parkgedeelte krijgt een duidelijke begrenzing met programma aan de randen, waardoor het als verblijfsplek vanuit de bedrijven en woningen meer allure krijgt.[10]

De bouwplannen volgens de onderhavige aanvragen passen volgens het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque" (definitief, december 2015) binnen de voorwaarde, zoals hierboven geformuleerd, dat de nieuwe bebouwing past bij het bestaande, en ook dat de bebouwing past in een stedelijke locatie. Hierbij is de aanwezige grootstedelijke OV infrastructuur van groot belang.

Duurzame gebiedsontwikkeling
Het (aangepaste en uitgewerkte) Masterplan geeft de mogelijkheid om in de loop der tijd te reageren op wisselende omstandigheden. De nadruk ligt niet op programmatische aspecten of exact uitgewerkte stedebouwkundige en architectonische deelplannen. Duurzame gebiedsontwikkeling in het Masterplan blijkt vooral uit de manier waarop wordt omgegaan met de ontwikkeling.[11]

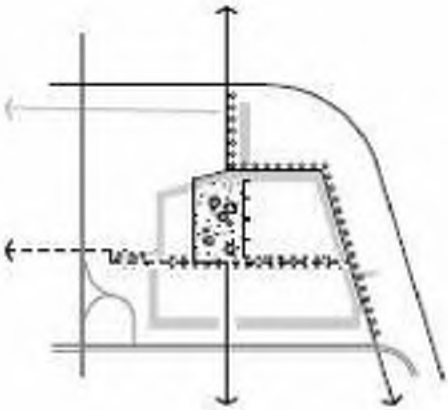
- Bij programma en doelgroepen wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de goede bereikbaarheid door middel van openbaar vervoer.
- Bij de aanleg van de ruimtelijke hoofdstructuur wordt uitgegaan van het bestaande.
- Hergebruik van complexen is mogelijk bij de gebouwen die blijven staan, een voorbeeld is de transformatie van Diemervijver tot "Campus Diemen Zuid".
- Aandacht voor een slimme afstemming van de uitvoeringsaspecten, zo wordt niet begonnen aan de openbare ruimte indien dit niet gekoppeld is aan een concrete gebouwde ontwikkeling.
- Verankering van duurzaamheid vindt plaats op alle schaalniveaus, de hoofdstructuur in het Masterplan, stedebouwkundige deelplannen, gebouwniveau, door rekening te houden met mogelijkheden voor bijsturing, aanpassing en vervanging.
- Verder wordt door gebruikswaarde te geven aan de openbare ruimten, het stimuleren van duidelijke gebiedskarakteristieken en – door de uitwerking van de architectuur – gestreefd naar een sterke binding van mensen aan hun (woon)omgeving.

Het nieuwe raamwerk
Het "raamwerk" van het toekomstige Bergwijkpark is dé verbindende factor in het gebied. De Bergwijkdreef zal als fysieke belemmering worden opgeheven waardoor er één sterk en krachtig gebied zal ontstaan met een duidelijke gebiedsidentiteit. De hoofdstructuur in de vorm van dit raamwerk is goed verbonden met de omliggende buurten. Het raamwerk van de openbare ruimte vervult niet alleen een ontsluitingsfunctie maar is in meerdere opzichten verbindend. Bestaande en nieuwe bebouwing komt op een betere manier middels voorkanten aan de hoofdontsluiting van de wijk liggen. De centrale parkruimte en de waterstructuur hebben ook een duidelijke verblijfswaarde.[12]

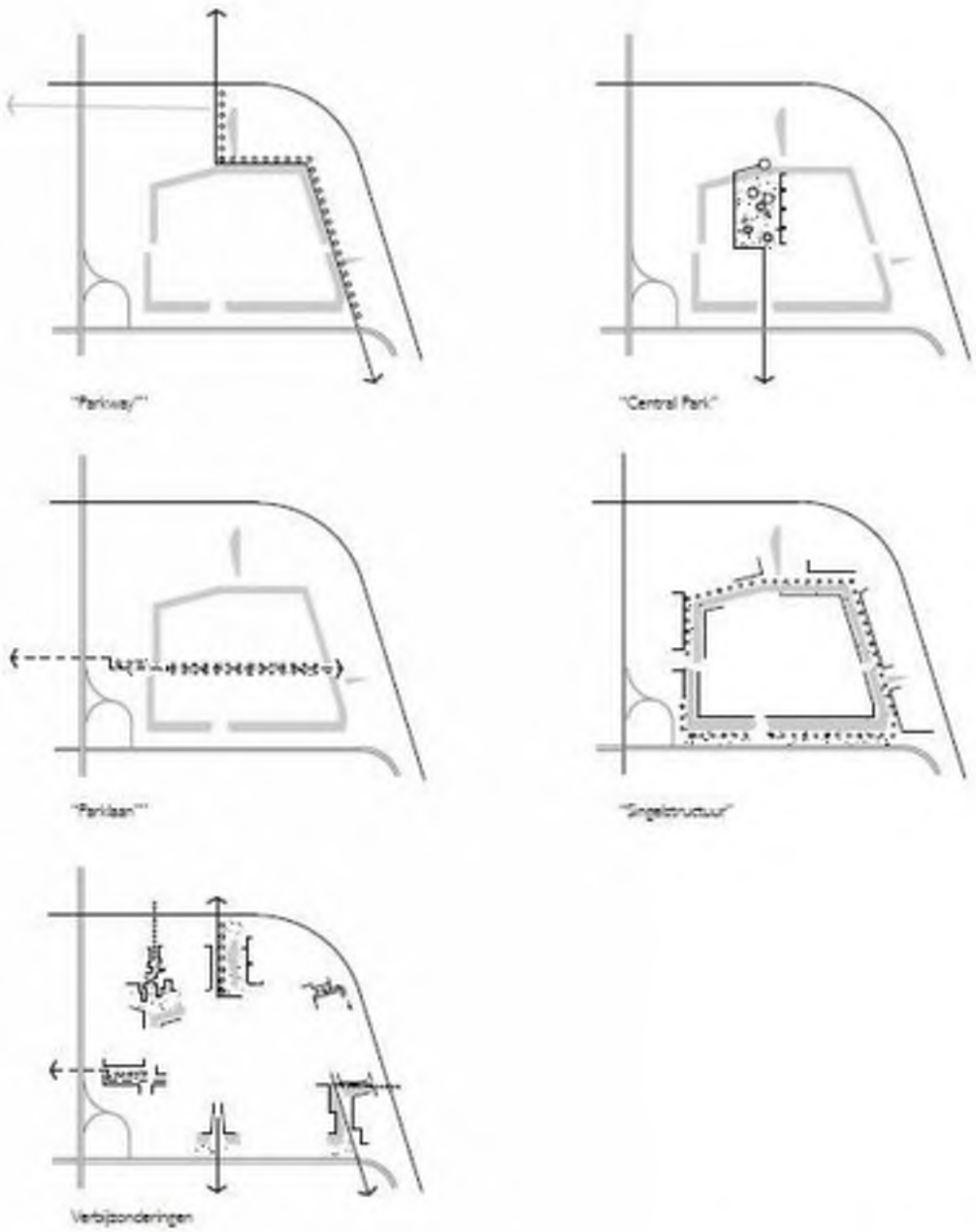
---

[9] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[10] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[11] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 17.
[12] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 26.

Afbeelding 2.1: ***Het Raamwerk volgens het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 27)***



Afbeelding 2.2: ***Het Raamwerk (met vier structuren) volgens het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 28)***



Afbeelding 2.3: De namen van de wegen en structuren zoals gebruikt in het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 29), achtereenvolgens "Parkway", "Central Park", "Parklaan", "Singeslstructuur", "Verbijzonderingen"

Het nieuwe raamwerk kan worden ontleed in vier structuren die de ruggengraat zullen gaan vormen van het nieuwe Bergwijkpark. Daarnaast zijn er enkele bijzondere plekken in het gebied.

- Ten eerste is er het centraal gelegen nieuwe "Central Park" in de zone waar op dit moment de verhoogde "Bergwijkparkdreef" ligt, met daarlangs een hoofdontsluiting.
- Ten tweede is er de hoofdontsluiting van het gebied die gevormd gaat worden door de nieuwe "Bergwijkparkway" (ook genoemd "Parkway"). Deze weg sluit aan de noordzijde aan op Diemen Zuid en aan de zuidoostzijde middels een nieuwe aansluiting op de Daalwijkdreef.
- Een derde structurerend element is de oost-west georiënteerde "Parklaan" die de ontsluiting vormt voor het binnengebied.

- De "Parklaan" is gelegen op het tracé van het huidige fietspad dat in oost-west richting het Metrostation Verrijn Stuartweg verbindt met Bergwijkpark Zuid. Een optie is om deze op termijn door te verbinden met Bergwijkpark Zuid.
- Enigszins afwijkend is de "Singelstructuur" aan de west- en zuidzijde van het plangebied, omdat deze wel belangrijk is in de beleving van het gebied maar geen belangrijke ontsluitingsfunctie heeft.
- Op een aantal plekken worden er "Verbijzonderingen" in het raamwerk aangebracht.[13]

2.3.4.2 Cluster 3 Eekholt

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevindt zich in Cluster 3 Eekholt van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

Afbeelding 2.4: ***Cluster 3 Eekholt, volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (blz. 72), met foto's van de bestaande kantoorgebouwen***

Over het Cluster 3 "Eekholt" wordt in paragraaf 3.7 van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" het volgende geschreven:[14]

Ligging
- Ligging tussen metrospoor en "Parkway".
- Ligging aan "Parkway".
- Aan zuidzijde aan metrostation Verrijn Stuart.

De ligging van Eekholt aan de "Parkway" zorgt voor een zekere dynamiek, hierbij is de noordzijde wat rustiger, en de zuidzijde bij station Verrijn Stuart levendiger en een logische plek voor eventuele voorzieningen.

Bestaande bebouwing
De bestaande bebouwing langs de Eekholt is te beschrijven als een reeks kantoorgebouwen met een solitair karakter. Als totaal is het een verzameling gebouwen zonder erg veel ruimtelijke samenhang. Deels zijn deze gebouwen recent, na 2000, gebouwd.

Ontsluiting
- Op enkele plekken vanaf de "Parkway".
- Vanaf het voorplein van station Verrijn Stuart.
- Langzaam verkeer, gelegen aan de oostelijke hoofdfietsstructuur van de "Parkway" en aan de fietsroute naar bedrijventerrein Verrijn Stuart.

Uitgangspunten voor uitwerking
- Geluidsafschermende bebouwing langs het spoor met oriëntatie op zuidwesten.
- Openheid richting "Parkway".

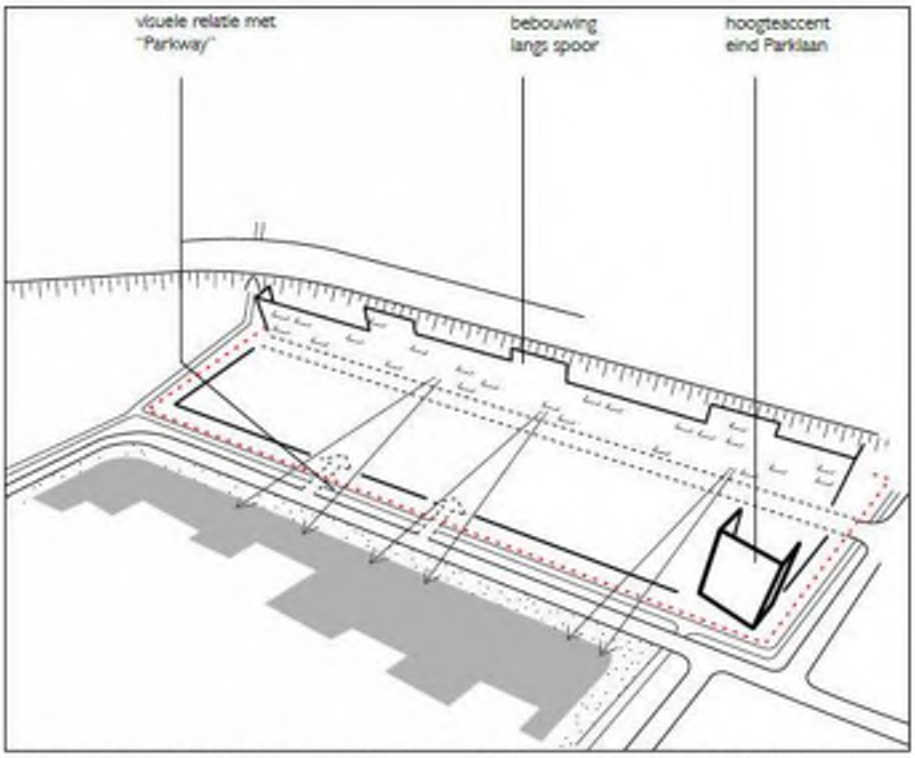
---

[13] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 28.
[14] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 72-73.

- Accent op zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" gelegen aan het voorplein van station Verrijn Stuart.

Op basis van het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque" (definitief, december 2015) is met deze randvoorwaarden ook rekening gehouden in de onderhavige bouwplannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, want de bebouwing langs het spoor zal worden gerealiseerd. Richting de weg "Parkway"/Eekholt hebben de gebouwen een open ontwerp.

(Het accent op de zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" aan het voorplein van metrostation Verrijn Stuartweg wordt niet met het onderhavige project gerealiseerd. Dit gebouw zal eventueel met een later te realiseren project worden gerealiseerd).



Afbeelding 2.5: ***Cluster 3 Eekholt. Plaats van de te bouwen bebouwing volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", blz. 73***

Afbeelding 2.6: ***Cluster 3 Eekholt. Plaats van de te bouwen bebouwing volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", blz. 73. Tekening waarop de nieuwe bebouwingsranden zijn aangegeven***

De Afbeelding 2.5 en 2.6, ontleend aan het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", geven aan hoe woongebouwen in het betreffende cluster dienen te worden geplaatst. Dat wil zeggen:

- Visuele relatie met de "Parkway".
- Bebouwing langs het spoor.
- Een hoogteaccent aan het einde van de "Parklaan".

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zullen in het hiervoor beschreven "Cluster 3 Eekholt" worden gerealiseerd.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ten behoeve waarvan de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing is opgesteld, zullen in het hiervoor beschreven "Cluster 3 Eekholt" worden gerealiseerd. De conclusie luidt dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen de richtlijnen van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

2.3.5 Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020

Het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 heeft een wettelijke status op grond van de Wet milieubeheer (Wm) en vormt een globale milieuvisie op hoofdlijnen met een gebiedsgerichte insteek, waarbij waar mogelijk in een meer integrale benadering is voorzien. Het milieubeleid moet een positieve impuls geven op de leefbaarheid en duurzaamheid van de gemeente Diemen. Gezondheid, hinder en veiligheid en de vraag of de huidige activiteiten de toekomst bedreigen of lasten afwentelen op anderen staan centraal. De gemeente Diemen wilde in de periode 2008 tot en met 2010 aantoonbare resultaten geboekt hebben op het gebied van energiebesparing en duurzame energie. Uitgangspunt daarbij is de Trias energetica. In volgorde van belangrijkheid betekent dit het volgende:

1. de mogelijkheden van energiebesparing optimaal benutten.
2. zoveel mogelijk duurzaam opgewekte energie verbruiken.
3. op een efficiënte wijze gebruik maken van fossiele brandstoffen.

Ten aanzien van het plangebied Bergwijkpark is in het beleidsplan opgenomen dat bij de herontwikkeling uitgangspunt is dat tenminste alle gangbare energiemaatregelen worden getroffen op het gebied van energiebesparing en duurzame energie (warmte/koudeopslag in de bodem of warmtelevering, zongerichte

verkaveling woningen, extra isolatie woningen, beperken warmte- en koudevraag, energiezuinige apparatuur, opwekken duurzame energie). Verder wordt – voor zover nodig – het planologisch mogelijk gemaakt dat kleine windturbines worden geplaatst op bedrijventerreinen en op (hoge) gebouwen in de woongebieden.

Voor de beantwoording van de vraag hoe met duurzaamheid wordt omgegaan bij de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, overeenkomstig het Milieubeleidsplan, wordt verwezen naar de conclusies bij de onderstaande Paragraaf 2.3.6 "Actieplan Energiebeleid 2013-2017".

2.3.6 Actieplan Energiebeleid 2013-2017

Het Actieplan Energiebeleid 2013-2017 "Diemen verduurzamen en energieneutraal maken in 2040" is vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen d.d. 25 april 2013.

De gemeente Diemen voert een actief energiebeleid om Diemen duurzamer en uiteindelijk in 2040 energieneutraal[15] te laten worden. De gemeente wil in de eerste plaats hierin zelf het goede voorbeeld geven. Dit, door als gemeente zelf voldoende energie te besparen en duurzame energie op te wekken en daarover te communiceren. Daarnaast is het accent bij de uitvoering van het energiebeleid verschoven van het informeren en kennisuitwisseling naar het opzetten van samenwerking met burgers, bedrijven en organisaties met als doel om concrete resultaten te bereiken.
Diemen streeft ernaar om in het jaar 2040 in regionaal verband energieneutraal te zijn (EN2040). Dit betekent dat alle energie die in de gemeente/regio duurzaam wordt verbruikt, in de gemeente/regio duurzaam moet zijn opgewekt. In de periode 2013-2017 dient 15% energie te worden bespaard. De gemeente realiseert deze doelstelling voor de eigen organisatie (gebouwen, openbare verlichting, en dergelijke) en ondersteunt de doelgroepen (bewoners, bedrijven en instellingen) bij het realiseren van deze doelstelling. In deze periode 2013-2017 dient 10% van de energiebehoefte duurzaam te worden opgewekt. De gemeente wil deze doelstelling realiseren voor de eigen organisatie en ondersteunt de doelgroepen (bewoners, bedrijven en instellingen) bij het realiseren van deze doelstelling.
De gemeente werkt in regionaal verband samen indien dit leidt tot een duidelijke meerwaarde. Voordat een nieuwe activiteit wordt opgepakt, wordt deze SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) uitgewerkt. Voor het uitvoeren van de activiteit dient aantoonbaar maatschappelijk draagvlak te zijn.
Vanaf september 2012 zijn de prioritaire projecten voor de gemeente:
1. invoeren energiezorg in gemeentelijke gebouwen;
2. vormen van duurzaamheidkringen van bedrijven met duurzame ambities.[16]
Vanaf 2013 komen daar nog enkele (A&M[17])-activiteiten bij die met name gericht zijn op energiebesparing in de bestaande woningvoorraad, waaronder het maken van afspraken met woningcorporaties. Daarnaast gaat het om een gebouw- of buurtgerichte aanpak en/of een individuele aanpak gericht op alle huishoudens met een zeer hoog bovengemiddeld gas- en/of elektriciteitsverbruik en/of huishoudens met een laag inkomen (integratie met het armoedebeleid). Andere prioritaire activiteiten die worden voortgezet hebben betrekking op: windturbines (in het buitengebied), biomassacentrale (in A&M-verband), en warmtelevering (Bergwijkpark Noord).

Met betrekking tot de activiteiten, die volgens het Actieplan worden en zullen worden uitgevoerd, hebben de volgende activiteiten betrekking op het plangebied van Bergwijkpark Noord en voor het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

"(…)
Doelgroep woningen en inwoners

[15] Energieneutraal betekent volgens blz. 15 van het *Actieplan Energiebeleid 2013-2017* van de gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 25 april 2013) dat alle energie die in de gemeente/regio wordt verbruikt in de gemeente /regio duurzaam is opgewekt.
[16] *Actieplan Energiebeleid 2013-2017* blz. 15.
[17] A&M is Amstelland & Meerlanden: formeel samenwerkingsverband van de gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Mogelijk nieuwe activiteiten voor de periode 2013-2017

(…)

4.8 Aangescherpte EPC afspreken bij nieuwbouw (LKA).

Hierbij wordt vermeld in verband met het project Bergwijkpark:
Voor de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord werd in het verleden uitgegaan van een energieprestatie op locatie van 8. Dit kan inmiddels eenvoudig worden bereikt door warmtelevering en WKO en "is dus niet meer zo bijzonder". "De behoefte aan het met ontwikkelaars afspreken van een aangescherpte (bovenwettelijke) EPC, vaak resulterend in een lagere grondopbrengst voor de gemeente, is niet meer aanwezig".

(…)

Thema verkeer en vervoer

Uitgevoerde activiteiten in 2008-2012 en die worden voortgezet in 2013-2017

(…).

6.2 Verbeteren van het collectief vervoer (deels LKA).

Hierbij wordt vermeld in verband met het project Bergwijkpark:
In het kader van de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord (wordt) zoveel mogelijk een gebiedsgerichte aanpak toegepast voor een goed openbaar vervoer aanbod en goede fiets/voetgangersvoorzieningen.

(…)"

Het aspect duurzaamheid bij het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is er vooral in gelegen dat Stadsverwarming zal worden gebruikt voor de warmtevoorziening, en dat besloten is om het puin dat vrijkomt bij de sloop van gebouwen ten behoeve van het project zoveel mogelijk her te gebruiken binnen het plangebied Bergwijkpark.

Er wordt voldoende aan energiebesparing gedaan om aan de norm die voor de bouwplannen gelden te voldoen, namelijk de EPC norm van 0,4.

2.3.7 Woonvisie Diemen 2013-2017

De Woonvisie Diemen 2013-2017 is op 28 november 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. De woonvisie verwoordt het woonbeleid voor de jaren 2013-2017 van de gemeente. Het uitgangspunt is een evenwichtige opbouw van de bevolking en de woningvoorraad, waarbij de kwaliteiten en de variatie als centrale opgaven voor de toekomst staan. Het accent op het gebied van de woningbouw ligt de komende jaren in Diemen op de herontwikkeling en de doorontwikkeling van bestaande locaties en op de bestaande woningvoorraad. Het streven is gericht op een optimale verdeling van de beschikbare woningvoorraad, uitgaande van het zo goed mogelijk laten aansluiten van het aanbod bij de vraag. Daarnaast legt de woonvisie ook verbindingen met het beleid op aanpalende terreinen als zorg en welzijn, duurzaamheid, en leefbaarheid en veiligheid. Dit betekent investeren in ruimtelijke kwaliteiten, aandacht voor bestaande wijken, uitgaande van een levensloopbestendige, veilige, schone en duurzame leefomgeving.

De woonvisie is gefundeerd op twee doelstellingen:

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

In paragraaf 3.1.2 wijst de Woonvisie op het Europees huurbeleid. Per 1 januari 2011 is er een belangrijke maatregel in werking getreden voor de toewijzing van sociale huurwoningen. In het kader van de bestrijding aan oneigenlijke staatssteun is bepaald dat woningcorporaties minimaal 90% van hun sociale huurwoningen moeten toewijzen aan huishoudens met een belastbaar jaarinkomen tot € 33.614,-. De resterende 10% van de sociale

huurwoningen mogen zij toewijzen aan huishoudens met een hoger inkomen. Deze maatregel betekent dat in vergelijking met de huidige praktijk een deel van de woningzoekenden geen sociale huurwoning meer toegewezen kan krijgen. Er zal op lokaal niveau (en op regionaal niveau) dus beleid moeten komen om de huishoudens met een hoger inkomen dan € 34.000,- adequaat te kunnen huisvesten.

Volgens de Woonvisie (blz. 33) dient, om ervoor te zorgen dat er voldoende passende en betaalbare woonruimte beschikbaar komt voor de diverse doelgroepen, de doorstroming binnen Diemen te worden bevorderd. In de praktijk betekent dit, dat bij het ontwikkelen aan nieuwbouwplannen rekening zal moeten worden gehouden met de doorstroommogelijkheden voor inwoners van Diemen en de rest van de regio. Een instrument om de vraag en woningbehoefte meer centraal te kunnen stellen is fasering. Door te faseren kunnen bijvoorbeeld in Plantage de Sniep verschillende type woningen op verschillende momenten voor woningzoekenden (wanneer de markt daar om vraagt) op de markt worden gebracht. Daarmee kunnen meer (grotere) woningen met een betaalbare prijs vrijkomen. Met ontwikkelaars en beleggers zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt, onder andere voor de te realiseren woningen op de bouwlocatie Plantage de Sniep en op de bouwlocatie Bergwijkpark Noord.

Volgens paragraaf 7.2 (blz. 34) van de Woonvisie ligt het accent in Diemen op de herontwikkeling en doorontwikkeling van bestaande locaties. De belangrijkste projecten in de gemeente betreffen:

- Realisatie woonwijk Plantage de Sniep.
- Relatie van de Brede HOED.
- Herontwikkeling vrijkomende schoollocaties in Diemen Noord.
- Herontwikkeling Bergwijkpark Noord.
- Zuidflank Wilhelminaplantsoen.
- Herontwikkeling van De Kiezel.
- Uitbreiding winkelcentrum Diemerplein.

In paragraaf 7.2.4 van de woonvisie wordt nader ingegaan op de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord. Daar staat het volgende:
"*In 2007 is door de gemeenteraad besloten het kantorengebied Bergwijkpark Noord samen met marktpartijen op een kwalitatief hoog niveau te herontwikkelen tot een gemengd woon- en werkgebied. Om het gebied weer een impuls te geven, is een Strategisch Masterplan voor Bergwijkpark Noord vastgesteld waarin beschreven wordt hoe het gebied stap voor stap ontwikkeld kan worden. Met het plan wil de gemeente eigenaren, gebruikers, ontwikkelaars, investeerders en andere belangstellenden inspireren en faciliteren om mee te doen. Belangrijke aanleiding voor het masterplan is de situatie op de Amsterdamse kantorenmarkt. Die markt kampt al enige jaren met een groot aanbod en veel leegstand, net als in Bergwijkpark Noord. Omdat het gebied met auto en openbaar vervoer zeer goed bereikbaar is, kan het een belangrijke rol blijven spelen in het stedelijk centrumgebied van de Amsterdamse regio. Met de directe nabijheid van het station Diemen Zuid leent deze locatie zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het (middel)duur segment, woon-werkwoningen en sociale huur met een luxe uitstraling.*
Snippe Projecten BV heeft de eerste stap gezet. Deze vastgoedonderneming heeft Diemervijver aangekocht. Daarnaast wil deze vastgoedonderneming ook andere panden in Bergwijkpark Noord verwerven en herontwikkelen, waardoor het een belangrijke samenwerkingspartner is voor de gemeente Diemen. De gemeente gaat samen met Snippe [Bergwijkstadspark BV] het masterplan verder uitwerken in een Stedebouwkundig plan voor dit gebied."

Het onderhavige project past als volgt in het geformuleerde beleid van de Woonvisie Diemen 2013-2017 voor het gebied Bergwijkpark. Volgens de Woonvisie "leent de locatie Bergwijkpark zich, met de directe nabijheid van het station Diemen Zuid, voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het (middel)duur segment, woon-werkwoningen en sociale huur met een luxe uitstraling". Het onderhavige project voor de bouw van in totaal 358 appartementen heeft tot doel om appartementen in het middeldure koop- en huursegment te realiseren. De nadruk zal liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het project past om die redenen in de Woonvisie.

2.3.8 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem. De manier waarop parkeren in Diemen in 2020 is geregeld, moet daarom worden afgestemd op de verschillende economische, sociale en leefbaarheidsdoelstellingen van Diemen. Het parkeerbeleid stelt de volgende ambitie voor: "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 schaarse openbare ruimte". De gemeente Diemen tracht te voorkomen dat een overloop vanuit bedrijventerreinen en kantorenlocaties richting woonwijken en andere delen van Diemen ontstaat.
Daarnaast wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het "parkeren op eigen terrein" is hierbij het uitgangspunt. Met het realiseren van bovenstaande doelen levert het parkeerbeleid een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en waarborging van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Diemen. Het parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Met het parkeerbeleid volgens het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 is rekening gehouden in de onderhavige plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het "parkeren op eigen terrein" is hierbij het uitgangspunt. Hiermee is in de uitwerking van het onderhavige project rekening gehouden.
Voor de beantwoording van de vraag hoe het parkeren in het project exact is geregeld wordt verwezen naar Paragraaf 6.7 "Parkeren".

2.3.9 Groenbeleid – Groenplan Diemen

In het "Groenplan Diemen, Visie op groenstructuur, groenbeleid en groenbeheer" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 oktober 2011) wordt met betrekking tot het kantorengebied Bergwijkpark en het park zelf geschreven dat het (Bergwijk)park is omringd door kantoren in een ruime stedelijke structuur en dat om het park ecologisch ingerichte watergangen liggen die in de wijk doorlopen. Het park functioneert op dit moment volgens het Groenplan matig. Er zijn weinig gebruikers door het ontbreken van woongebieden in de nabije buurt. Het park wordt voornamelijk benut door passanten en in het zuidelijk deel is er enige verblijfsrecreatie. De kwaliteit van de groenvoorzieningen is over het algemeen goed. Het park is plaatselijk echter onoverzichtelijk en sociaal onveilig.
Er worden, volgens het Groenplan, plannen ontwikkeld voor de herinrichting van het gehele kantorencomplex Bergwijkpark, maar deze zullen pas op langere termijn realiteit kunnen worden. Het Groenplan stelt voor de komende periode daarom een vorm van tussentijds gebruik voor.

Opties voor het streefbeeld voor de planperiode (< 10 jaar):
- Ruimte voor stadsnatuur en natuureducatie. Aansluiten via Gooiseweg naar het buitengebied.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor tijdelijke volkstuinen/moestuinen of een kinderdorp/bouwspeelplaats.
- Uitbreiding van oppervlaktewater in combinatie met de ruimtelijke planvorming.

Streefbeeld voor de toekomstige planontwikkeling (>10 jaar):
- Bij de herinrichting van de wijk Bergwijkpark een duidelijke interne ontsluiting van het autoverkeer realiseren.
- Bij de herinrichting van het Bergwijkpark het water als belangrijke drager houden en ecologisch ontwikkelen.

Afbeelding 2.7: ***De huidige groenstructuur van het Bergwijkpark en omgeving (figuur uit het Groenplan Diemen, blz. 154)***

In het Groenplan wordt voor het park (Bergwijkpark) het volgende voorgesteld:

1. Aansluiting zoeken bij burgerinitiatieven, voor realisatie van bijzondere, tijdelijke (<10 jaar), gebruiksfuncties voor het park (Bergwijkpark).
2. Bij de planvorming van het park (Bergwijkpark) de waardevolle structuren behouden, en de doorlopende groenstructuren in het plan inpassen.
3. Mogelijk is het gebied geschikt voor een tijdelijk evenemententerrein (<10 jaar)

Van belang is dat het park (het Bergwijkpark) zelf geen onderdeel uitmaakt van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Aan de bovenstaande drie punten (voorstellen) behoeven de plannen volgens de onderhavige aanvragen derhalve niet te worden getoetst, en is het project dan ook niet getoetst.

Volgens het Groenplan (blz. 154) wordt ten behoeve van de herinrichting van het gebied Bergwijkpark voorgesteld:

1. Waardevolle bomen behouden.
2. Voldoende ruimte reserveren om het groene karakter van de dreven en van de langzaam-verkeerroutes aan alle vier de zijden van het park te kunnen handhaven.
3. Gebruik maken van de waterstructuur.

Aan de bovengenoemde drie voorstellen voor de herinrichting van het gebied Bergwijkpark kan (voor zover van toepassing) binnen het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden voldaan, waarbij wordt opgemerkt dat er geen waardevolle bomen binnen het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aanwezig zijn.

2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Diemen 2010-2028

Door de gemeente Diemen is de beleidsnota "Waterplan Diemen 2010-2028 - Diemen zet water op de kaart" opgesteld, en is vastgesteld d.d. 14 oktober 2009. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een verdere bespreking en toepassing van het Waterplan Diemen 2010-2028 komt in Paragraaf 8.5 "Water(paragraaf)" aan de orde.

2.3.11 Natuurbeleidsplan Diemen

Het Natuurbeleidsplan Diemen dateert van november 2009. Het streven van de gemeente Diemen voor wat betreft het natuurbeleid is in het Natuurbeleidsplan als volgt omschreven: "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".

Uit de Natuurwaardenkaart blijkt dat de gemeente Diemen een natuurrijke gemeente is. Op de Natuurwaardenkaart wordt de natuurwaarde van een bepaalde gebiedseenheid uitgedrukt in een cijfer van 1 tot en met 5.
De natuurwaarden van de taluds van de rijkswegen en spoorwegen plus de groenstroken die er direct langs liggen zijn hoger dan die van de omringende woonwijken (gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart). Deze taluds en groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute voor zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen.

Over het gebied Bergwijkpark wordt in het Natuurbeleidsplan het volgende geschreven:
"*Het gebied tussen Gooiseweg, Daalwijkdreef en het metrospoor zal worden omgevormd van grootschalig kantorengebied tot een gemengd woon/werkgebied. Hierbij zal uiteindelijk 60.000 m² openbaar groen en water worden gerealiseerd (op een totaal planoppervlak van 42 hectare). De huidige natuurwaarden liggen in de randen van het gebied (talud Gooiseweg en rond het opstelterrein van de Metro) en in het Bergwijkpark (....). Bij de herinrichting blijft het groene talud van de Gooiseweg gehandhaafd. Het park zal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt wijkgroen, waarbij waterpartijen een belangrijke rol zullen spelen*".[18]
Als actie wordt genoemd: "*Alle waterpartijen in het plangebied Bergwijkpark worden natuurvriendelijk uitgevoerd. Het talud van de Gooiseweg wordt met struweel en takkenrillen ontoegankelijk gemaakt.*"[19]

De huidige natuurwaarden met betrekking tot het onderhavige project zijn beschreven in Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.6.
De natuurwaarden van het talud langs de spoorlijn/metrolijn, plus de direct aanliggende groenstroken, zijn veelal gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart Diemen. Deze taluds en de direct aanliggende groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute voor zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen. Ter hoogte van het onderhavige projectgebied is van de waarde 2 op de Natuurwaardenkaart geen sprake, maar van de waarde 1.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied waar voorheen kantoorgebouwen stonden. Deze kantoorgebouwen zijn gesloopt. Bijzondere natuurwaarden zijn niet in het gebied waar de gebouwen worden gebouwd aanwezig, behalve langs het talud van de metrolijn. Dit talud van de metrolijn blijft behouden met het onderhavige project.

[18] *Natuurbeleidsplan Diemen* (november 2009) blz. 36-37.
[19] *Natuurbeleidsplan Diemen* (november 2009) blz. 37.

Het talud van de metrolijn/spoordijk, dat een belangrijke natuurfunctie heeft voor de ecologische structuur van Diemen, blijft behouden en zal waar mogelijk worden verbeterd. Zie verder ook Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.6 en Hoofdstuk 7, Paragraaf 7.7.

2.3.12 Beleidsnota Cultuurhistorie

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Diemen met betrekking tot de cultuurhistorie en de archeologie is verwoord in de Beleidsnota Cultuurhistorie (d.d. 22 oktober 2003 vastgesteld door de gemeenteraad).
De in de beleidsnota geformuleerde doelstellingen zijn:

1. De aanwezige cultuurhistorische waarden inventariseren en documenteren.
2. Deze waarden beschermen door beheer en instandhouding te stimuleren en waar nodig te ondersteunen.
3. Behoud door ontwikkeling realiseren door het aangeven van mogelijkheden waardoor op verantwoorde wijze een nieuwe toekomst wordt geboden aan de aanwezige cultuurhistorische waarden.
4. De bewustwording over de cultuurhistorie van Diemen vergroten en de samenwerking met externe partijen die te maken hebben met cultuurhistorie te versterken.

Een verdere bespreking en toepassing van de Beleidsnota Cultuurhistorie komt in Hoofdstuk 3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "Cultuurhistorie en Archeologie" aan de orde.

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

3.1 Cultuurhistorie

Algemeen

Er is relatief veel geschreven over de geschiedenis van Diemen. Belangrijke boeken over de geschiedenis zijn *Diemen buyten Amsterdam* (gemeente Diemen, 1987)[20] en *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam, 2009)[21]. Verder is van belang het boek *Amsterdamse boeren* (Hilversum, 2014)[22]. Zie verder ook de website van de Historische Kring Diemen en de Beleidsnota Cultuurhistorie (2003) van de gemeente Diemen. Deze bronnen zijn gebruikt voor de onderhavige paragraaf over de Cultuurhistorie van Diemen.

Vroegste bewoning van Diemen

Het grondgebied van Diemen werd van oorsprong aan drie zijden door water omgeven. Aan de noordzijde door het IJ, aan de westzijde door het Watergraafsmeer en aan de oostzijde door het riviertje de Diem (of de Diemen) dat het IJ met het Bijlmermeer verbond. Aan de overzijde van de Diem lag, en ligt, de polder Overdiemen. Overdiemen werd ontgonnen vanaf de dijk langs de Diem. Delen van de oorspronkelijke ontginningsassen zijn nog goed herkenbaar, zoals bij delen van de Ouddiemerlaan en bij de Overdiemerweg. De Diemer- en Venserpolder werden ontgonnen vanaf de (Oud)Diemerlaan en vanaf de weg van Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel, de Ouderkerkerlaan.[23]
Volgens Chris de Bont in zijn boek *Amsterdamse boeren* zijn we door archeologisch onderzoek over de ontginning van het gebied van Diemen redelijk goed ingelicht.[24] Met oude archiefstukken komt Diemen er bekaaider vanaf. Diemen wordt voor het eerst in 1226 vermeld.[25] De ontginningen van het oude veengebied rondom wat nu Diemen heet wordt uitvoerig beschreven in het genoemde boek *Amsterdamse boeren*[26]. Chris de Bont gaat uit van een ontginningsrichting vanuit de Bijlmermeer. Hij schrijft echter, dat het grootste deel van het gebied in de twintigste eeuw is volgebouwd, en dat daardoor een aantal vragen moeilijk zijn te beantwoorden. De vaak minimale sporen van van verspreid in de veenkavels gelegen boerderijen uit de eerste ontginningsfase zullen verloren zijn gegaan door de grootschalige zandopspuiting die aan de bebouwing van dit gebied vooraf is gegaan.[27]

Langs de oevers van de Diem kunnen ondergronds sporen van bewoning uit de Late Middeleeuwen worden aangetroffen. Op enkele plekken is bijvoorbeeld een huisterp gevonden met overblijfselen van oude funderingen en dergelijke. Meer geconcentreerde bewoning in het gebied vond rond het jaar 1100 plaats op een terp te Oud Diemen op de plek van de voormalige kerk en de huidige begraafplaats "Gedenk te sterven". In de ondergrond zijn resten bewaard gebleven van deze historische kern. Door nader archeologisch- en archiefonderzoek is echter duidelijk geworden dat het oudste Diemen gezocht moet worden aan de zuidoostkant van de Diem in Overdiemen en Diemerdam en niet op de plek die nu Oud-Diemen heet.[28]

---

[20] Jan Mulder, Hanna Blok en Karin van Reenen, *Diemen buyten Amsterdam* (Diemen 1987).
[21] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009).
[22] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014).
[23] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009) blz. 75-109.
[24] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227.
[25] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227.
[26] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227-240.
[27] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 240.
[28] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009) blz. 75.

Afbeelding 3.1: Detail van de "Caerte van Noorthollant" (in 1575 gedrukt naar de kaart van Joost Jansz Beeldsnijder, in 1608 gewijzigd uitgegeven door Harman Allertsz Van Warmenhuysen te Amsterdam). Het gebied Bergwijkpark is globaal met rood aangegeven

Op één van de oudste kaarten van Diemen is het gebied te zien waarbinnen zich nu het gebied van Bergwijkpark Noord bevindt, direct ten westen van het Bijlmermeer, toen dit nog een meer was, zie hierboven bij Afbeelding 3.1.

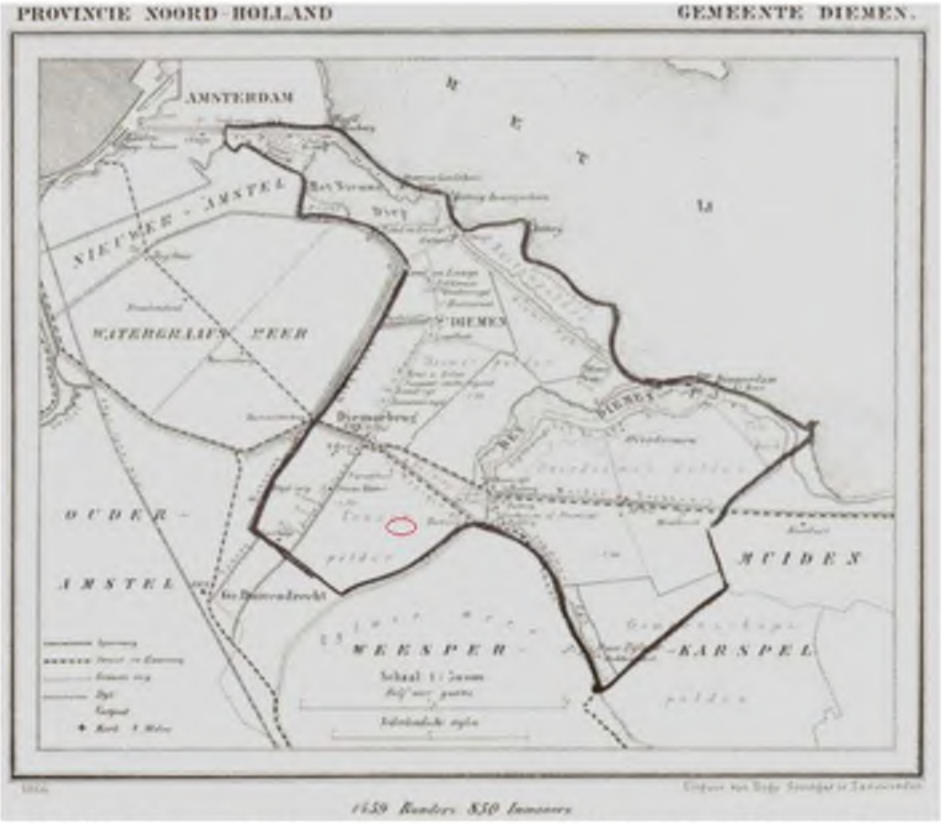
Diemen in de 17e eeuw

Een doorsnijding van de polder(s) bij Diemen vond in de 17e eeuw plaats toen de Weespertrekvaart en de Muidertrekvaart werden gegraven, deels langs bestaande waterlopen. Op de plaats bij de brug over de trekvaart, de Diemerbrug, en nabij de plaats waar deze trekvaarten zich splitsen, ontstond een economisch knooppunt. Daardoor verplaatste het centrum van Diemen zich in die tijd in zuidelijke richting naar dit knooppunt, toen gelegen bij één van de belangrijkste verkeers- en waterontsluiting van het gebied, de verbinding van Amsterdam naar de Rijn en naar Duitsland. Deze vaarweg werd dan ook wel de "Keulse vaart" genoemd. Bij de Diemerbrug werden timmerplaatsen, smederijen, tapperijen, herbergen en pakhuizen opgericht. Dit ten behoeve van de dienstverlenende functie voor het passerende goederen- en personenvervoer in de trekvaarten.[29]

Diemen in de 18e eeuw en 19e eeuw

[29] *Beleidsnota Cultuurhistorie*, gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003) blz. 16.

In de achttiende en de negentiende eeuw onderging het landschap zodoende een geleidelijke verandering. De drooggelegde meren werden in cultuur gebracht en het buurtschap Diemerbrug nam de centrumfunctie van Diemen over, dat voortaan Oud-Diemen werd genoemd.[30]
Op de kaart, die hieronder op Afbeelding 3.2 wordt weergegeven, is de Venserpolder goed te zien. Het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ligt ten noordwesten van de (in 1626) ingepolderde Bijlmermeer.



Afbeelding 3.2: ***Kaart van de gemeente Diemen afkomstig uit J. Kuyper, Gemeente Atlas van Nederland (1866) (met in rood aangegeven een globale aanduiding van het plangebied)***

Diemen in de 20e eeuw

In de jaren '60 van de twintigste eeuw vond de verdere ontwikkeling van Diemen in eerste instantie in noordelijke richting plaats. In de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw werd Diemen Zuid, en de kantorenlocatie Bergwijkpark, ter plaatse van de Venserpolder ontwikkeld. Later, in de jaren negentig van de twintigste eeuw, werd de woonwijk Diemen Noord voltooid. In die periode werd ook de wegeninfrastructuur fors uitgebreid. De ring Amsterdam en de A9 met een aansluiting op de A1 hebben het gebied doorsneden en verder versnipperd.
Op de hieronder bij Afbeelding 3.3 getoonde negentiende-eeuwse kaart is de Venserpolder te zien en ook de ingepolderde Bijlmermeer. Op dat moment waren, zo blijkt uit de kaart (links), zowel de Venserpolder als de Bijlmermeer nog agrarisch gebied en vrijwel onbebouwd. Volgens de luchtfoto rechts, van zo'n honderd jaar later, is zowel de Venserpolder (waaronder de directe omgeving van het projectgebied van de onderhavige omgevingsvergunning aanvragen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 als ook de Bijlmermeer vrijwel volledig bebouwd.

[30] *Beleidsnota Cultuurhistorie*, gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003) blz. 16.

Afbeelding 3.3: ***Links een negentiende-eeuwse kaart (1879) met daarop de Venserpolder en de ingepolderde Bijlmermeer, en rechts een luchtfoto van vrijwel hetzelfde gebied circa honderd jaar later. Het plangebied Bergwijkpark (en het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) bevindt zich ongeveer in het centrum van beide afbeeldingen***

Conclusies Cultuurhistorie en het Projectgebied

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen in de Venserpolder aan de oostkant van de vroegere Diemerweg/Diemerlaan (ten zuiden van de Weespertrekvaart), ten westen van het vroegere Bijlmermeer. Volgens de bestudeerde historische kaarten en boeken, waaronder het eerder genoemde boek *Diemen buyten Amsterdam*, was er in dit gebied geen of nauwelijks bebouwing en bewoning aanwezig. Er is geen (vroegere) boerderij in het gebied van Bergwijkpark (en dus ook niet in het gebied volgens de onderhavige aanvraag) op de historische kaarten te vinden – de boerderijen stonden ten westen van de Diemerweg/Diemerlaan. Wel waren er ten tijde van circa 1570 in het gebied enkele watermolens aanwezig.[31] Het gehele gebied is tot circa 1968 in gebruik geweest als weiland. Om die reden is het volledige projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 cultuurhistorisch van minder belang, en kan het project voor wat betreft dit aspect worden ontwikkeld.

3.2 Archeologie

[31] Jan Mulder, Hanna Blok en Karin van Reenen, *Diemen buyten Amsterdam* (Diemen 1987) blz. 6.

3.2.1 Rijksbeleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, die met een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg van 1 september 2007[32]) in de Nederlandse wetgeving werd geïmplementeerd. De doelstelling van deze wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen.
Verder wordt met de genoemde aanpassing van de wet bevorderd, dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.
De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen.
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

3.2.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Diemen met betrekking tot de archeologie is verwoord in de Beleidsnota Cultuurhistorie (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003).
De in de beleidsnota geformuleerde doelstellingen zijn:

1. De aanwezige cultuurhistorische waarden inventariseren en documenteren.
2. Deze waarden beschermen door beheer en instandhouding te stimuleren en waar nodig te ondersteunen.
3. Behoud door ontwikkeling realiseren door het aangeven van mogelijkheden waardoor op verantwoorde wijze een nieuwe toekomst wordt geboden aan de aanwezige cultuurhistorische waarden.
4. De bewustwording over de cultuurhistorie van Diemen vergroten en de samenwerking met externe partijen die te maken hebben met cultuurhistorie te versterken.

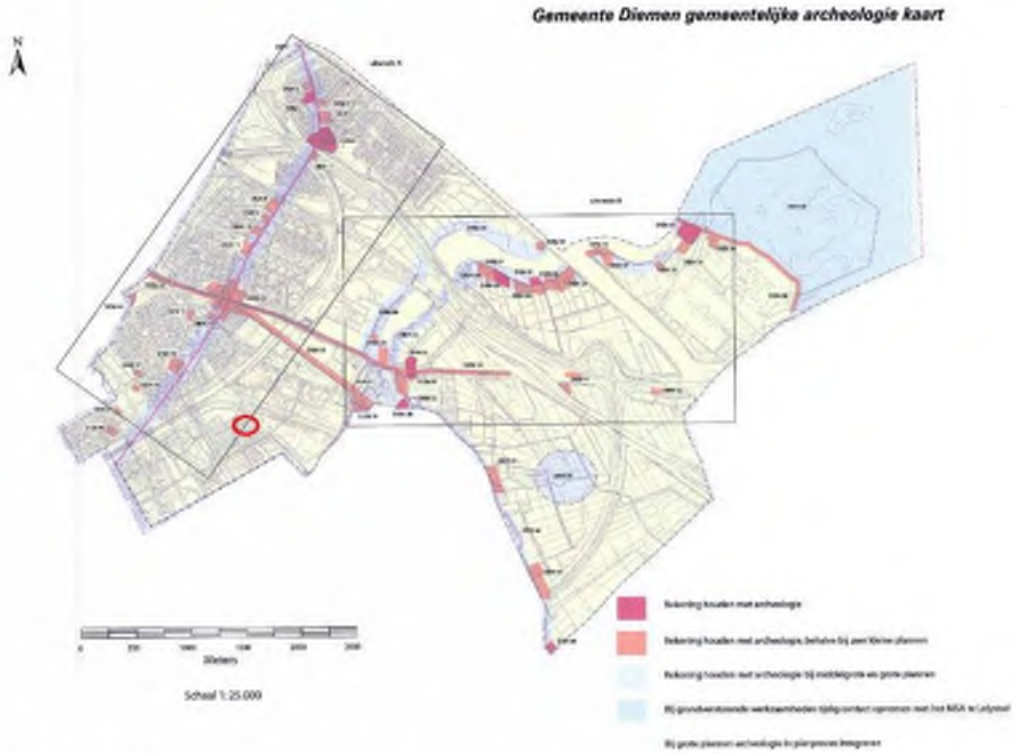
In de beleidsnota worden de gebieden beschreven die archeologisch van belang zijn in Diemen. Het gebied Bergwijkpark Noord wordt niet als zodanig beschreven.

3.2.3 Archeologie en het Projectgebied

Mede op basis van de eerder genoemde Beleidsnota Cultuurhistorie van de gemeente Diemen is het aspect archeologie van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het onderhavige project getoetst. Het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied liggen in de Venserpolder, ten oosten van de vroegere Diemerweg/Diemerlaan (ten zuiden van de Weespertrekvaart) zijnde

[32] Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden d.d. 1-9-2007.

de weg van Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel, en ten westen van het vroegere Bijlmermeer. Volgens de gemeentelijke Archeologiekaart van de gemeente Diemen is de archeologische verwachting van dit gebied laag. In Bergwijkpark en het projectgebied bevinden zich geen rijksmonumenten en/of gemeentelijke monumenten of beeldbepalende panden. Ook heeft Bergwijkpark, en dus het projectgebied, vanuit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland geen waarde toegekend gekregen. Hieruit volgt dat het project kan worden uitgevoerd en dat er geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is of dat er andere maatregelen dienen te worden genomen.



Afbeelding 3.4: Gemeentelijke archeologiekaart Diemen, met het onderhavige projectgebied globaal aangegeven met de rode cirkel op de kaart

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en stedebouwkundige structuur van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 beschreven. Verder komen de bestaande functies binnen het projectgebied aan de orde. De verschillende elementen van de fysieke leefomgeving worden beschreven. Tevens wordt de omgeving van het projectgebied aangehaald. Het onderhavige projectgebied ligt in het oosten van het gebied Bergwijkpark Noord. Direct langs Bergwijkpark liggen metrosporen. Iets ten noorden van Bergwijkpark liggen treinsporen. Het onderhavige projectgebied is gelegen naast het talud van de metrospoorlijn/spoordijk.

4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van Bergwijkpark en het Projectgebied Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Het projectgebied van de onderhavige aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel deel uit van het grotere gebied Bergwijkpark Noord. Het gebied Bergwijkpark is vanaf begin jaren '80 van de twintigste eeuw ontstaan en de ruimtelijke structuur is volledig op de hoofdbestemming kantoren gericht. De ontsluitingen van het gebied bepalen voor een groot deel de ruimtelijke structuur voor het gebied.

Het gebied Bergwijkpark Noord valt in de bestaande situatie te typeren als een groen eiland. Door de duidelijke inbedding van het gebied te midden van grootschalige infrastructuur kent het gebied een duidelijke begrenzing. De "symbolische begrenzing kan worden gezien als een kwaliteit, aangezien binnen deze grenzen zich relatief eenvoudig een gebied met een eigen identiteit en uitstraling kon ontwikkelen dat zich enigszins los beweegt van de omliggende buurten en wijken in Amsterdam Zuid Oost en Diemen".[33]

Een deel van het huidige kantoorbestand in geheel Bergwijkpark Noord, nabij het projectgebied, kent/kende een grote leegstand en oogt/oogde gedateerd. Kenmerkend voor het gebied is dat de kantoren in clusters gegroepeerd staan. Binnen het cluster Diemervijver is er sprake van enige ruimtelijke samenhang; in dit cluster bevindt zich nu de Campus Diemen Zuid. De kantoorgebouwen in het cluster Wildenborch zijn en worden gesloopt. Buiten de clusters is er sprake van een diffuus beeld met weinig ruimtelijke samenhang en kwaliteit. Er is nauwelijks een relatie tussen de kantoorgebouwen en de infrastructuur in het gebied, waardoor het gebied op dit moment enigszins levenloos oogt.[34] Het feit dat het gebied bijna uitsluitend bestaat/bestond uit kantoren, waardoor er na vijven nauwelijks iemand meer in het gebied komt, maakt dat het gebied "gevoelsmatig" ook als onveilig wordt bestempeld.

De huidige ontsluitingswegen van het gebied Bergwijkpark Noord, veelal dreven genoemd, zoals de Bergwijkdreef, liggen een aantal meters boven het maaiveld – op een talud – en zorgen daardoor voor een functionele scheiding tussen het autoverkeer enerzijds en het de fietsers en voetgangers anderzijds. De huidige ontsluiting van het gebied voor het autoverkeer vindt vooral plaats vanaf de Bergwijkdreef, Dalsteindreef en Eekholt. Vandaar wordt het verkeer naar de locaties van de kantoren, waaronder de bestaande kantoren aan de Eekholt 4 (Zorginstituut Nederland) en Eekholt 38-48 (direct ten zuiden van het projectgebied), geleid.

In het gebied waar de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden gebouwd staan twee leegstaande kantoorgebouwen, die binnenkort/momenteel worden gesloopt. De kantoorgebouwen grenzend aan het projectgebied (ten zuiden van het projectgebied) blijven bestaan.

---

[33] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013) blz. 12.
[34] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013) blz. 12.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt zorgvuldig ingepast in de stedelijke omgeving.

4.3 Kantorenfunctie

Het projectgebied zelf, alwaar de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zal worden gerealiseerd, heeft momenteel een kantorenfunctie/-bestemming. Er staan twee kantoorgebouwen, die binnenkort/momenteel worden gesloopt. Omdat die kantoorgebouwen bijna volledig leegstaan c.q. niet gebruikt worden is er praktisch gezien van een kantorenfunctie nauwelijks sprake. Het projectgebied heeft de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Groen" (zie Paragraaf 1.3).

Het projectgebied is in de huidige situatie vrijwel alleen geschikt voor kantoren en is daarom als zodanig met de genoemde bestemming "Gemengd – 5 (GD-5)", waarbinnen kantoren de belangrijkste bestemmingen zijn, bestemd. De gebouwen zijn de laatste jaren in een hoog tempo verouderd geraakt. Het gebied kan de hevige concurrentie op de kantorenmarkt niet aan. Enerzijds komt dit door het overaanbod aan kantoren: er zijn vanaf de jaren '90 van de twintigste eeuw zeer veel kantoren in de regio bijgebouwd die een betere, flexibelere en meer duurzame bouw bieden dan ter plaatse van Bergwijkpark. Anderzijds komt dit door vraaguitval. "Het nieuwe werken" zorgt voor een dalend aantal benodigde werkplekken en ook de economische crisis zorgde voor doorlopende reorganisatie binnen bedrijven. Veel kantoren in, en in de directe nabijheid van het projectgebied, staan of stonden hierdoor voor een groot deel leeg. De leegstand is in veel gevallen al teniet gedaan door de sloop van de gebouwen.
In sommige kantoorgebouwen zijn op dit moment (slechts) enkele verdiepingen in gebruik. Belangrijke uitzonderingen hierop zijn de Diemer Circle kantoren, ten zuiden van het projectgebied, en het kantoor van het Zorginstituut Nederland[35], dat ten westen van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen.

4.4 Verkeersfunctie (en parkeren)

De verkeersstructuur van het gebied Bergwijkpark Noord in de nabijheid van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is een structuur waarbij de verkeersstromen voor een deel gescheiden verlopen: fietsers en voetgangers op maaiveldniveau en autoverkeer op de hoger gelegen dreven. Direct nabij het projectgebied bevindt de weg Eekholt zich op maaiveldniveau, en tussen de Eekholt en het projectgebied liggen een fietspad en een voetpad. De verkeersstructuur sluit aan op de verkeersstructuur van de naastgelegen stadswijk Bijlmermeer (Amsterdam Zuid Oost) van de gemeente Amsterdam. Door de gescheiden verkeersstromen is het gebied Bergwijkpark op een verkeersveilige manier bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

Ter hoogte van het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn de wegen en fietspaden op maaiveldniveau gelegen. Het Waterhoenpad ligt in het noordelijkste deel van het projectgebied en maakt ter plaatse door een viaduct een verbinding met Diemen Zuid en het bedrijventerrein Verrijn Stuart. Deze verbinding zal blijven bestaan.
Even ten westen van het projectgebied loopt de weg Eekholt in westelijke richting omhoog. In het kader van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark wordt naar verwachting de Eekholt op korte termijn ten westen van het projectgebied aangepast/verlegd (hiervoor wordt, los van onderhavig project, een omgevingvergunning aangevraagd).

Met het openbaar vervoer is het projectgebied zeer goed bereikbaar. Vooral door de nabijheid van het trein- en metrostation Diemen Zuid dat ten westen van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ligt. Het trein- en metrostation Diemen Zuid ligt op circa 300 meter van het projectgebied; dat betreft de oostelijke toegang van het station. Het metrostation Verrijn Stuartweg ligt op circa 150 meter van het

[35] Het Zorginstituut Nederland is sinds 1 april 2014 de rechtsopvolger van het College voor Zorgverzekeringen.

projectgebied. De dichtstbijzijnde bushaltes bevinden zich aan de Bergwijkdreef en Daalwijkdreef op circa 300 meter van het projectgebied.

In de huidige situatie zijn er in het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 parkeervoorzieningen aanwezig, welke niet openbaar toegankelijk zijn. Bij de ontwikkeling van het projectgebied zal het parkeren binnen het projectgebied (en mogelijk direct daarop aansluitend) moeten worden opgelost. Langs de Eekholt bevinden zich, direct nabij het projectgebied, openbare parkeerplaatsen.

4.5 Groenfunctie

Een belangrijk kenmerk van het gebied Bergwijkpark is de groene situering/uitstraling. Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 heeft door zijn ligging langs het groene talud van de metrospoordijk enigszins een groene uitstraling. Deze groene uitstraling wordt ook bepaald door de groenstroken langs de Eekholt. In het projectgebied bevinden zich (rondom de twee kantoorgebouwen) geen struiken en bomen.

In de nabijheid van het projectgebied is het park, het Bergwijkpark, aanwezig. Dit park is aangelegd als een natuurlijk ogend park waarbij groepen bosplantsoen worden afgewisseld door grasvelden. Een langgerekte waterpartij met houten bruggen deelt het park in tweeën. Ten oosten van dit water bestaat het park uit grasvelden omzoomd door bosplantsoen. In het westelijke deel ligt een grote heuvel met dicht op elkaar, in rijen geplaatste, bomen. Het Bergwijkpark is het grootste park binnen de bebouwde kom van Diemen, maar heeft voor de gemeente door zijn ligging beperkte betekenis. In het park kunnen de werknemers van de omliggende bedrijven en de bewoners van de twee studentencomplexen elkaar ontmoeten en een ommetje lopen en zich ontspannen. Een nadeel is dat vooral in de avonduren de sociale veiligheid in het gebied een aandachtspunt is.
Het park is vanaf het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 goed bereikbaar, per fiets of te voet.

4.6 Natuurfunctie

De natuurwaarde van het talud langs de metrolijn plus de direct aanliggende groenstroken is beperkt. Dit blijkt ook uit de Natuurwaardenkaart van Diemen. Niettemin fungeren de taluds en groenstroken als leefgebied en trekroute van zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als onderdeel van de ecologische structuur van Diemen. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied zonder bijzondere vegetatie. Dit gebied heeft de bestemming "Gemengd – 5" volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" en binnen het gebied zijn op dit moment volgens het vigerende bestemmingsplan bouwpercelen voor met name de bouw van kantoren aanwezig.

Het talud langs de metrolijn blijft behouden volgens het onderhavige project, waardoor de natuurwaarden op de oostgrens van of vlak naast het projectgebied blijven gewaarborgd.

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT WOONGEBOUWEN TOREN 3, BLOK 6, TOREN 4 EN BLOK 7 (ONDERBOUWING BEHOEFTE WONINGEN)

5.1 Algemeen

Woningbouw aan de Eekholt wordt gezien als een oplossing voor de leegstaande panden. Omdat er sprake is van een stedelijke locatie die te weinig wordt gebruikt is het wenselijk om iets te doen aan de invulling en kwaliteit van het plan- en projectgebied. Nieuwe bebouwing met appartementen is een invulling waaraan behoefte is. Die behoefte, en de mate waarin, wordt hieronder onderbouwd.

De regionale behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[36]. Bij een plan c.q. een afwijking van het bestemmingsplan, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De voorgenomen woningbouw in Bergwijkpark beoogt te voorzien in een regionale behoefte aan woningen.

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen, ofwel de nut en noodzaak van woningbouw, wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Deze sluit aan bij het bepaalde in het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit drie hoofdtreden en wordt beschreven in Paragraaf 5.2.

Ter onderbouwing van de woningbouw aan de Eekholt wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksrapport van het bureau RIGO[37]. Met de gegevens in dit rapport is de 'ladder-toets' in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld, in Paragraaf 5.3. Het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte" is opgenomen als Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

In opdracht van Bergwijkstadspark BV is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen alvorens men besloot om de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het gebied Bergwijkpark Noord uit te doen voeren. Van het onderzoek is verslag gedaan in het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte" van RIGO, d.d. 3 november 2014.

5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen (en andere functies) wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstelijking". De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. Het Bro bepaalt dat voor onder meer afwijkingsprocedures ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo de in het Bro genoemde drie treden van de ladder moeten worden doorlopen.

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Bij de ladder worden in principe drie treden doorlopen. Als aan de eerste trede of stap niet wordt voldaan dan zijn de tweede en derde trede in feite niet meer van belang. Het gaat om de volgende treden en onderdelen:

Artikel 3.1.6, lid 2:

[36] Het betreft Bro artikel 3.1.6, lid 2.
[37] Rapport *Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte* (RIGO) d.d. 3 november 2014.

De toelichting bij een bestemmingsplan (en een Ruimtelijke Onderbouwing als onderhavige) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

a. Trede 1: er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b. Trede 2: indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
c. Trede 3: indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Trede 1 en 2 hangen bij stedelijke ontwikkeling in Bergwijkpark sterk met elkaar samen. De hoeveelheid behoefte en vraag waarvan er bij trede 1 wordt uitgegaan, bepaalt hoe belangrijk trede 2 is. Trede 3 is in feite niet van belang bij Bergwijkpark, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Bergwijkpark zeer goed.

5.3 Laddertoets voorgenomen woningen

5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte

In Hoofdstuk 2 van het rapport van RIGO is de "Toets op de kwantitatieve woningbehoefte" beschreven. Het plan Bergwijkpark, waarvan het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt, dient aan te sluiten op de actuele regionale behoefte. De eerste vraag die in het rapport wordt beantwoord is "wat is de regio?"

5.3.1.1 Wat is de regio?

In september 2010 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Woonvisie "Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020" vastgesteld. De doelstelling van deze woonvisie is voldoende woningen met een passende kwaliteit en een aantrekkelijk woonmilieu voor de inwoners van Noord-Holland. Als uitwerking van deze woonvisie heeft de provincie vier onderscheiden deelregio's van Noord-Holland omschreven. Eén daarvan is de Stadsregio Amsterdam (SRA). De Stadsregio Amsterdam onderscheidt binnen de regio weer: SRA-Noord en SRA-Zuid. Het plan voor Bergwijkpark is gelegen in SRA-zuid. Deze regio wordt door de Provincie ook wel aangeduid als Amstel[land]-Meerlanden, het gaat dan om SRA-Zuid minus de gemeente Amsterdam. Met name als het gaat over de regionale behoefte, wordt er in het rapport van RIGO ingegaan op de drie genoemde regio's. (Voor de duidelijkheid, SRA-Zuid is inclusief de stad Amsterdam).

5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose)

Het bepalen van de woningbehoefte is sterk afhankelijk van de aannames die men doet aangaande onder andere bevolkings- en huishoudens ontwikkelingen, en binnen- en buitenlandse migratie. Het blijven echter altijd prognoses. Daarnaast stuurt – op de woningmarkt – de aanbod ook de vraag. Door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn de vraaggestuurde woningbehoeftecijfers tot 2040 vastgesteld. Deze cijfers hanteert de Provincie, naast de RAP's (Regionale Actieprogramma's), bij het beoordelen van nut en noodzaak van woningbouw, conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Het gaat hier dus om een provinciale prognose.

De cijfers zijn beschikbaar per regio en per gemeente. De meest recente prognose is van 2010. Deze cijfers zijn aan alle regio's beschikbaar gesteld door de Provincie.

Het onderzoeksbureau RIGO heeft de prognosecijfers van de Provincie voorzien van een *update* naar 1 januari 2014. Dit houdt in dat er rekening is gehouden met de woningtoevoegingen die tussen het verschijnen van de prognose en 1 januari 2014 hebben plaatsgevonden.

Tabel 1 Prognose woningbehoefte

	*Prognose provincie 2010> ** *gewenste groei woningvoorraad*		*Opleveringen***	*Geactualiseerde prognose 2014> gewenste groei woningvoorraad*	
	2010-2020	*2010-2030*	*2010-2013*	*2014-2020*	*2014-2030*
SRA	74.400	122.700	13.450	60.950	109.250
SRA-Zuid	60.850	102.400	7.859	**52.991**	**94.541**
Amstel-Meerlanden	15.450	30.150	2.233	13.217	27.917

*Bron: Provincie Noord-Holland; prognose gebaseerd op vraaggestuurd bouwen. **Bron: CBS

Afbeelding 5.1: Prognose woningbehoefte. (Tabel 1 volgens het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

De gewenste groei van de voorraad concentreert zich vooral in SRA-Zuid. Te zien is in de Tabel 1 volgens Afbeelding 5.1 dat er in de regio Amstel[land]-Meerlanden een gewenste groei van de voorraad wordt verwacht van circa 13.200 woningen voor de komende 5 jaar. Voor de komende 15 jaar is dat 27.900 woningen. In SRA-Zuid (dus inclusief Amsterdam) is dat respectievelijk circa 53.000 en 94.500 woningtoevoegingen. Dit is exclusief het inlopen van het huidige woningtekort.

Regionale plancapaciteit

Bij het bepalen of een ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte dient rekening gehouden te worden met de capaciteit in bestaande woningbouwplannen alwaar dus woningen worden toegevoegd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de monitor woningbouwcapaciteit die jaarlijks wordt geactualiseerd door het bureau RIGO in opdracht van de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland (stand midden 2014).

Tabel 2 Plancapaciteit naar status (hardheid)

	Totaal	Hard	Zacht
SRA	111.850	**41.420**	70.430
SRA-Zuid	78.970	**36.240**	42.730
Amstel-Meerlanden	39.280	**6.770**	32.510

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014

Afbeelding 5.2: Plancapaciteit naar status (hardheid). (Tabel 2 van het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

Ervan uitgaande dat alle harde plannen ook tot uitvoering komen, zullen er circa 6.770 woningen in de regio Amstel[land]-Meerlanden worden gebouwd; inclusief Amsterdam (SRA-Zuid) is dat 36.240 woningen, die volgens de plannen in de toekomst worden gebouwd. Voor de Stadsregio als geheel zijn dat er momenteel 41.420 woningen. RIGO is in de verdere berekeningen ervan uitgegaan dat de harde plannen ook daadwerkelijk tot uitvoer komen in de komende 15 jaar. In werkelijkheid zal daarvan een deel nog kunnen uitvallen of vertragen. Er kunnen echter ook nog harde plannen bijkomen, indien daar ruimte voor is.

Resultaat kwantitatieve analyse (confrontatie vraag en aanbod)
Het bureau RIGO heeft de gewenste groei van de voorraad geconfronteerd met de capaciteit in harde plannen en komt zo aan een tekort aan capaciteit per regio. (Zie onderstaande tabel).

Tabel 3 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde plancapaciteit

	2014-2019	2014-2030
SRA	-19.530	-67.830
SRA-Zuid	**-16.750**	-58.300
Amstel-Meerlanden	**-6.450**	-21.150

Afbeelding 5.3: ***Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde plancapaciteit. (Tabel 3 van het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)***

Voor de periode 2014-2030 geldt dat de capaciteit in alle harde vastgestelde plannen lager is dan de behoefte die geraamd is in deze periode. Dit geldt zowel voor de Stadsregio Amsterdam als totaal, SRA-Zuid als voor de subregio Amstel[land]-Meerlanden.

Voor de korte termijn, 2014-2019, geldt ook dat er nog onvoldoende harde plannen zijn om aan de behoefte te voldoen. Dit geldt hier eveneens voor zowel de stadsregio totaal, voor de SRA-Zuid, als ook voor de regio Amstel[land]-Meerlanden.

Het bureau RIGO gaat er in bovenstaande tabel (Afbeelding 5.3 = tabel 3 van het RIGO rapport) vanuit dat alle harde capaciteit ook daadwerkelijk tussen 2014 en 2019 zal worden gerealiseerd. In werkelijkheid zal dit niet het geval zijn. Volgens de opgave van de gemeenten zal van de harde capaciteit in de stadsregio 40% na 2020 worden gebouwd. Binnen de subregio Amstel[land]-Meerlanden is dat 30%. Indien er rekening wordt gehouden met de planning van de harde plannen, wordt het tekort op korte termijn groter. Op de lange termijn blijft dit tekort gelijk, omdat de harde plannen alle voor 2030 gereed zullen zijn.

Tabel 4 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde Plancapaciteit (rekening houdend met planning binnen harde plannen)

	2014-2019	2014-2030
Stadsregio	-36.471	-67.829
SRA-Zuid	**-32.570**	-58.300
Amstel-Meerlanden	**-8.458**	-21.147

Afbeelding 5.4: ***Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde Plancapaciteit (rekening houdend met planning binnen harde plannen). (Tabel 4 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)***

Het RIGO rapport concludeert in paragraaf 2.2, dat na het uitvoeren van een analyse op basis van de bronnen, zoals ook gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie, is te concluderen dat het plan Bergwijkpark, bestaande uit circa 5.200 woningen, een nieuwe stedelijke ontwikkeling is die met betrekking tot aantallen woningen voorziet in een "actuele regionale behoefte". Geconcludeerd kan worden dat de ingediende bouwplannen binnen het plangebied Bergwijkpark Noord, voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, waarmee respectievelijk 37, 164, 39 en 118 woningen, zijnde 358 woningen in totaal, worden mogelijk gemaakt, ook voorziet in deze "actuele regionale behoefte".

5.3.1.3 Check gevoeligheid voor actualiteit plangegevens korte termijn

In de berekening in voorgaande paragrafen zit een gevoeligheid met betrekking tot de actualiteit van plangegevens. Indien bijvoorbeeld (de afgelopen paar maanden) een groot plan van bijvoorbeeld 5.000 woningen is goedgekeurd ziet het plaatje er anders uit omdat de harde capaciteit hiermee toeneemt. Hierdoor neemt de ruimte voor nieuwe plannen af op vooral de korte termijn.

Tabel 5 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde en zachte plancapaciteit waar de oplevering voor 2020 gepland is.

Periode 2014-2020	Capaciteit in plannen*				
	hard	zacht	totaal	behoefte	tekort
Stadsregio Amsterdam	24.479	18.433	42.912	60.950	-18.038
Amstel-Meerlanden	4.759	4.400	9.159	13.217	-4.058

*Exclusief Bergwijkpark zelf (=zacht)

Afbeelding 5.5: Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde en zachte plancapaciteit waar de oplevering voor 2020 gepland is (Tabel 5 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)

Om een indicatie te geven ten aanzien van deze gevoeligheid is RIGO er hypothetisch vanuit gegaan dat alle zachte capaciteit in de regio waarvan de betreffende gemeente heeft aangegeven de komende vijf jaar te starten met bouwen, in werkelijkheid al juridisch hard is. Ook dan blijft er in de stadsregio een tekort van 18.000 woningen voor de periode 2014-2019 en voor de subregio Amstel[land]-Meerlanden van 4.000 woningen (zie bovenstaande tabel). Er is dus geen reden te veronderstellen dat het onvoldoende actueel zijn van plangegevens de conclusie, zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 van het rapport van RIGO (zie hierboven bij Paragraaf 5.3.1.2), sterk zal veranderen.

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse

RIGO geeft aan dat de wetgever vraagt dat een plan dient aan te sluiten op de actuele regionale behoefte. Hiermee wordt, zoals ook uit de structuurvisie van de provincie en de RAP van de Stadsregio Amsterdam blijkt, impliciet bedoeld dat er ook een kwalitatieve aansluiting dient te zijn naast een kwantitatieve. Het begrip kwaliteit is uitgewerkt in kenmerken als woonmilieu, woningtype en betaalbaarheid. Er is echter geen sprake van een duidelijke opgave in kwantitatieve zin. Het gaat voornamelijk om het voorkomen van overaanbod in bepaalde segmenten op de woningmarkt.

Aan nagenoeg alle typen woonmilieus is een tekort in de Stadsregio Amsterdam en de subregio Amstel[land]-Meerlanden. Dit hangt sterk samen met het relatief grote kwantitatieve woningtekort op dit moment en de verwachting voor de toekomst. Hierdoor is een analyse naar de aansluiting van het plan (bouwprogramma) op de kwalitatieve behoefte minder relevant. Bij een grote totale vraagdruk is er weinig risico dat projecten tot kwalitatief overschot leiden.

Woonmilieus

Op basis van de woningbehoefte prognose vraaggestuurd bouwen is een zogenaamde additionele behoefte naar woonmilieu berekend. Van belang is, dat in een krappe woningmarkt de vraag naar woningen in sommige woonmilieus niet volledig kan worden bediend en men zich zal vestigen in een "tweede keus" woonmilieu. Door nieuwbouw lost men niet altijd de vraag in van de woonconsument als het gaat om woonmilieus. Een voorbeeld dat het bureau RIGO hierbij noemt is het "tekort" aan vooroorlogse woonmilieus in de Stadsregio Amsterdam-Zuid. Hierin kan maar mondjesmaat extra aanbod worden gecreëerd. Dit zal dus elders moeten gebeuren.

Tabel 6 Additionele behoefte naar woonmilieu Stadsregio Amsterdam-Zuid

	2010-2019	2010-2040
Centrum-stedelijk plus	21.870	34.520
Centrum-stedelijk	9.630	14.030
Stedelijk vooroorlogs	7.340	19.580
Stedelijk naoorlogs compact	8.420	28.290
Stedelijk naoorlogs grondgebonden	7.290	15.170
Groen-stedelijk	1.310	5.570
Centrum-kleinstedelijk	-200	2.150
Kleinstedelijk	-40	3.410
Groen-kleinstedelijk	0	0
Centrum-dorps	4.410	10.430
Dorps	1.130	2.310
Landelijk bereikbaar	730	1.870
Landelijk perifeer	0	0
Totaal	61.890	137.330

Bron: Onderzoek Vraaggestuurd bouwen, 19 september 2012, Companen

Afbeelding 5.6: ***Additionele behoefte naar woonmilieu Stadsregio Amsterdam-Zuid (Tabel 6 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)***

Plan Bergwijkpark Noord
Een plan als Bergwijkpark Noord kan, gelet op zijn ligging en bouwprogramma, volgens het bureau RIGO, worden getypeerd als een "naoorlogs compact woonmilieu", al geldt dat niet voor al zijn deelplannen. Wat betreft de voorgenomen gestapelde bouw geldt dit echter wel. Hierbij wordt door bureau RIGO ook rekening gehouden met de directe omgeving en de naastgelegen plannen E-buurt West, E-buurt Oost en D-buurt (gemeente Amsterdam Zuidoost).

Op basis van de tot hun beschikking zijnde gegevens was het voor bureau RIGO niet mogelijk om tot in detail cijfermatig te bepalen in hoeverre de harde plannen, die er nu liggen, de vraag naar het woonmilieu naoorlogs compact (en grondgebonden) reeds invult. Het is wel duidelijk dat de harde capaciteit in dit deel van de regio voor een groot deel gericht is op het zelfde type woonmilieu (mede gelet op het aandeel gestapelde woningen). Gelet op de kwantitatieve tekorten lijkt er echter zeker de komende 5 tot 15 jaar voldoende plaats voor dit type woonmilieu, zeker indien we ook rekening houden met het feit dat er substitutie zal plaatsvinden van woonconsumenten die aanvankelijk een ander woonmilieu wensten (zoals centrum-stedelijk) maar daar niet in voldoende mate in kan worden voorzien. Het bureau RIGO meent dat vooral door de ligging van het plan Bergwijkpark in de regio SRA-Zuid (bereikbaarheid van centrum, regio, en werkgelegenheid) deze substitutie ook kan plaatsvinden.

Woningtype (appartementen versus grondgebonden)
Eveneens geldt voor de woonmilieus, dat er in de regio zowel een aanzienlijk tekort aan grondgebonden woningen als aan appartementen is. De exacte verhouding en afzetbaarheid is op basis van woningbehoefteonderzoek vaak lastig te bepalen. In de Stadsregio Amsterdam overstijgt bijvoorbeeld de wens een eengezinswoning te betrekken het aanbod waardoor men uiteindelijk in veel gevallen kiest voor een (ruim) appartement. Omdat de behoefte aan woningen in de regio, gelet op de huidige juridische harde plannen, de komende tijd niet zal worden ingelost blijft er dan ook ruimte voor beide woningtypen. Er zal geen overschot ontstaan.

Te zien is, volgens het bureau RIGO, dat in de regio SRA-Zuid een relatief groot deel appartementen onderdeel uit maakt van de harde plannen. Een aanzienlijk deel betreft ook vervanging van bestaande appartementen.

Tabel 7 Harde capaciteit in plannen naar woningtype

	Appartementen		Grondgebonden		nog onbekend		totaal nieuwbouw		nog te slopen
SRA	24.060	51%	10.751	23%	12.409	26%	47.220	100%	5.789
SRA-zuid	22.693	55%	7.363	18%	11.248	27%	41.304	100%	5.060
Amstel-Meerlanden	2.540	35%	4.151	57%	606	8%	7.297	100%	526

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014

Afbeelding 5.7: Harde capaciteit in plannen naar woningtype. (Tabel 7 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

Wanneer alleen gekeken wordt naar appartementen, die naar verwachting het merendeel van het plan Bergwijkpark gaan uitmaken, is te concluderen dat deze passen in de behoefte. Er bestaat wel concurrentie met zowel de bestaande voorraad als andere nieuwbouw in de regio. Deze zal naar verwachting echter niet zorgen voor afzetproblemen.

Prijsklassen

De afzet van nieuwe woningen is de laatste tijd teruggevallen in de Stadsregio Amsterdam. Dit was niet te verklaren door een verminderde vraag naar woningen in de zin van behoefte. Integendeel, dit tekort is alleen maar opgelopen. Er is een kloof ontstaan tussen behoefte en effectieve vraag. Eén van de achtergronden is dat bijvoorbeeld de mogelijkheden om een woning te kopen voor grote groepen kleiner is geworden.
In het onderzoek "Wonen in de regio Amsterdam"[38] en de prognoses die gemaakt zijn voor de Stadsregio komt ook duidelijk een tekort aan betaalbare woningen naar voren, waaronder middeldure huur. Juist de middeninkomens komen in de knel op de regionale markt. Het plan Bergwijkpark wil hier in haar programma duidelijk op aansluiten met 90% in de klasse lager dan 900 euro huur en lager dan een koopsom van 190.000 euro. Daarnaast geldt, dat het overige aanbod in de harde plannen en in de regio maar voor een relatief klein deel voorziet in middeldure huur (665 – 900 euro). Het aandeel huur in Bergwijkpark dat ligt rond de 50% lijkt volgens RIGO goed aan te sluiten op de vraag. Momenteel is er weliswaar een vraag van koopstarters, RIGO verwacht echter dat er vooral ook voor middeldure huur een belangrijke markt blijft. Zeker gelet op de teruggelopen leencapaciteit van middeninkomens door de o.a. toename van tijdelijke contracten op de arbeidsmarkt. De harde plannen op dit moment zijn voor 65% gericht op koop (zie Afbeelding 5.8 hieronder).

Met betrekking tot de prijsklassen koop is te zien dat vooral de categorie woningen met een koopsom van < € 185.000,- op dit moment (nog) maar mondjesmaat in harde plannen zijn opgenomen (zie Afbeelding 5.8). Dit zorgt ervoor dat het bureau RIGO kan concluderen dat het plan Bergwijkpark aansluit op de wensen en vooral mogelijkheden van de woonconsument en daarmee aansluit op de regionale behoefte.
Voor wat hiervoor is geschreven over de prijsklassen geldt ook voor het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Ook voor het onderhavige project wordt ervan uitgegaan dat voor circa 90% van de woningen het prijsniveau zal liggen tussen de € 600 en € 900 huur per maand of een koopprijs lager dan € 190.000,-.

[38] *Wonen in de regio Amsterdam; Stadsregio Amsterdam, Gemeente Almere, Regio Zuid-Kennemerland/IJmond,* O&S Amsterdam (maart 2014).

Tabel 8 Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio

	Totaal	Waarvan:			
		huur		koop	
Amstel-Meerlanden	7.296 (100%)	2.001	27%	4.710	65%
Amsterdam	34.007 (100%)	12.208	36%	21.749	64%
SRA-Zuid	41.303 (100%)	14.209	34%	26.459	64%

Harde plancapaciteit **Huur** naar prijsklasse

	totaal	waarvan:							
		tot 665		665-900		900+		onbekend	
Amstel Meerlanden	2.001	1.137	57%	726	36%	96	5%	42	2%
Amsterdam	12.208	8.470	69%	1.754	14%	1.984	16%	0	0%
SRA-Zuid	14.209	9.607	68%	2.480	17%	2.080	15%	42	0%

Harde plancapaciteit **koop** naar prijsklasse*

	Totaal	tot 184		184-210		210-350		350+		onb	
Amstel Meerlanden	4.710	372	8%	405	9%	1.090	23%	1.094	23%	181	4%

	totaal	142-260		260+	
Amsterdam	21.749	6.852	32%	14.897	68%

*Prijsklassen Amsterdam zijn afwijkend, Hierdoor is geen totaal voor de regio te maken

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014, Bewerking RIGO

Afbeelding 5.8: Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio. (Tabel 8 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

5.3.1.5 Conclusie trede 1

Na het uitvoeren van de analyse van de bronnen, zoals ook gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie, is door RIGO geconcludeerd dat het plan Bergwijkpark, bestaande uit circa 5.200 woningen, een nieuwe stedelijke ontwikkeling is, die met betrekking tot aantallen woningen voorziet is een "actuele regionale behoefte". (Conclusie 1 RIGO).

Het plan Bergwijkpark kan worden getypeerd als een woonmilieu waar in de komende periode 5 tot 10 jaar zeker behoefte aan is, gelet op de woningtekorten die er naar verwachting in die periode zullen zijn. (Conclusie 2 RIGO).

Het plan Bergwijkpark zal concurreren met andere nieuwbouwplannen in de regio. Vooral omdat het plan zich richt op het middensegment met betrekking tot huur- en koopprijzen concludeert het bureau RIGO dat het plan aansluit op de kwalitatieve behoefte. (Conclusie 3 RIGO). Ook het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 richt zich op het genoemde middensegment met betrekking tot de huur- en koopprijzen en daarom sluit het onderhavige project ook aan op de kwalitatieve behoefte.

RIGO concludeert dat het plan Bergwijkpark voldoet aan Artikel 3.1.6, lid 2, a Bro (trede 1). Aangezien het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt van het grotere plan Bergwijkpark, voldoet ook het onderhavige project.

5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Het plan voor het gehele project Bergwijkpark is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied. Er is sprake van transformatie van een bestemming kantoren naar vooral wonen. Hiermee voldoet het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aan artikel 3.1.6, lid 2, b Bro (trede 2).

Conclusie trede 2

Aangezien het plan Bergwijkpark is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied en er bovendien sprake is van transformatie van een bestemming kantoren naar vooral wonen, voldoet het plan Bergwijkpark Noord aan artikel 3.1.6, lid 2, b Bro (trede 2). Aangezien het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt van het gehele plan Bergwijkpark, voldoet ook het onderhavige project.

5.3.3 Trede 3: multimodaal ontsloten locatie – meervoudige bereikbaarheid

Trede 3 is in feite niet van belang bij Bergwijkpark, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Bergwijkpark zeer goed. De conclusie van RIGO is dat het plan Bergwijkpark daarom aansluit op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie trede 3

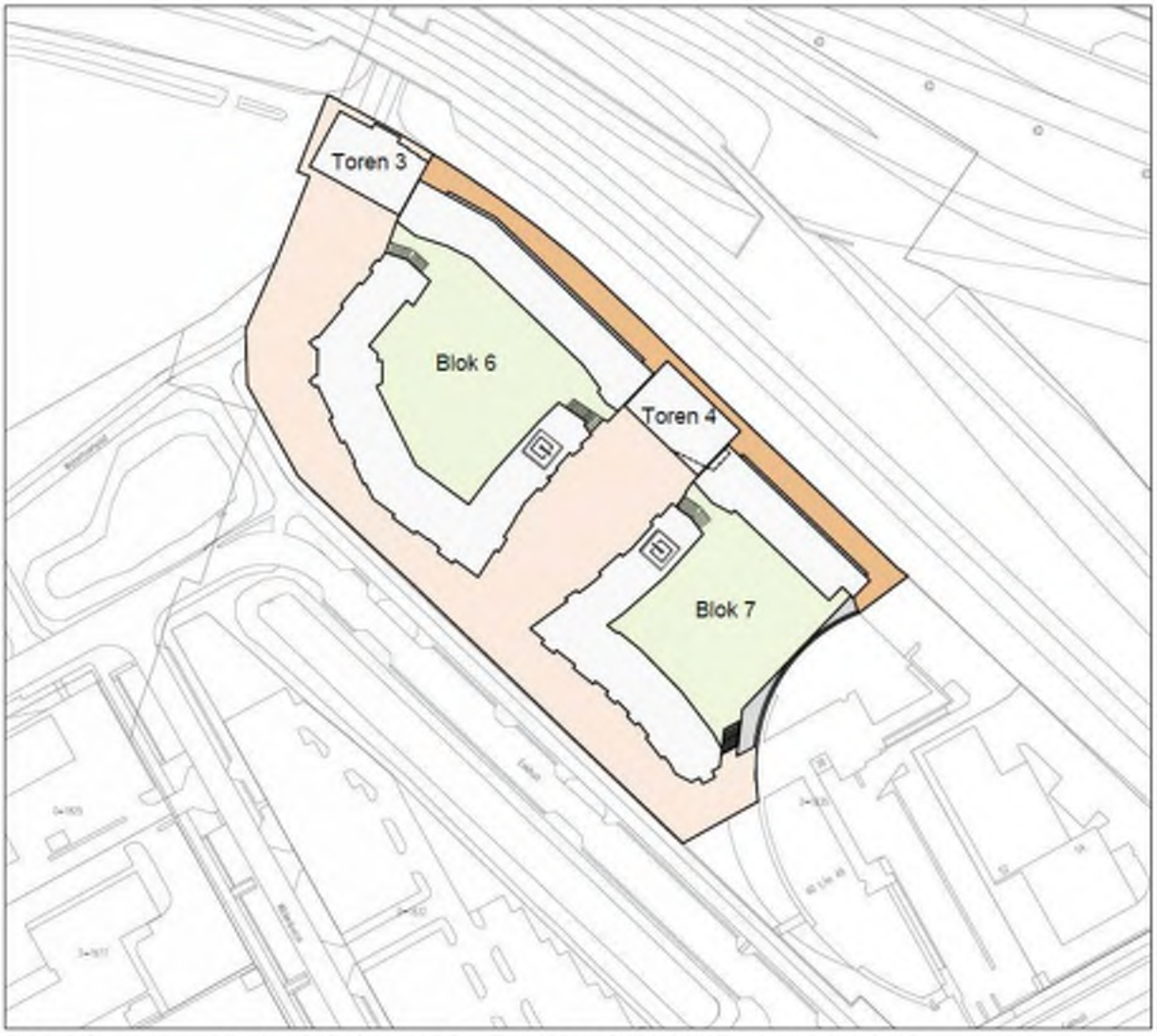
Aangezien het plan Bergwijkpark aansluit op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking is dat voor het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ook het geval.

Voor het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale behoefte" van RIGO, rapportnummer P29420, d.d. 3 november 2014, wordt verwezen naar Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gebaseerd op het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013) en op het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015). In deze paragraaf wordt eerst het projectgebied van de onderhavige afwijkingsprocedures en omgevingsvergunningen voor de bouwplannen van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 beschreven. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de verschillende elementen van en bij het project beschreven.

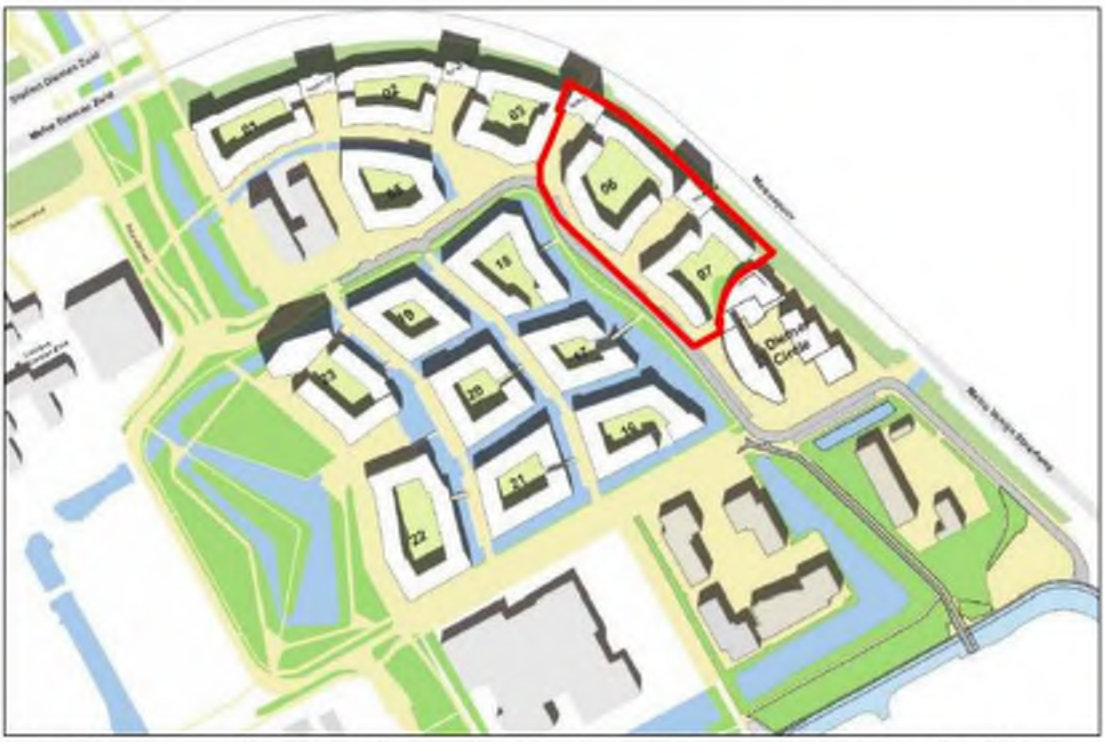


Afbeelding 6.1: Projectgebied woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Op Afbeelding 6.1 is het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 weergegeven in relatie tot de directe omgeving.

Op Afbeelding 6.2 en Afbeelding 6.3 is het projectgebied voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 weergegeven in de context van het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark, dat Holland Park wordt genoemd. Dit plan voor Holland Park is ontworpen in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque".

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in het noordoosten van het gebied Bergwijkpark Noord, in het deel dat "Holland Park" wordt genoemd. Zie onderstaande tekeningen:



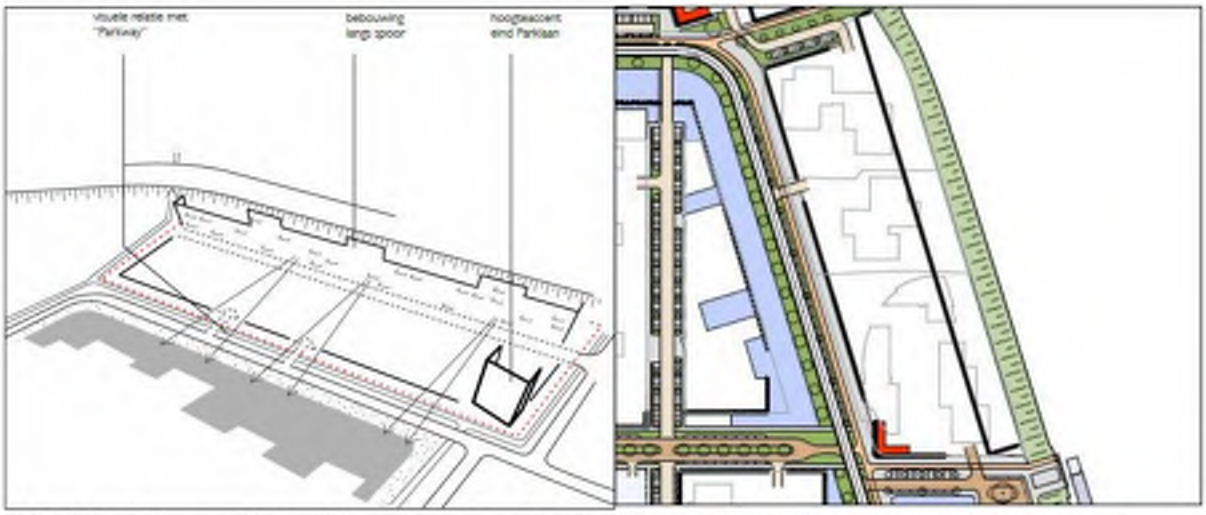
Afbeelding 6.2: ***Het projectgebied en de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, bij realisatie Holland Park t/m fase 3A, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015***

Afbeelding 6.3: ***De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015***

6.2 Verschillen tussen het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking"

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevindt zich in Cluster 3 Eekholt van het Masterplan Bergwijkpark. De uitgangspunten voor uitwerking van Cluster 3 Eekholt zijn volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013)(blz. 72):

- Geluidsafschermende bebouwing langs het spoor met oriëntatie op zuidwesten.
- Openheid richting "Parkway" [Eekholt].
- Accent op zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" gelegen aan het voorplein van station Verrijn Stuartweg.



Afbeelding 6.4: ***Cluster 3 Eekholt, volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (blz. 73)***

Uit de genoemde uitgangspunten en uit de kaarten volgens de Afbeeldingen 6.1, 6.2, 6.3 en 6.4 blijkt, dat de plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen in zowel het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) als het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking". Van het genoemde hoogteaccent is bij onderhavig project geen sprake, omdat zich aldaar het kantoorgebouw Diemercircle bevindt dat geen onderdeel uitmaakt van het projectgebied. Overeenkomstig het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", worden in het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wel hoogteverschillen en -accenten gerealiseerd. Tevens is sprake van openheid richting de "Parkway" ofwel Eekholt.

Bij het ontwerp van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is nadrukkelijk rekening gehouden met het geluid van onder andere wegen en spoorwegen. (Zie voor het onderwerp geluid Paragraaf 8.2). De aangesloten gebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zorgen, in samenhang met de aangrenzende (toekomstige) bebouwing, voor de afscherming van geluid vanaf de spoorwegen en de bedrijventerreinen ten oosten van het projectgebied.

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past in het stedebouwkundig plan en in het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Om het gebied in de toekomst weer nieuw leven in te blazen en toekomstbestendig te maken is ervoor gekozen om het gebied Bergwijkpark Noord te transformeren naar een multifunctioneel woon-werkgebied. Vrijkomende plekken kunnen met woningbouw worden ingevuld.[39] Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 kan goed worden ingepast in de huidige omgeving en de toekomstige omgeving volgens het genoemde "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" en de uitwerking daarvan het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013).
Na de uitvoering van het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) zal de ruimtelijke structuur van het gebied zodanig zijn veranderd dat er in het noordoostelijke deel van Bergwijkpark een aantrekkelijk woongebied zal zijn gerealiseerd. De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maken daarvan onderdeel uit.
Hieronder wordt de ruimtelijke structuur van het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", waar het onderhavige projectgebied onderdeel van uitmaakt, beschreven.

In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) is een planopzet opgenomen die hierna is weergegeven. Bij de invulling van de stedebouwkundige uitwerking van Bergwijkpark is niet zoals in de huidige situatie uitgegaan van losse bebouwing op een *tabula rasa* geplaatst. Er is uitgegaan van openbare ruimten voor respectievelijk, voetganger, fietser en auto, gebaseerd op de menselijke maat en op een afwisselende beleving van de ruimte. Daartoe wordt in plaats van voor "gebouwen omgeven door ruimte", gekozen voor "ruimte omgeven door gebouwen". De verhoudingen, maat en oriëntatie van de openbare ruimten zijn maatgevend voor de wanden die nodig zijn om haar te begrenzen. De stedelijke blokken zijn in hoogte, richting en ritme dienend voor de gekozen uitgangspunten voor de openbare ruimten. Door de blokken niet in één materiaal, kleur, of architectonische taal te maken, maar ze op te knippen in een reeks van percelen en de rooilijnen te knikken, ontstaat er een beeld van verticale gevelvlakken, die in hun afwisseling er voor zorgen dat het bewegen door de openbare ruimte voor een *serial vision* aan gevarieerde ervaringen zorgt.[40]

De hoofdstructuur van het Masterplan Bergwijkpark wordt bepaald door een bestaande situatie waarin het beloop van spoor- en metrolijnen, de hoofdwegenstructuur voor auto's, het regionaal fietsnetwerk en de ruimte voor de voetganger, de uitgangspunten bepaalt. De stedebouwkundige uitwerking van het Masterplan ofwel het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" volgt niet alleen deze hoofdstructuur maar breidt de water- en groenstructuren aanzienlijk uit, en is gericht op het creëren van reeksen van openbare ruimten, ruimten tussen gebouwen die zo georiënteerd en gemaatvoerd zijn, dat er een stevige relatie ontstaat tussen (mensen in) de openbare ruimte en (mensen in) de gebouwen er omheen.[41]

De ruimten tussen de Blokken onderling[42] zijn pleinen, die aan de Eekholt-zijde een beetje worden dichtgeknepen om de ruimten een comfortabele omsluiting te geven en die als "diepteplein" werken voor de iets opgetilde torens die aan het einde ervan staan en de ruimten domineren. De torens in het projectgebied maken onderdeel uit van een reeks van pleinen en torens tussen de hoofd verkeersontsluiting en het talud van de metrospoordijk. De wanden van de woongebouw Blok 6 en Blok 7 omsluiten, licht geknikt, de pleinruimte.

De maximale bouwhoogtes van de vier woongebouwen zijn circa als volgt: Toren 3 is 52 meter, Blok 6 is 29 meter, Toren 4 is 52 meter en Blok 7 is 27 meter.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden aan de (noord)oostzijde begrensd door het talud van de metrospoordijk. De contour van de woongebouwen staat op een afstand van circa 2 meter van de teen van het talud. Het laat daarmee een ruimte beschikbaar voor werkzaamheden aan de gebouwen vanaf eigen terrein.

---

[39] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking*. Voorwoord.
[40] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
[41] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
[42] Bij de Blokken langs het talud van de metrospoordijk.

Het woongebouw Blok 7 wordt dicht op het bestaande kantoorgebouw 'Diemer Circle' gerealiseerd. Er is gevisualiseerd hoe de twee gebouwen op elkaar aansluiten en hoe een-en-ander er stedebouwkundig uit komt te zien. Deze visualisatie is opgenomen in de document "Holland Park - Studie aansluiting blok 7 op Diemer Circle" (d.d. 9 september 2015), dat als Bijlage 21 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Uit de visualisatie blijkt dat het uitzicht vanuit de Diemer Circle richting het projectgebied een kwaliteitsimpuls krijgt. Met Blok 7 is er sprake van een hoogwaardige stedebouwkundige situatie. Tevens blijkt dat de Diemer Circle goed aansluit op Blok 7. Omdat Blok 7 en de andere woonblokken over het algemeen uit zes à zeven bouwlagen bestaan, past het kantoorgebouw Diemer Circle (met zes à acht bouwlagen) goed in de omgeving van Holland Park. Diemer Circle bestaat uit twee delen, waarvan het deel vlak naast Blok 7 zes bouwlagen kent.
Tussen de zuidoostelijke punt van de noordoostelijke vleugel van Blok 7 en het nabij liggende kantoorgebouw 'Diemer Circle' wordt een geluidscherm gerealiseerd. Het scherm bevindt zich aan de spoorzijde van Blok 7, zie Afbeelding 6.8C (en Afbeelding 6.8D). Het scherm tussen Blok 7 en het kantoorgebouw maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning Blok 7.

Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

6.4 Toekomstige Woonfunctie Projectgebied, en Kenmerken en Aangezicht Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Het nieuwe Holland Park in Bergwijkpark, volgens het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", wordt een woonwijk voor een brede doelgroep. De goede ligging aan uitvalswegen en aanwezigheid van het station Diemen Zuid geven het gebied een enorme potentie om zich te ontwikkelen tot een nieuwe woonwijk die de hele Stadsregio bedient. Binnen de stadsregio Amsterdam is er volgens het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 voornamelijk behoefte aan middeldure koop- en woningen. Daarnaast zal het bestaande woningtekort in de stadsregio Amsterdam de komende jaren verder toenemen door de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens en door de trek naar de Randstad. De nadruk in het nieuwe Bergwijkpark zal echter liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. De transformatie van Bergwijkpark Noord van kantoren naar woningen zal een positief effect hebben op de leefbaarheid, veiligheid en uitstraling van de wijk en de gebieden eromheen.

Volgens het stedebouwkundige plan en de bouwplannen wordt aan het trein- en metrostation Diemen Zuid een woonmilieu gerealiseerd met de uitgangspunten van vooroorlogse Amsterdamse buurten. De buurt krijgt een vooroorlogse sfeer met een hedendaagse architectuur. Het ontwerp van het stedebouwkundig plan gaat uit van stedelijk wonen in een parkachtige omgeving met veel groen en water. Deze woonomgevingkenmerken zullen nabij het onderhavige projectgebied worden gerealiseerd. In de huidige situatie is er ook groen en water nabij het projectgebied aanwezig.
Door de verschillen in bouwhoogtes, ook in het projectgebied, ontstaan er allerlei doorzichten. De hoger gelegen appartementen hebben een weids uitzicht en de lager gelegen appartementen liggen veelal aan een groene binnentuin. Onder de binnenplaatsen van de Blokken worden parkeergarages gerealiseerd. Er komt parkeergelegenheid voor bewoners in de gebouwen, en in beperkte mate voor bezoekers op maaiveldniveau in de openbare ruimte.

De woongebouwen in onderhavig projectgebied krijgen de volgende woningaantallen:
- Toren 3: 37 woningen (appartementen).
- Blok 6: 164 woningen (appartementen).
- Toren 4: 39 woningen (appartementen).
- Blok 7: 118 woningen (appartementen).

De woongebouwen in onderhavig projectgebied krijgen de volgende aantallen bouwlagen/etages en de volgende maximale bouwhoogtes:

- Toren 3: 15 bouwlagen (14 etages), maximaal circa 52 meter hoog inclusief glazenwasinstallatie (de dakrand is maximaal circa 50 meter hoog).
- Blok 6: 9 bouwlagen (8 etages), maximaal circa 29 meter hoog, bij de dakrand van het hoogteaccent (elders is de dakrand maximaal circa 24 à 25 meter hoog)
- Toren 4: 15 bouwlagen (14 etages), maximaal circa 52 meter hoog inclusief glazenwasinstallatie (de dakrand is maximaal circa 48 meter hoog).
- Blok 7: 8 bouwlagen (7 etages), maximaal circa 27,1 meter hoog, bij de dakrand van het hoogteaccent (elders is de dakrand maximaal circa 24 à 25 meter hoog).

Hierbij wordt opgemerkt dat de bij de aanvraag omgevingsvergunning(en) ingediende bouwtekeningen leidend zijn.

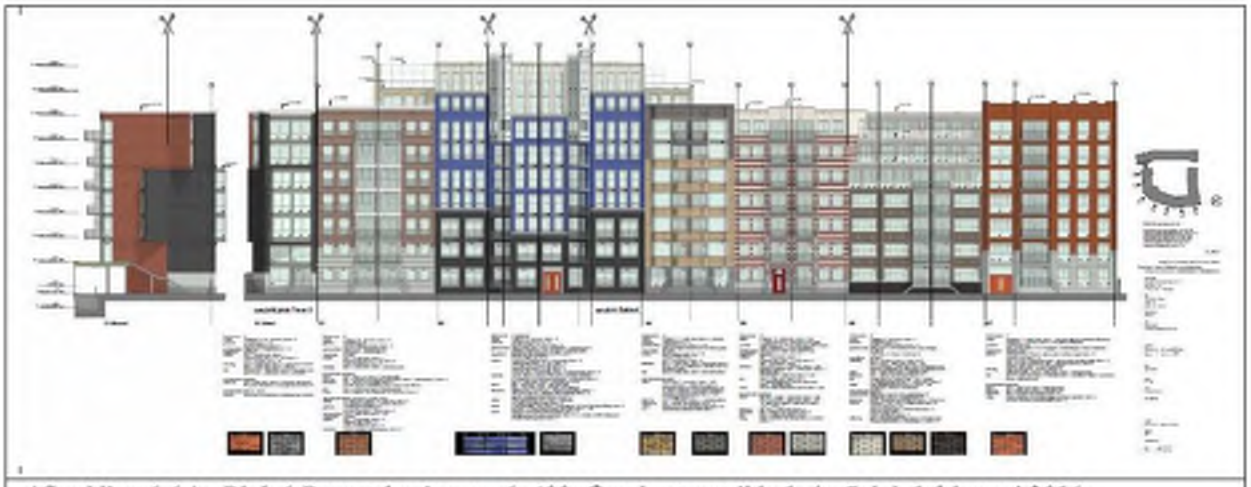
Toekomstbestendig
In verband met een goede toegankelijkheid voor alle toekomstige gebruikers liggen wegen en wandelpaden zoveel mogelijk op gelijk niveau en hebben een passende verharding waardoor ze ook na veel regen goed bruikbaar en veilig blijven. Extra aandacht wordt besteed aan overgangen in de openbare ruimte waarbij barrières voor mindervaliden en kinderen worden vermeden.
De drager van de woongebouwen is zo ontworpen dat de gebouwen maximale flexibiliteit hebben en daardoor een vergrote toekomstwaarde. De gebouwen zullen voorzien zijn van ruime entrees en gangen die toegankelijk zijn voor mindervaliden. De wanden in de woningen zijn van lichte materialen zodat deze verplaatst of verwijderd kunnen worden als de woning aangepast moet worden.

Gevelaanzichten
Op de Afbeeldingen 6.5A en 6.5B zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Toren 3 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Cruz y Ortiz Amsterdam BV van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.6A t/m 6.6E zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Blok 6 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.7A t/m 6.7D zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Toren 4 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Mopet architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.8A t/m 6.8E zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Blok 7 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).

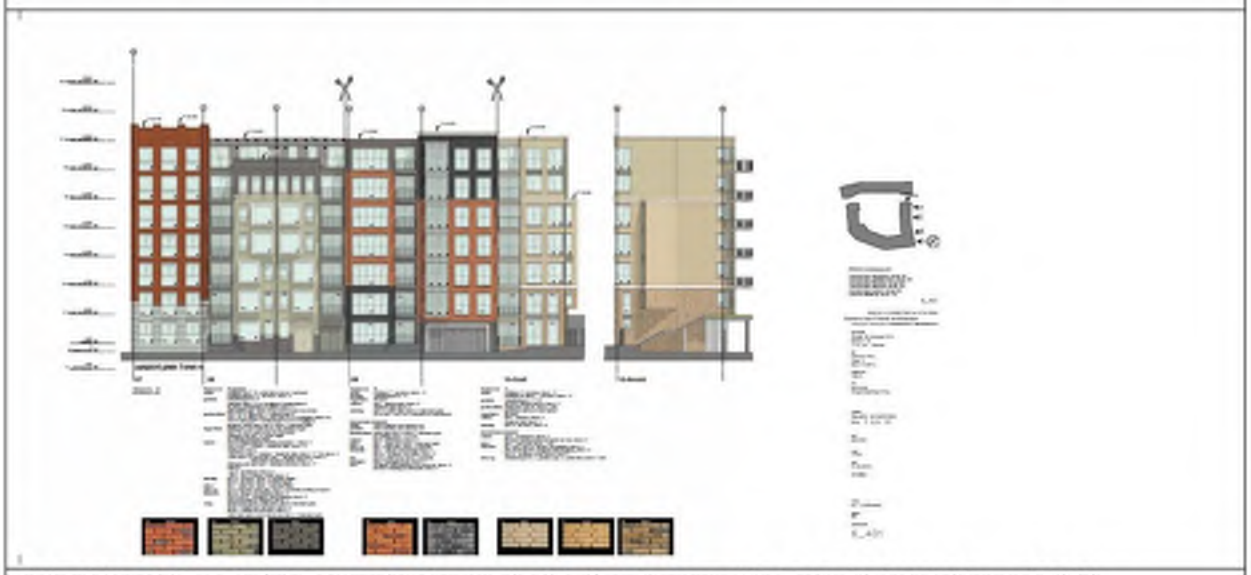
Hierbij wordt opgemerkt dat de bij de aanvraag omgevingsvergunning(en) ingediende bouwtekeningen leidend zijn. De op de volgende pagina's weergegeven geveltekeningen zijn in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen om aan te geven hoe het te bouwen woongebouw er ongeveer zullen uitzien.

Afbeelding 6.5A: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels zuid en oost d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.5B: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels noord en west d.d. 1 februari 2016

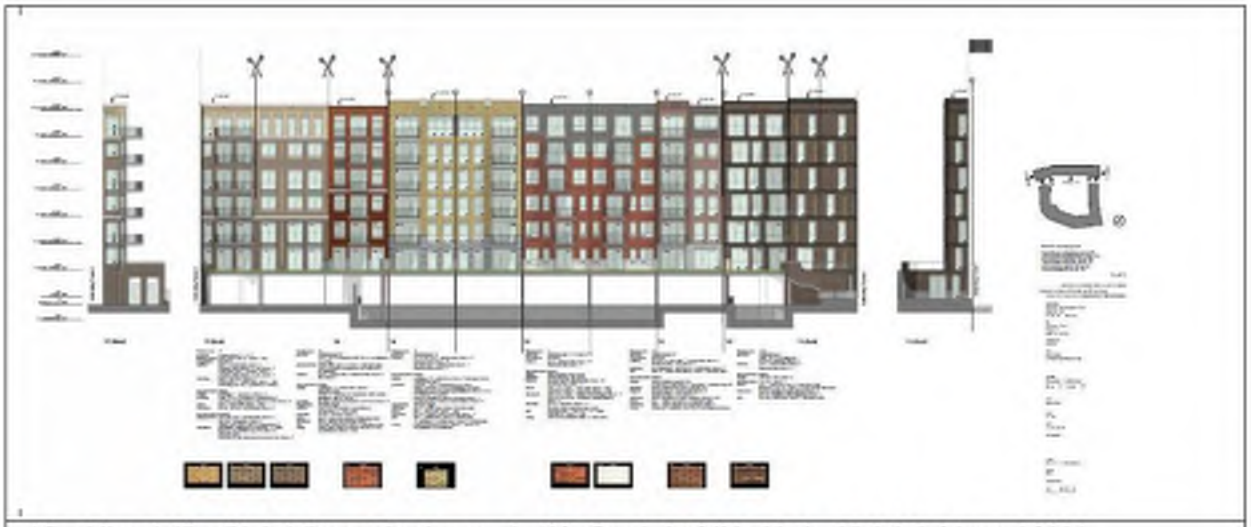


Afbeelding 6.6A: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_400 Gevels straatzijde 1 t/m 7 d.d. 1 februari 2016

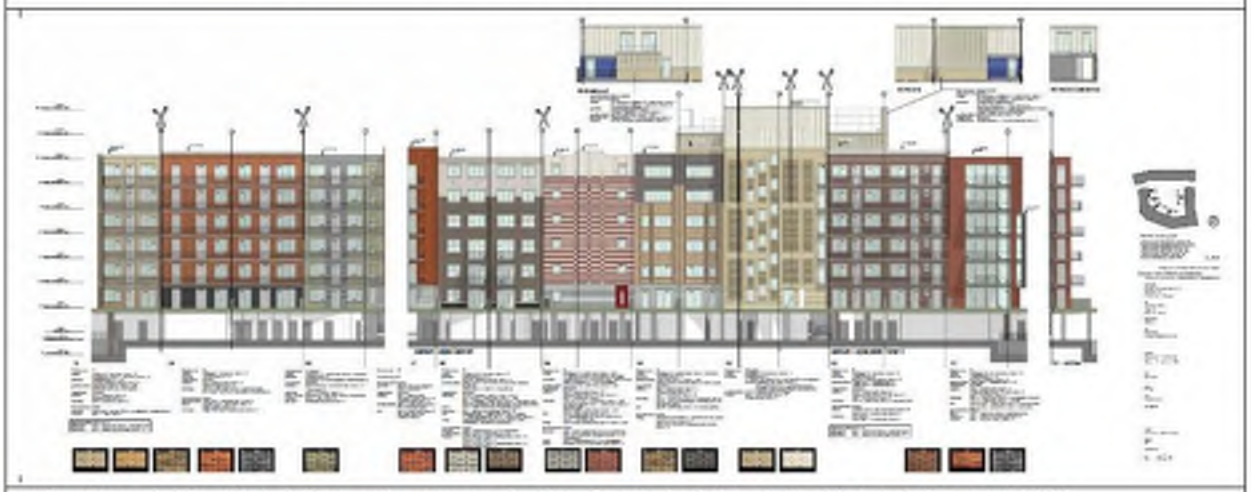


Afbeelding 6.6B: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_401 Gevels straatzijde 7 t/m 10 d.d. 1 februari 2016

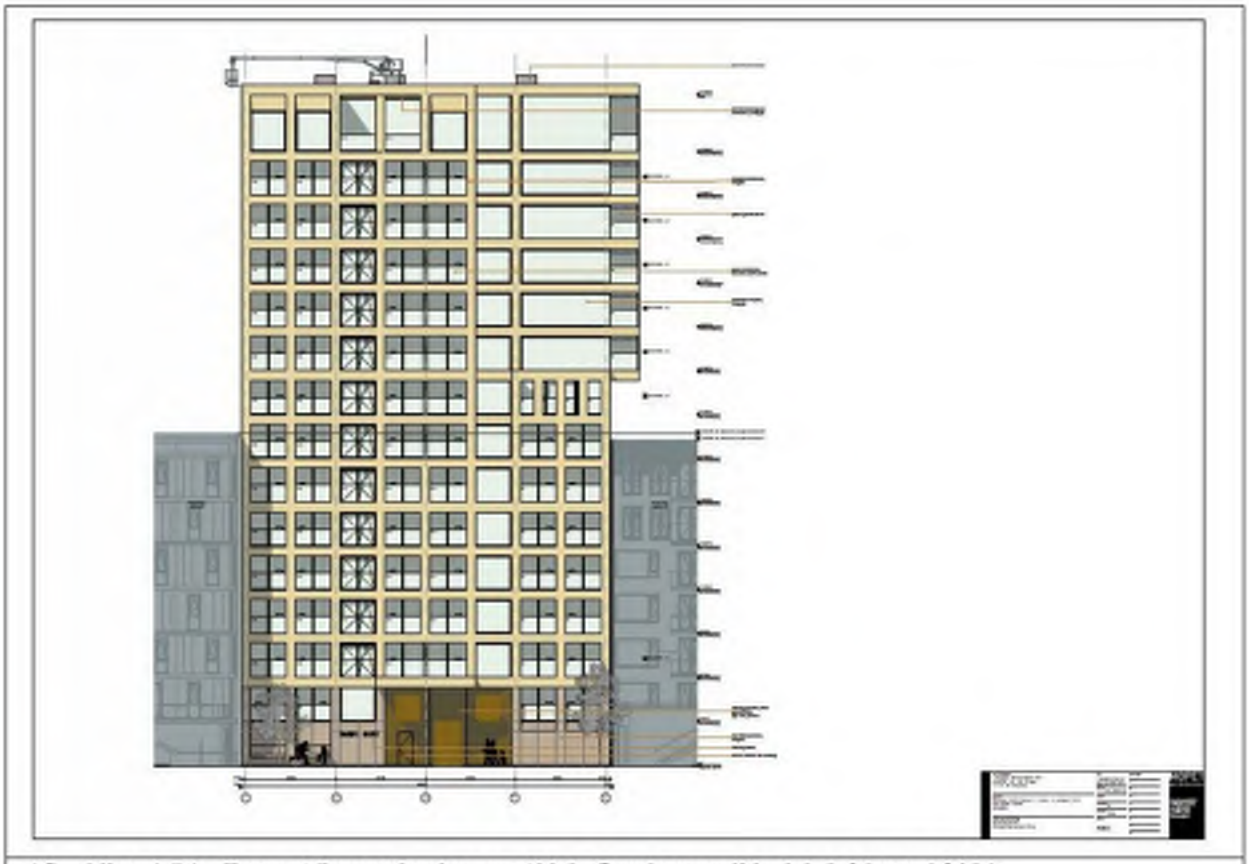
Afbeelding 6.6C: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_402 Gevels spoorzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016



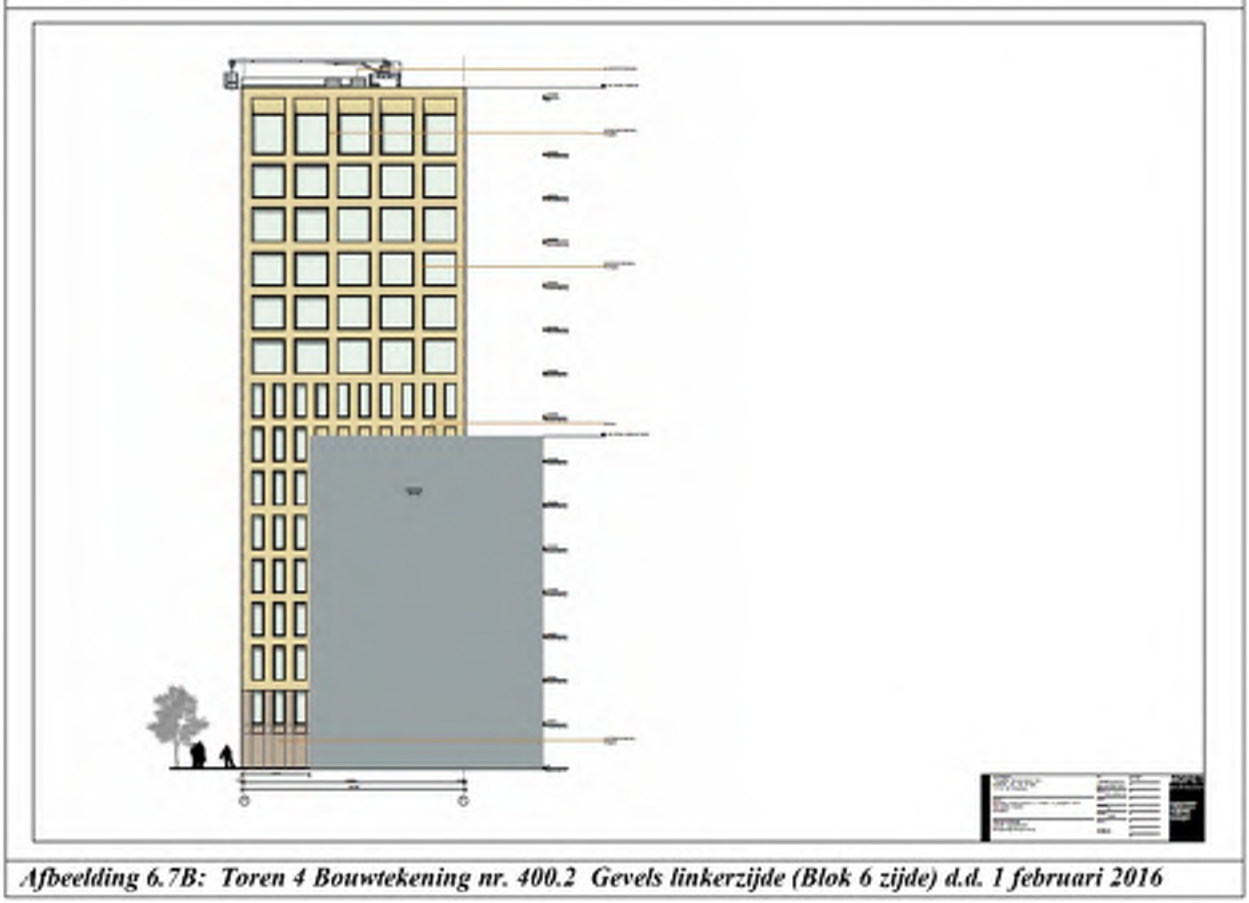
Afbeelding 6.6D: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_403 Gevels hofzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016



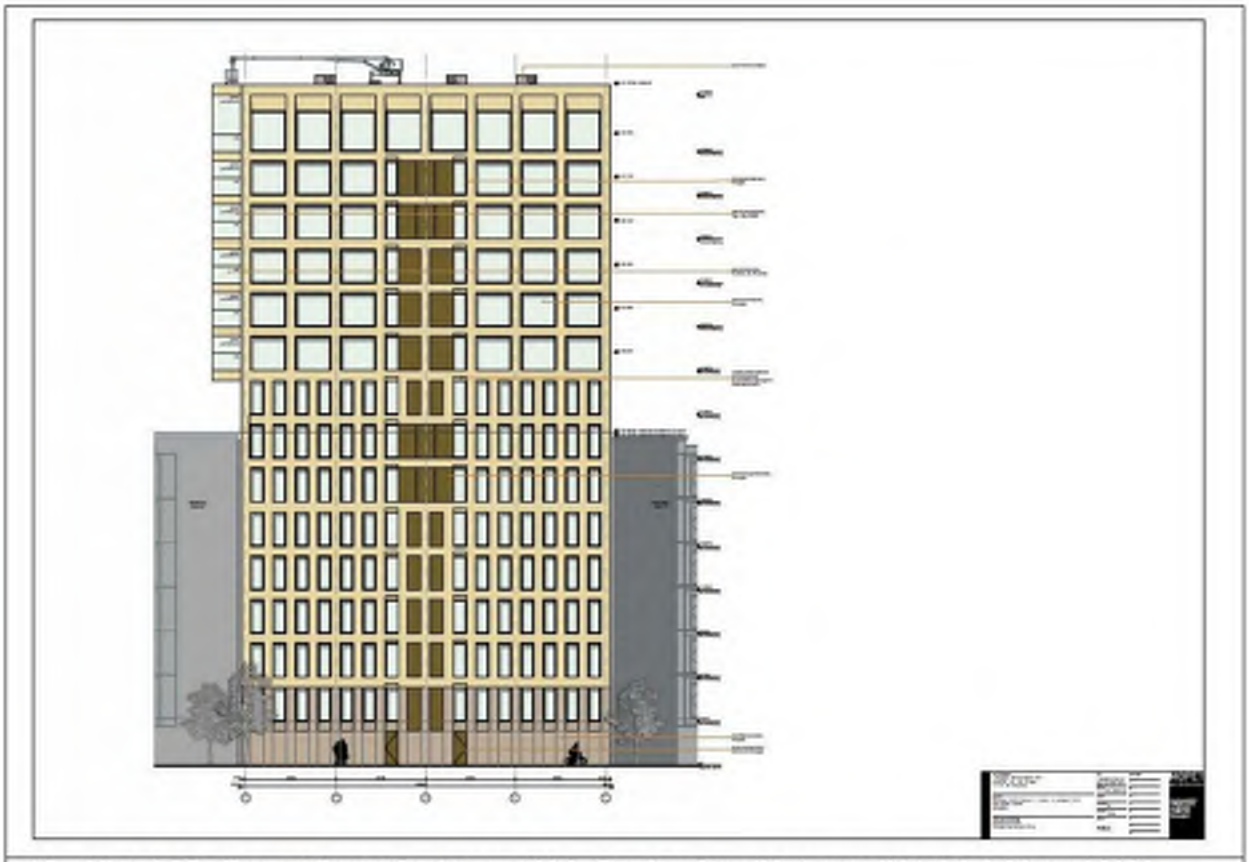
Afbeelding 6.6E: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_404 Gevels hofzijde 1 t/m 10 d.d. 1 februari 2016



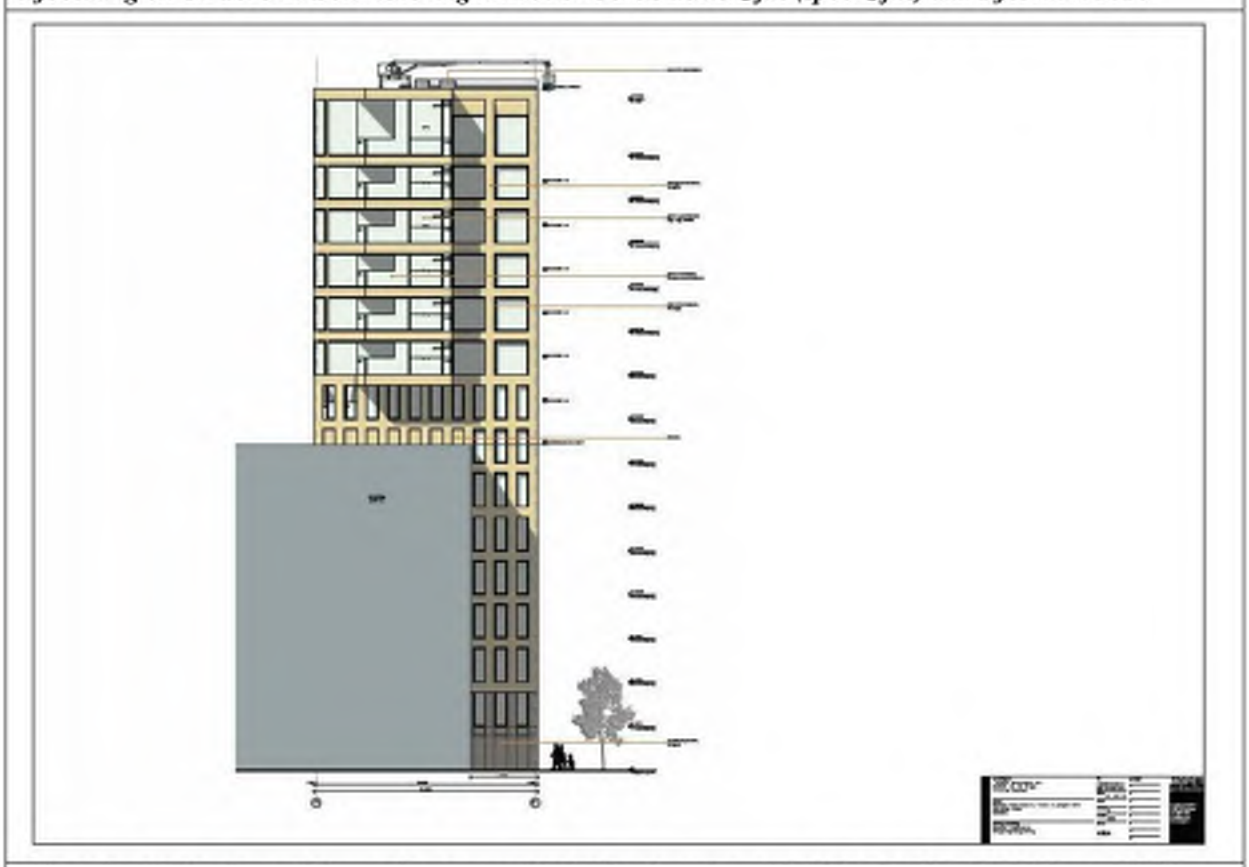
Afbeelding 6.7A: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.1 Gevels voorzijde d.d. 1 februari 2016



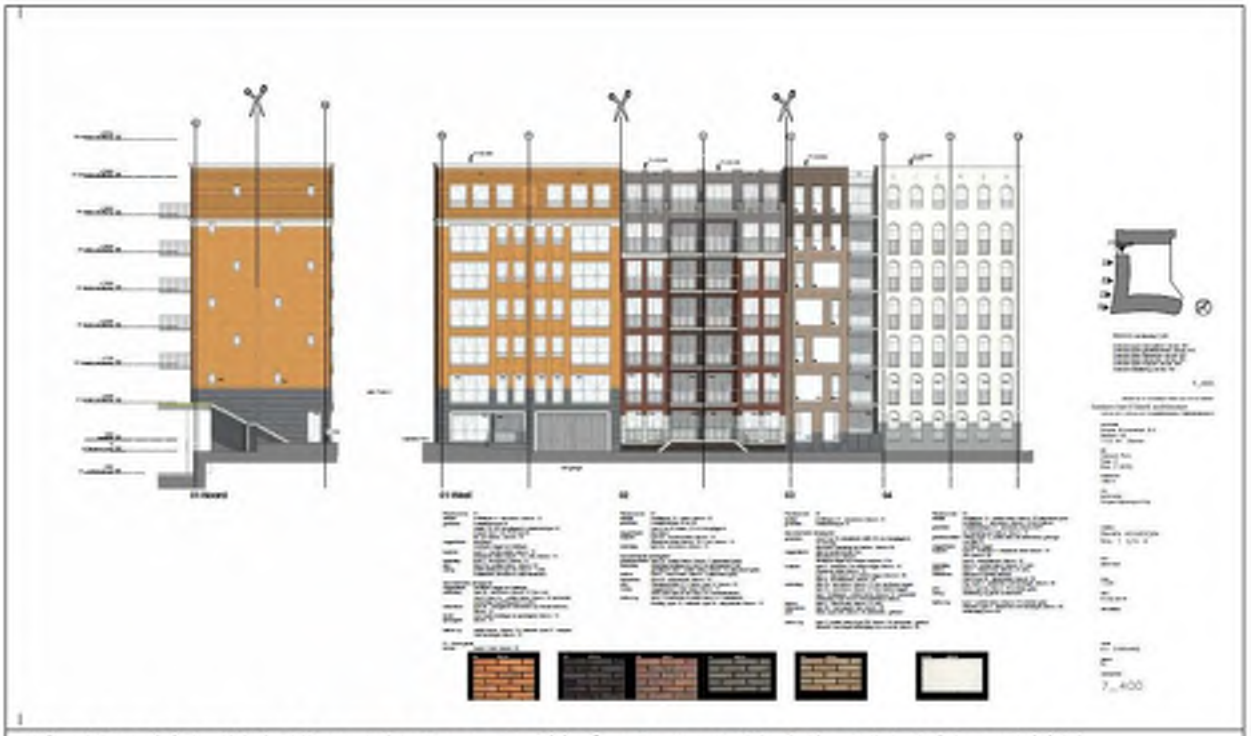
Afbeelding 6.7B: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.2 Gevels linkerzijde (Blok 6 zijde) d.d. 1 februari 2016



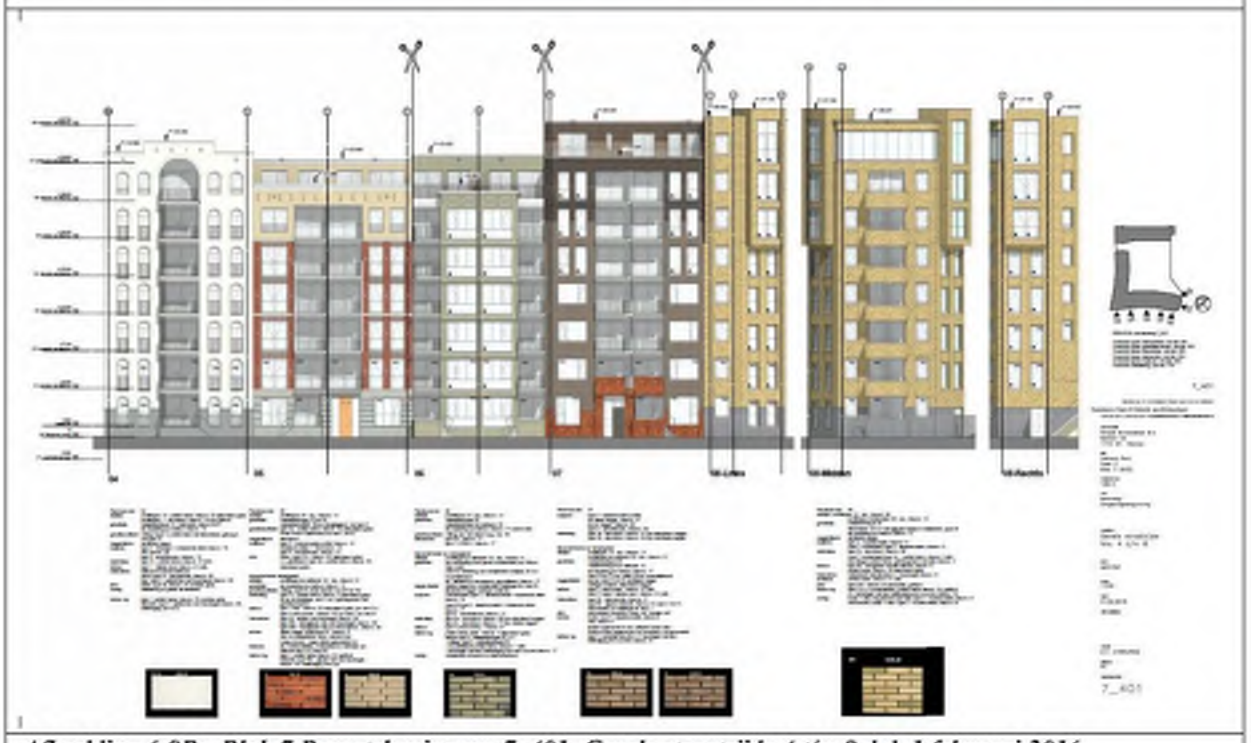
Afbeelding 6.7C: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.3 Gevels achterzijde (spoorzijde) d.d. 1 februari 2016



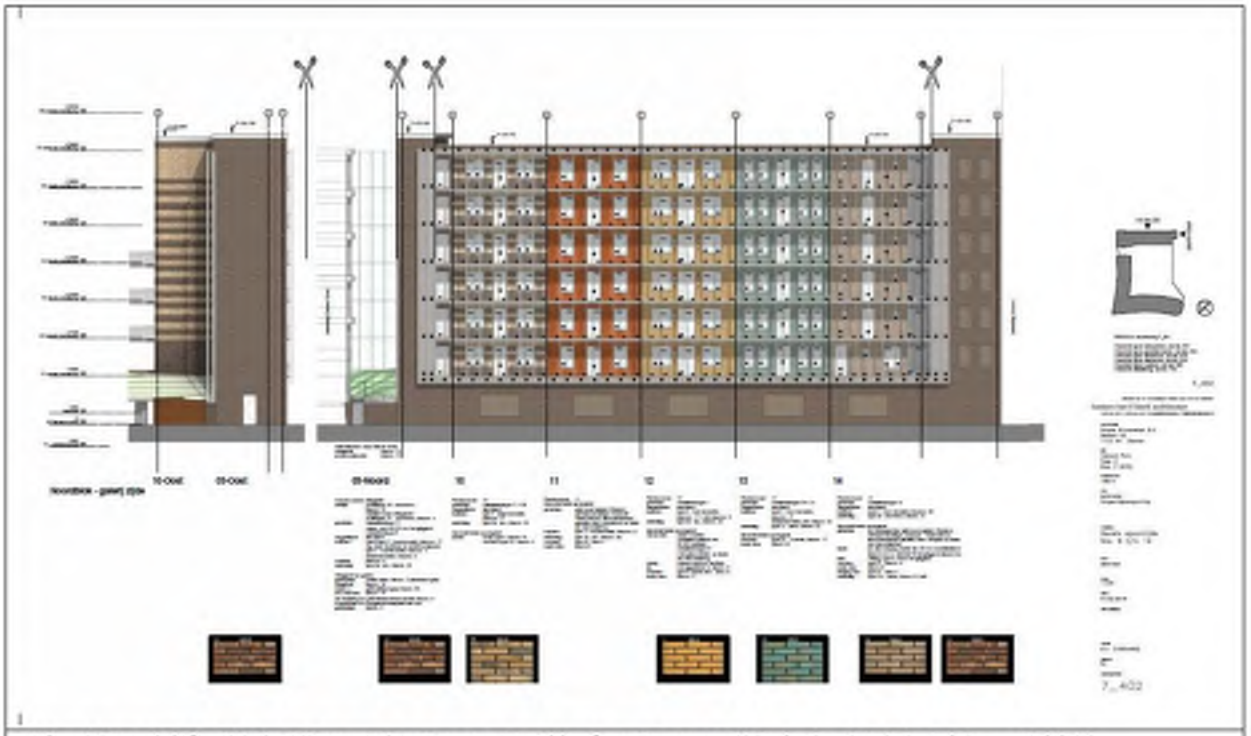
Afbeelding 6.7D: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.4 Gevels rechterzijde (Blok 7 zijde) d.d. 1 februari 2016



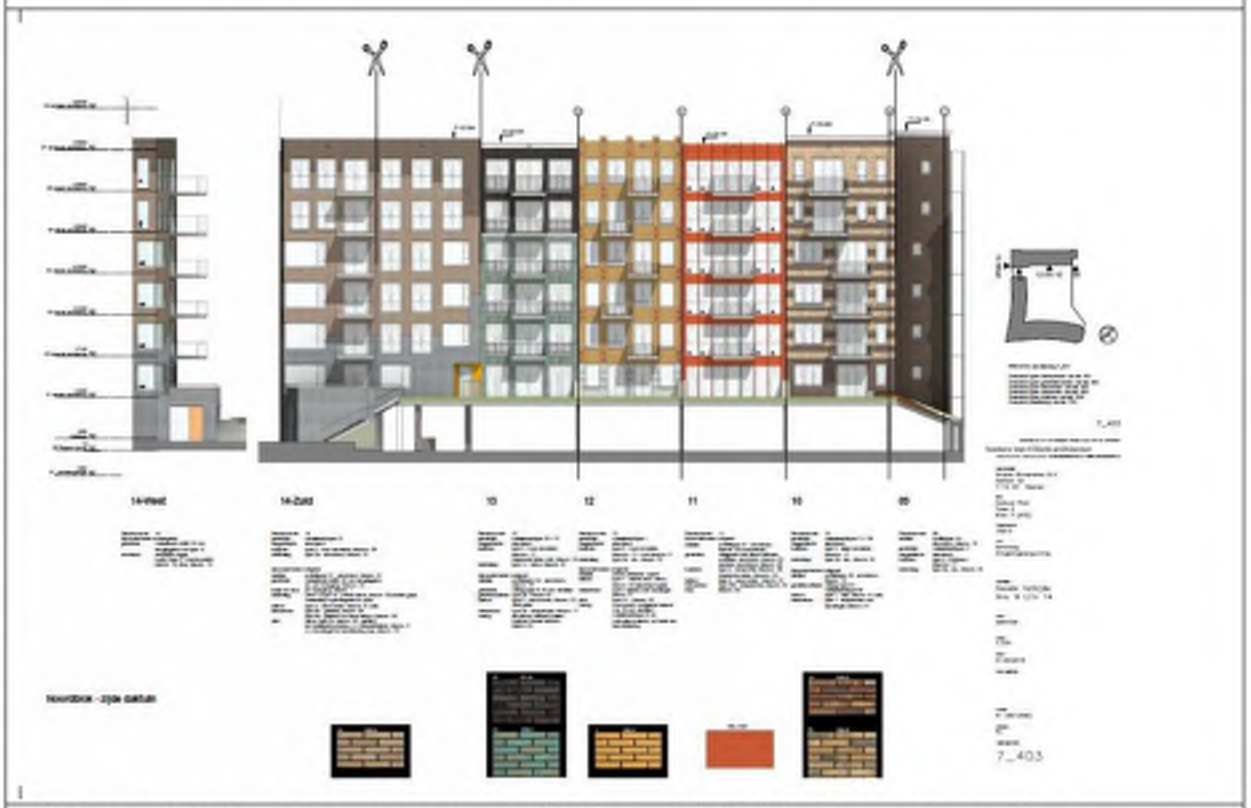
Afbeelding 6.8A: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_400 Gevels straatzijde 1 t/m 4 d.d. 1 februari 2016



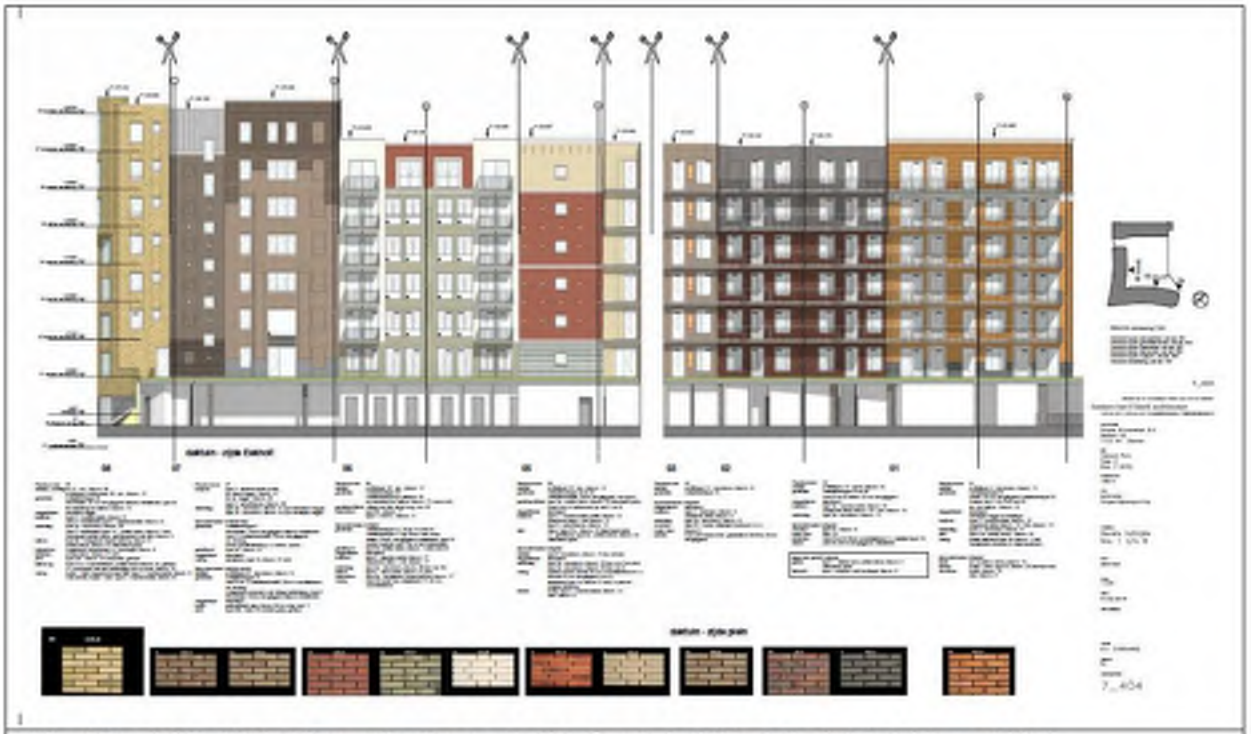
Afbeelding 6.8B: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_401 Gevels straatzijde 4 t/m 8 d.d. 1 februari 2016



Afbeelding 6.8C: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_402 Gevels spoorzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016



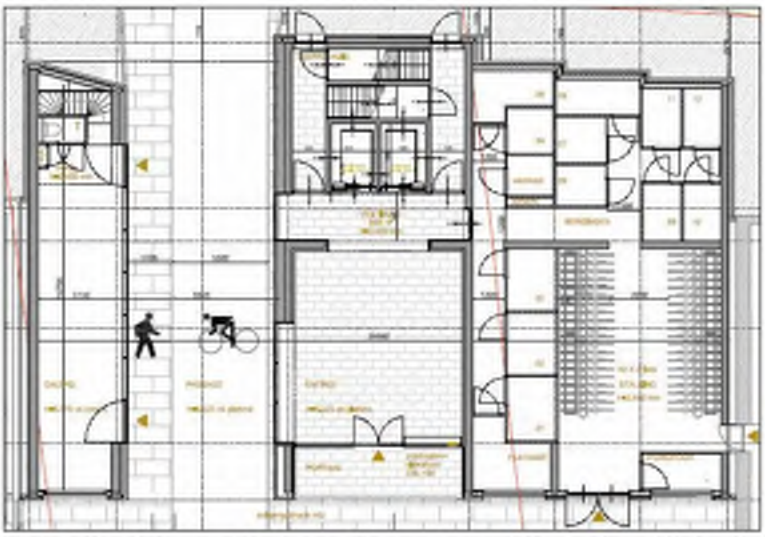
Afbeelding 6.8D: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_403 Gevels hofzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016



Afbeelding 6.8E: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_404 Gevels hofzijde 1 t/m 8 d.d. 1 februari 2016

6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Op de begane grond van woongebouw Toren 3 komt een (zeer) kleinschalige kunstgalerie, van circa 40 m² bvo. Door Toren 3 loopt een fietstunnel en aan de westzijde van de fietstunnel wordt de kunstgalerie gerealiseerd. Hiermee wordt een restruimte van de begane grond van Toren 3 benut. De locatie van de kunstgalerie is (links) op Afbeelding 6.9 weergegeven (links op de plattegrond van de begane grond van Toren 3). Vanwege de kunstgalerie zal de fietstunnel dag en nacht verlicht zijn. In het kader van sociale veiligheid zal de fietstunnel sowieso al 's avonds en 's nachts verlicht zijn. Met de kunstgalerie in/naast de fietstunnel is er sprake van een zeer kleinschalige tentoonstellingsruimte voor kunstwerken waarbij ook sprake kan zijn van detailhandel.



Afbeelding 6.9: Plattegrond begane grond Toren 3 met links de fietstunnel en de kunstgalerie

In de genoemde unit kunnen de volgende bestemmingen/functies met de aangegeven maximale oppervlakte worden gerealiseerd:

Functies/Bestemmingen	**Maximale oppervlakte in m² bvo**
Maatschappelijke voorzieningen (kunstgalerie)	40 m² bvo *)
Detailhandel **)	40 m² bvo *)

*) In de unit op de plattegrond van het woongebouw Toren 3 van circa 40 m² bvo waar dat is aangegeven op de bouwtekeningen kan een kunstgalerie worden gebouwd en als zodanig worden gebruikt. Deze ruimte kan ook worden gebruikt voor detailhandel.
**) In de unit waar detailhandel kan worden gerealiseerd is geen supermarkt toegestaan.

Dat de onderhavige galerie past in de wijzigingsregels van het nieuwe bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" is onderbouwd in Hoofdstuk 1, Paragraaf 1.3.

Voor de onderbouwing van de regionale behoefte van deze voorzieningen wordt verwezen naar het rapport dat door het Bureau Stedelijke Planning is opgesteld in het kader van het bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", namelijk het rapport "Regionale behoefteraming voorzieningen Bergwijkpark" d.d. 13 november 2015; zie Bijlage 16 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

6.6 Toekomstige Verkeerssituatie

De verkeersfunctie- en situatie van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, gelegen in het noordoosten van het plangebied van het Masterplan Bergwijkpark, verandert. Het hoofdprincipe in het Masterplan is dat verkeerssoorten in mindere mate worden gescheiden. In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is dit principe tevens gehanteerd, en in de directe omgeving van de betreffende woongebouwen worden de verkeerssoorten nauwelijks gescheiden.
Het grotere stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en bijbehorende uitwerkingen zijn gemaakt door het bureau Soeters Van Eldonk architecten. Zie Afbeelding 6.10 en Afbeelding 6.11 voor de uitwerking van de toekomstige verkeerssituaties, en de aansluiting van het projectgebied op het grotere stedebouwkundig plan.

Afbeelding 6.10: Verkeerssituatie/Verkeersstructuur omgeving Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in de verdere toekomst bij realisatie van het grotere stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Bij inpassing van het onderhavige project in de bestaande situatie wordt aangesloten op de bestaande weg Eekholt. (Zie Afbeelding 6.1). De straat bij Blok 6 en Blok 7 zal een 30 km/u regime kennen. In de toekomst zal de Eekholt nabij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 een 30 km/u regime en daarbij behorende inrichting kennen. Het eerste gedeelte van de Eekholt vanaf de (nieuwe) Bergwijkdreef blijft een 50 km/u weg; dit is ruim van het onderhavige projectgebied vandaan. De Bergwijkdreef is en blijft 50 km/uur.

Afbeelding 6.11: ***Verkeerssituatie/Inrichting omgeving Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in de verdere toekomst bij realisatie van het stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)***

Tussen Blok 6 en Blok 7 is er in feite sprake van een soort van woonerf. Dit woonerf en verblijfsgebied zal tevens dienst doen als ruimte voor enkele parkeerplaatsen en als toegang tot de in- en uitgang van de parkeergarages van Blok 6 en Blok 7. De ontsluiting van het autoverkeer vindt allereerst plaats vanaf de nieuwe straat in het verblijfsgebied, met een snelheidsregime van 30 km/u. Het verblijfsgebied en de nieuwe straat zijn voor bestemmingsverkeer. De parkeervoorzieningen in en bij Blok 6 en Blok 7 zijn vanaf de weg Eekholt (via die nieuwe straat) te bereiken met de auto. Het verblijfsgebied en de nieuwe straat in het projectgebied worden eerst met een tijdelijke aansluiting met de Eekholt verbonden. Vanaf de Eekholt kan het autoverkeer zijn weg vervolgen op de Bergwijkdreef of de Daalwijkdreef.

De woongebouwen zijn vanaf meerdere zijden te bereiken met de fiets en te voet. Langs de Eekholt ligt een fietspad, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Het verblijfsgebied, waarin het langzaam verkeer een prominente rol heeft, bij de woongebouwen zal eerst aansluiten op het bestaande netwerk van fiets- en voetpaden. De bestaande routes voor langzaam verkeer zijn weergegeven op Afbeelding 6.12. Nabij de woongebouwen wordt aangesloten op de (bestaande) fietsroutes naar de woonwijk Diemen Zuid en op de fietsroute(s) naar Amsterdam Zuidoost. De fietsroute naar Diemen Zuid, die via het Waterhoenpad en het Zwanenpad gaat, zal onder Toren 3 doorlopen. In de begane grondlaag van Toren 3 wordt een fietstunnel gerealiseerd, waardoorheen het nieuwe Waterhoenpad zal gaan (zie Afbeelding 6.9).
Ten (noord)westen van het projectgebied ligt het trein- en metrostation Diemen Zuid. Het station kan via bestaande paden of via het nieuwe langzaam verkeernetwerk worden bereikt en ligt op loopafstand. Ten zuidoosten van het projectgebied ligt op zeer korte afstand het metrostation Verrijn Stuartweg.

Afbeelding 6.12: ***Bestaande netwerk/routes langzaam verkeer in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7: stippellijnen.***

6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Autoparkeren

Parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernorm volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking". De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op een (relatief) hoog gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een hoog/hoger gebruik van openbaar vervoer en fiets is aannemelijk aangezien de gebouwen vlakbij het station Diemen Zuid liggen. Op basis van de parkeernormen zijn de aantallen parkeerplaatsen berekend. Voor de functie wonen is de parkeernorm in dit geval 0,55 tot 0,85 parkeerplaatsen per woning. Hiervan zijn 0,3 parkeerplaatsen per woning het minimale vereiste aantal parkeerplaatsen voor de bewoners. Daarbovenop is nog eens 0,3 parkeerplaatsen voor bewoners als buffer van toepassing. Daarnaast dienen voor bezoekers 0,25 parkeerplaatsen per woning te worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren dient in de openbare ruimte te worden opgelost. Het bewonersparkeren wordt volledig inpandig gerealiseerd.

Voor de te bouwen 358 woningen zijn 0,3 tot 0,6 inpandige parkeerplaatsen per woning benodigd, waardoor er minimaal ongeveer 108 parkeerplaatsen inpandig dienen te kunnen worden gerealiseerd. De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voorzien in ruimte voor 217 inpandige parkeerplaatsen, waarbij het daadwerkelijke aantal variabel is, doch minimaal 110 bedraagt. In eerste instantie zijn er 61 parkeerplaatsen in Blok 6 beschikbaar en zijn er 49 parkeerplaatsen in Blok 7 beschikbaar.
In de openbare ruimte (op maaiveldniveau) zullen voor het bezoekersparkeren tenminste 90 parkeerplaatsen (moeten) worden aangelegd.
In totaal zijn er voor de bestemming wonen 197 parkeerplaatsen (exclusief buffer) tot 305 parkeerplaatsen (inclusief buffer) benodigd.

Het parkeren voor bewoners wordt als volgt geregeld. De parkeerplaatsen voor de bewoners van Toren 3 worden gerealiseerd in Blok 6, en de parkeerplaatsen voor de bewoners van Toren 4 worden gerealiseerd in Blok 7.

Afhankelijk van de vraag naar parkeerruimte zal in de Blokken een buffer worden toegepast. De parkeerbuffer kan worden aangesproken middels een te realiseren parkeersysteem. Voor dit parkeersysteem wordt vooraf ruimte gereserveerd; de parkeerkelder wordt in elk geval circa vijf meter hoog. Hierdoor kan een tweede parkeerlaag worden gerealiseerd, die kan worden bereikt middels liften. Bouwkundig is gewaarborgd dat een dergelijk parkeersysteem kan worden geïnstalleerd. De uiteindelijke vraag naar parkeerplaatsen is echter pas bekend bij de verkoop van de appartementen en nog niet ten tijde van de aanvraag van omgevingsvergunningen.

Afhankelijk van of het parkeersysteem met twee lagen en parkeerlift wordt gehanteerd, worden de volgende minimale en maximale aantallen parkeerplaatsen inpandig gerealiseerd:

- Blok 6: minimaal 61 en maximaal 122 parkeerplaatsen;
- Blok 7: minimaal 49 en maximaal 95 parkeerplaatsen;

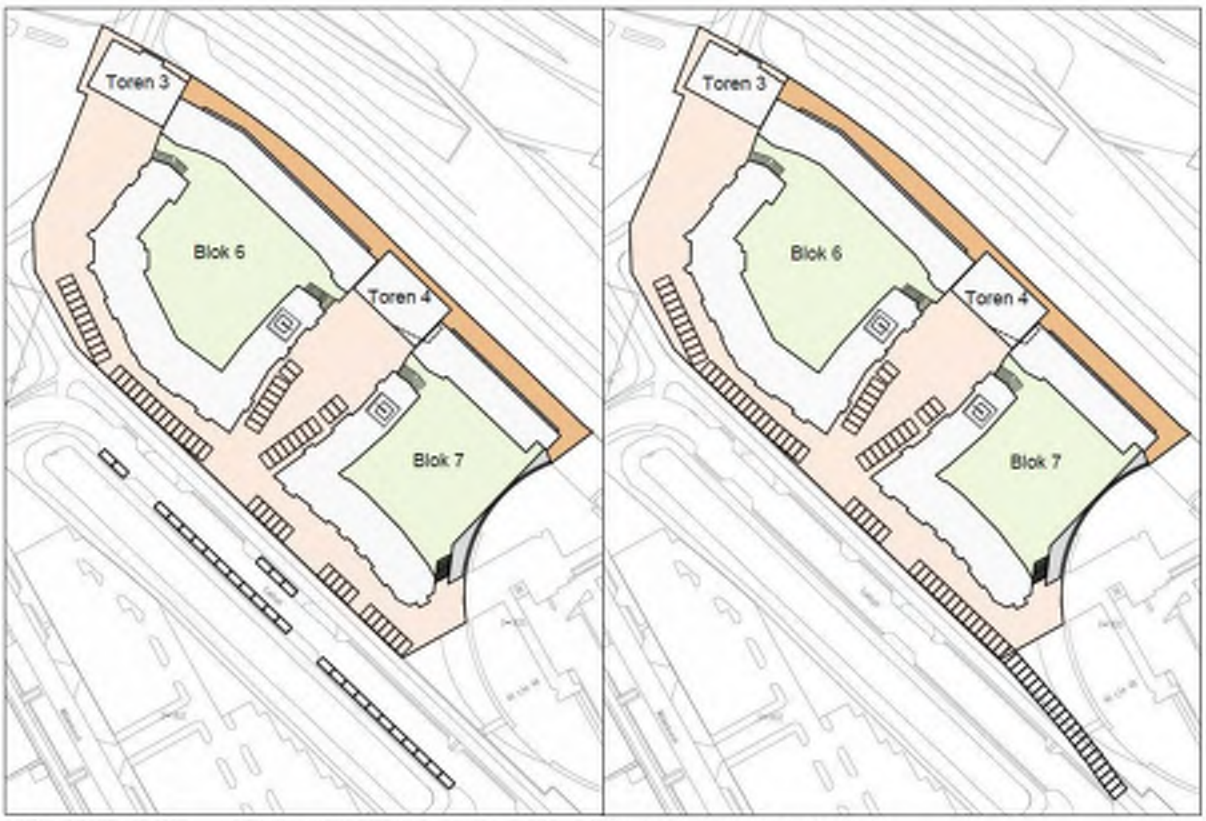
In totaal worden er derhalve minimaal 110 en maximaal 217 parkeerplaatsen inpandig gerealiseerd.

Het totaal aantal vereiste parkeerplaatsen is als volgt bepaald:

Woongebouwen *Toren 4, Blok 6, Toren 4 en Blok 7*	*Minimale aantal parkeerplaatsen*	*Aanvullende parkeerplaatsen*	*Inpandige parkeerplaatsen*	***Totalen***
Toren 3	37 x 0,3 = 11,1	37 x 0,3 = 11,1	In Blok 6	
Blok 6	164 x 0,3 = 49,2	164 x 0,3 = 49,2	61 à 122	
Toren 4	39 x 0,3 = 11,7	39 x 0,3 = 11,7	In Blok 7	
Blok 7	118 x 0,3 = 35,4	118 x 0,3 = 35,4	49 à 95	
Totaal bewonersparkeren	***107,4***	***107,4***		***215***
Bezoekersparkeren totaal	0,25 x 358 = 89,5			***90***
Totaal aantal parkeerplaatsen	**196,9**	**107,4**		**305**

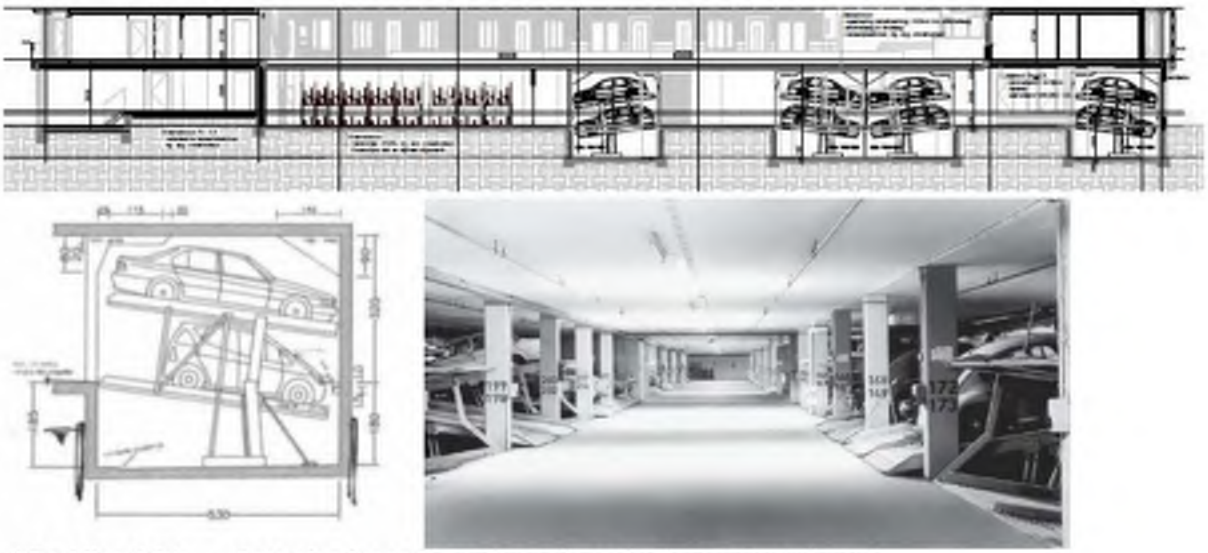
Woongebouwen *Toren 4, Blok 6, Toren 4 en Blok 7*	*Minimale aantal parkeerplaatsen*	*Aanvullende parkeerplaatsen*	*Inpandige parkeerplaatsen*	***Totalen***
Toren 3 en Blok 6	201 x 0,3 = 60,3	201 x 0,3 = 60,3	61 à 122 in Blok 6	
Toren 4 en Blok 7	157 x 0,3 = 47,1	157 x 0,3 = 47,1	49 à 95 in Blok 7	
Totaal bewonersparkeren	***107,4***	***107,4***		***215***
Bezoekersparkeren totaal	0,25 x 358 = 89,5			***90***
Totaal aantal parkeerplaatsen	**196,9**	**107,4**		**305**

In totaal zijn er volgens de parkeernormen 305 parkeerplaatsen benodigd, inclusief de buffer. Daarvan zijn er 90 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers. De 90 (openbare) bezoekersparkeerplaatsen worden nabij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gerealiseerd. Zoals uit Afbeelding 6.13 blijkt, kunnen er voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de vier woongebouwen worden gerealiseerd in en nabij het projectgebied, onder meer langs de bestaande Eekholt. In de nadere toekomst worden de parkeerplaatsen langs de Eekholt verplaatst.



Afbeelding 6.13: Parkeerplaatsen voor bezoekers / Openbare parkeerplaatsen

Voor het parkeren binnen de gebouwen Blok 6 en Blok 7 is gekozen voor een systeem dat parkeren van twee auto's boven elkaar in een semi-automatisch parkeersysteem mogelijk maakt. Bij deze oplossing is de oppervlakte van de garage kleiner en wordt er een auto boven/onder een andere auto geparkeerd (zie Afbeelding 6.14). De parkeergarage wordt gerealiseerd onder de binnenplaats.



Afbeelding 6.14: Oplossing inpandig parkeren (voor het bewonersparkeren)

Het totale aanbod van autoparkeerplaatsen in de omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is voldoende groot.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren voor bewoners wordt inpandig in de woongebouwen geregeld, waarbij rekening is gehouden met twee fietsparkeerplaatsen per woning.

6.8 Groen en Water in de omgeving van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is voor groenvoorzieningen een substantiële ruimte gereserveerd. Het gebied Bergwijkpark wordt op dit moment gekarakteriseerd door een samenspel van brede groene lanen, brede watergangen en verharde terreinen met losstaande (kantoor)gebouwen. Hierin wordt met de ruimtelijke plannen verandering gebracht.
De groene ruimte langs het spoor is ongedefinieerd en ruig en is eerder een groene restruimte dan een verblijfsplek, en dit blijft met de nieuwe de stedebouwkundige inrichting in feite ook het geval.
Het park, Bergwijkpark, dat in de nabijheid van het onderhavige projectgebied ligt, is in de bestaande situatie een grote natuurlijke groene ruimte met verschillende grotere bomen, bosschages en verschillende verblijfsplekken. Het nieuwe park in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" wordt kleiner, maar wordt toegankelijker, gebruiksvriendelijker en waterrijker. Het resterende deel van het huidige park blijft mogelijk een groen gebied.

Groenstructuur

De groenstructuur in het gebied Bergwijkpark wordt gekenmerkt door brede groene lanen en het park dat in zijn nieuwe positie meer centraal in de wijk komt te liggen. De lanen behouden hun groene karakter met bomen verspreid aan weerszijden van de rijbaan. De nieuwe gebouwen staan met hun voorkanten aan deze straten en zijn zichtbaar tussen de bomen door.
In het projectgebied wordt nauwelijks groen aangelegd. Het groen is in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aanwezig. De groenstructuur van Holland Park en nabij het onderhavige projectgebied is weergegeven op Afbeelding 6.15. Van belang is dat de groenstructuur van het talud langs de metrospoordijk alleen een ecologische functie zal hebben. Er is geen toegang vanaf de woongebouwen tot dit talud; de toegang tot het talud zal met een hekwerk worden afgesloten.

Waterstructuur

In het stedebouwkundig plan wordt het grootste deel van de bestaande water- en groenstructuren behouden. Het plan heeft een compacte stedelijke structuur. In de nieuwe plannen wordt de waterstructuur wel sterk uitgebreid waardoor het gebied een nieuw waterrijk karakter krijgt. Behalve dat de nieuwe waterstructuur aan de wijk een herkenbaar karakter geeft, biedt de waterstructuur ook extra ruimte voor waterberging en verkoeling. In de plannen wordt de groen- en waterstructuur direct gekoppeld aan de verschillende gebouwen waardoor deze beter beleefbaar worden voor de bewoners en gebruikers van het gebied. De waterstructuur nabij het onderhavige projectgebied is weergegeven op Afbeelding 6.15. In het projectgebied is geen oppervlaktewater aanwezig; het benodigde oppervlaktewater bevindt zich ten westen van het projectgebied. Voor een nadere onderbouwing van de waterstructuur bij het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zie de Waterparagraaf (Paragraaf 8.5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

Afbeelding 6.15: Groen(voorzieningen) en water in het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, in het stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Beheer en onderhoud

In overleg met de gemeente zullen de groene structuren verder worden uitgewerkt waarbij de wensen en eisen met betrekking tot het beheer en onderhoud mede bepalend zullen zijn voor de keuze van soorten en materialen. Deze zullen moeten aansluiten bij de omliggende gebieden waarbij het de voorkeur heeft om in te zetten op hoogwaardige soorten en materialen, waardoor de beheer- en onderhoudskosten op de lange termijn beperkt kunnen blijven.

6.9 Openbare Ruimte bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Voor het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is het ontwerpen van een openbare ruimte, aantrekkelijk in maat en schaal, met prioriteit voor de verblijfsfunctie, het belangrijkste uitgangspunt geweest. Niet de vorm van de gebouwen maar de vorm van de openbare ruimte was daarbij leidend. Met het stedebouwkundig plan wordt de groen- en waterstructuur in het gebied Bergwijkpark versterkt en uitgebreid. Het gebied krijgt met zijn verschillende nieuwe watergangen en grachten een nieuw waterrijk karakter, waardoor de verblijfsfunctie plaatsvindt in een recreatieve sfeer.

De beoogde doelgroep voor de ontwikkeling van Bergwijkpark zijn starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het zullen voornamelijk één- of tweepersoonshuishoudens zijn. Vanwege deze doelgroep is de verwachting dat er weinig behoefte zal zijn aan speelvoorzieningen. Echter, om de nieuwe buurt toekomstbestendig te maken, zal er wel ruimte gereserveerd worden waar, als het nodig is, een speelplek op blokniveau gemaakt kan worden. Afhankelijk van de leeftijd, spelen kinderen dicht bij huis of iets verder. Kinderen tot 6 jaar spelen buiten voor de woning waar ouders goed toezicht kunnen houden. Kinderen van 6 tot 12 jaar spelen iets verder weg, om de hoek op een plein of in een park (het park maakt overigens geen onderdeel uit van het onderhavige project c.q. van de onderhavige omgevingsvergunningen).
Naast het op de juiste manier situeren van de speelruimte in de wijk voor de gebruikers, zal er tegelijkertijd ook gelet moeten worden op het vermijden van onjuist gebruik. Speelplaatsen voor (kleine) kinderen moeten geen

plek worden voor hangjongeren. Eén van de belangrijkste uitgangspunten hierbij is het zorgen voor "ogen op de straat", maar ook om de ruimtes niet te groot te maken. Het maken van speelplekken en recreatieve verblijfsplekken in een luwe omsloten ruimte is een belangrijke keuze voor het houden van "ogen op de straat". Omwonenden van deze plekken zullen de plekken als hun domein beschouwen, waardoor ze actief zullen deelnemen in sociale controle.
Een wijk met veel water zal ook mogelijkheden in zich moeten hebben voor (kleine) kinderen om te spelen. In de besloten binnentuinen van de verschillende bouwblokken is ruimte voor (semi) private speelvoorzieningen voor kleine kinderen. Het zijn mooie omsloten plekken waar kinderen zelfstandig kunnen spelen. Naast speelruimtes in de blokken, bieden autoluwe straten en pleintjes voldoende open speelruimte voor (kleinere) kinderen. Speeltoestellen zijn daar niet nodig. Het zijn informele plekken waar kinderen spelen met eigen meegebrachte of zelf- bedachte speelmaterialen. Naast de informele speelplekken zal er volgens het stedebouwkundig plan per buurt een gestructureerde speelplek voor alle leeftijden moeten komen.

6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De sociale veiligheid van het projectgebied zal sterk verbeteren door de toevoeging van de 358 nieuwe woningen volgens de plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Dit, enerzijds omdat er in de nieuwe toestand gedurende het volledige etmaal mensen aanwezig zullen zijn in het projectgebied en anderzijds omdat er in de nieuwe toestand meer toezicht zal zijn vanuit de nieuwe gebouwen op de openbare ruimtes. Tevens zal de sociale veiligheid elders in het gebied Bergwijkpark verbeteren, vooral in het gebiedsdeel Holland Park.
Het nieuwe park krijgt een duidelijke begrenzing en naast het park komen woongebouwen te staan. Hierdoor wordt de sociale controle bij het park vergroot.

De levendigheid van het openbaar gebied wordt voor een groot deel bepaald door de functies die er aan grenzen. Door het maximaal toevoegen van voordeuren, het maken van verblijfsruimten en het minimaliseren van achterkanten wordt het gevoel van sociale veiligheid op een natuurlijke manier verhoogd en neemt de dynamiek in de straat, ook in de avonduren, toe. Op deze manier zijn er altijd "ogen op de straat".
Het streven is om het aantal achterkanten van gebouwen aan het openbaar gebied te beperken. Expeditietoegangen, nutsvoorzieningen en bergingen vragen om creatieve, bij voorkeur inpandige, oplossingen om de kwaliteit van het openbaar gebied maximaal te garanderen. Door de uitvoering van het project (en het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque") zal zodoende de sociale veiligheid sterk toenemen. Bij het aspect sociale veiligheid is ook van belang dat het deel van het terrein tussen de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 en het talud van de metrospoordijk privaat eigendom zal zijn en zal worden afgesloten, zodat aldaar er geen "pad" of "weg" zal ontstaan die eventueel sociaal onveilig zal kunnen zijn.

6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De bouwplannen zullen zodra de aanvragen voor de omgevingsvergunningen zijn ingediend worden voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie. Hierbij zal worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota, en aan het beeldkwaliteitsplan Holland Park. Ook zal advies worden ingewonnen van het speciaal voor het gebied Bergwijkpark Noord samengestelde kwaliteitsteam. Hierdoor is gegarandeerd dat het welstandsniveau van het onderhavige project van een hoog kwaliteitsniveau is.

6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Bergwijkpark Noord. Voor dit gebied is, zoals reeds eerder verwoord, het "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" (maart 2012) en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013) opgesteld. Een belangrijke doelstelling van het Masterplan is om een nieuwe woonwijk te

creëren en om meer functiemenging toe te laten en om het gebied beter beleefbaar te maken. Voor het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark Noord is een nieuw stedebouwkundig plan opgesteld, namelijk het stedebouwkundig "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015).

Voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord is op dit moment een nieuw bestemmingsplan in procedure. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 loopt op deze ontwikkeling vooruit. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn op de stedebouwkundige plankaarten van het plan Bergwijkpark Noord (oostelijke deel) en Holland Park aangegeven, op Afbeelding 6.16 en Afbeelding 6.17. Voor de juiste vormgeving van Blok 7, zoals die hoort bij de omgevingsvergunning voor Blok 7, wordt verwezen naar Afbeelding 6.1 (en Afbeelding 6.2). Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

De plannen voor de ontwikkeling van Bergwijkpark Noord (oostelijke deel) en Holland Park worden gefaseerd gerealiseerd. De fasering van het oostelijke deel van Bergwijkpark Noord ofwel Holland Park is weergegeven op Afbeelding 6.18. Op Afbeelding 6.17 is de stedebouwkundige uitwerking t/m fase 3A weergegeven.

Het woongebouw Toren 3 wordt direct naast woongebouw Blok 3 gebouwd. Toren 3 komt tegen Blok 3 aan te staan. Woongebouw Blok 3 ligt in fasegebied 1.

Afbeelding 6.16: ***Plankaart gebied Bergwijkpark Noord (oostelijk deel) en Holland Park, met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)***

Afbeelding 6.17: Plankaart gebied Bergwijkpark Noord (oostelijk deel) en Holland Park t/m Fase 3A, met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Afbeelding 6.18: Fasering van het plan voor het oostelijke deel van Bergwijkpark Noord ofwel Holland Park, met daarin opgenomen Fase 3 (met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7). (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

HOOFDSTUK 7 RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 tegen het licht worden gehouden in verband met de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving. Daardoor kan worden vastgesteld of er negatieve ruimtelijke effecten te verwachten zijn van het project zelf op de omgeving daarvan.

7.2 Verkeersaantrekkende Werking / Verkeershinder

In het kader van het onderhavige project zijn de verkeersgevolgen, die verwacht mogen worden als resultaat van de realisatie van het project, beoordeeld. Verkeersberekeningen laten verschuivingen zien in de verkeersstromen. De belangrijkste wijziging vindt plaats binnen het plangebied Bergwijkpark bij en op de wegen Bergwijkdreef en Eekholt. Dit komt onder andere door de nieuwe ligging van, en de nieuwe aansluitingen op, die wegen. De effecten buiten het plangebied Bergwijkpark en nabij het onderhavige projectgebied zijn beperkt van omvang. De route tussen Bergwijkpark en de Gooiseweg via de Bergwijkdreef en Diemerdreef wordt drukker. Op het eerste deel van de Boven Rijkersloot (vanaf de Diemerdreef) is er sprake van een zeer beperkte verkeerstoename.

Afbeelding 7.1: Overzicht van de toegangswegen voor auto's, naar onder meer het onderhavige projectgebied. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015, blz. 34)

In het kader van het nieuwe bestemmingsplan Bergwijkpark is er verkeersonderzoek verricht. In de berekeningen bij dat verkeersonderzoek is uitgegaan van de reguliere kengetallen. Er is in het verkeersonderzoek nog geen rekening gehouden met de lagere parkeernorm waardoor het aantal autoritten bij het grotere plan/project naar

verwachting lager zal zijn dan berekend. De resultaten van de berekeningen zijn gebruikt om de inrichting te bepalen van de wegprofielen en aansluitingen in Bergwijkpark. Dit heeft onder andere geleid tot kruispuntontwerpen met voorsorteervakken en verkeerslichten op de aansluitingen Bergwijkdreef-Dalsteindreef en Bergwijkdreef-Eekholt. Op de rotonde Diemerdreef-Boven Rijkersloot kan met een beperkte ingreep de verkeersafwikkeling worden verbeterd. Dit geldt ook voor de aansluiting op de Gooiseweg en bij Laagland. De Daalwijkdreef wordt in 2016 al aangepakt door de gemeente Amsterdam. Op de Provincialeweg en Muiderstraatweg zijn al doorstromingsmaatregelen uitgevoerd.

Uit de ontwerptekening bij Afbeelding 7.1 blijkt, dat er onder meer 30 km/u gebieden worden ingesteld, en dat de langzaamverkeerroutes zorgvuldig zijn ontworpen. Er zal vanwege dit stedebouwkundig plan bij de uitvoering van het project van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 geen verkeershinder optreden voor de omgeving. Verder is van belang dat het regionale fietsnetwerk gehandhaafd blijft.
Het parkeren ten behoeve van de bewoners van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt binnen de gebouwen geregeld. Bezoekersparkeren vindt plaats op het maaiveld. Er worden nabij de woongebouwen parkeerplaatsen aangelegd voor de bezoekers volgens de norm van 0,25 parkeerplaatsen per woning.

Op basis van het verkeersonderzoek is ook akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Uit de genoemde verrichte onderzoeken blijkt dat het project kan worden uitgevoerd. Voor een onderbouwing hiervoor verwijzen wij naar de Paragrafen 8.2 en 8.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, in het Hoofdstuk Omgevingsaspecten.

7.3 Bezonning / Schaduwhinder

De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 hebben geen onevenredige hinder tot gevolg vanwege de bezonning en schaduw met betrekking tot de reeds bestaande woningen van de Campus Diemen Zuid, de nieuw te bouwen woningen volgens de onderhavige bouwplannen en de bestaande kantoorgebouwen. Ook is er geen onevenredige hinder met betrekking tot de bezonning en schaduw voor de woningen aan de overzijde van de metro- en treinsporen te Diemen Zuid. Dit blijkt uit het verrichte onderzoek naar de bezonning.

Ten behoeve van het oostelijke deel van het plangebied Bergwijkpark, het gebied Holland Park, is een bezonningsonderzoek verricht. Zie hiervoor de "Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park" d.d. 9 juli 2014, die als Bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd.

Van belang is dat voor bezonning en schaduwwerking geen wettelijke eisen bestaan. Over algemeen worden TNO-normen gehanteerd als beoordelingskader voor bezonning. TNO hanteert twee normen, een lichte norm en een strenge norm.
De strenge norm: 3 uur zon per dag (niet aansluitend), in de periode van 21 januari tot en met 22 november; in het midden van de vensterbank, binnenkant raam.
De lichte norm: 2 uur zon per dag (niet aansluitend) in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober; in het midden van de vensterbank, binnenkant raam.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de bezonningsnormen van TNO.

In verband met binnengekomen zienswijzen tegen de aanvragen omgevingsvergunningen voor de woongebouwen Blok 1, Blok 2, en met name Toren 1, zijn de Torens 1 en 2 in bouwhoogte verlaagd. In verband met deze wijziging van de plannen (en van de omgevingsvergunning voor Toren 1) is aanvullend bezonningsonderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor het "Bezonningsonderzoek i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2" d.d. 15 juli 2015, die als Bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Uit dit bezonningsonderzoek blijkt dat de woningen aan de Knoopkruid, nadat een verlaging van de woongebouwen Toren 1 (met een hoogte van 34 meter) en Toren 2 (met een hoogte van 37 meter) heeft plaatsgevonden - in vergelijking met de eerdere

(bouw)plannen voor de woontorens Toren 1 en Toren 2 (met een oorspronkelijke bouwhoogte van 52 meter) - geen schaduwhinder kennen.

Uit het bovengenoemde bezonningsonderzoek dat is verricht voor het stedebouwkundige plan het "Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park" d.d. 9 juli 2014 blijkt, dat de woningen aan de Knoopkruid niet onevenredig geraakt worden door de schaduwwerking van de woongebouwen Toren 3 en Toren 4 (en de woongebouwen Blok 6 en Blok 7).
Uit het "Bezonningsonderzoek i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2" d.d. 15 juli 2015 blijkt dat de schaduw vanwege Toren 3 in Diemen Zuid even ver reikt als die van de verlaagde Toren 2. Daarmee is er geen sprake van schaduwhinder vanwege woongebouw Toren 3, en tevens niet vanwege woongebouwen Toren 4, Blok 6 en Blok 7.

Uit de verrichte bezonningsonderzoeken blijkt verder dat de bestaande (studenten)woningen van de Campus Diemen Zuid niet geraakt worden door de schaduwwerking van de geplande nieuwe woongebouwen volgens het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque".

7.4 Windhinder

De bouwhoogtes van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn volgens de bouwplannen de volgende:

- Toren 3: circa 52 meter;
- Blok 6: circa 29 meter;
- Toren 4: circa 52 meter;
- Blok 7: circa 27 meter.

(Voor de exacte bouwhoogtes zijn de bij de aanvragen omgevingsvergunningen ingediende bouwtekeningen bepalend).

De dichtstbijzijnde woningen van Diemen Zuid (aan de overzijde van de spoorlijnen/-dijk) bevinden zich op circa 290 meter afstand van de nieuw te bouwen woongebouwen volgens het onderhavige project (vanaf het woongebouw Toren 3), en de studentenwoningen van de Campus Diemen Zuid bevinden zich op circa 400 meter afstand van de nieuw te bouwen woongebouwen volgens het onderhavige project. (vanaf het woongebouw Toren 3). Deze afstanden zijn dermate groot dat er geen sprake kan zijn van windhinder.

Bij het ontwerpen van de bouwplannen zelf is nadrukkelijk rekening gehouden met de gebouwen die zich in de omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevinden. De conclusie luidt dat het aspect windhinder geen belemmering vormt voor het doorgaan van het onderhavige project.

7.5 Geluidhinder en Luchtkwaliteit

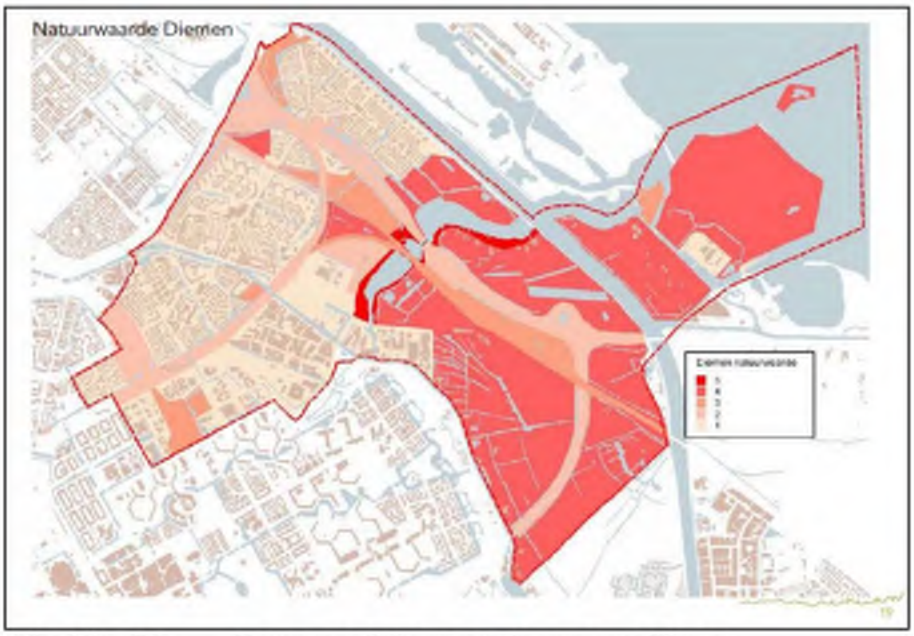
Er zijn geen bestaande woningen in de omgeving aanwezig, behalve de studentenwoningen die gerealiseerd zijn in het gebied Diemervijver in Bergwijkpark, in de "Campus Diemen Zuid", en de woningen die gelegen zijn aan de overzijde van spoorlijnen te Diemen Zuid. Bestaande woningen van derden zullen niet gehinderd worden vanwege de nieuw te bouwen woningen in verband met geluidhinder en de luchtkwaliteit. In verband met het wegverkeerslawaai en de luchtkwaliteit, is onderzoek gedaan door het bureau DGMR. De resultaten van dit onderzoek bevestigen deze conclusies (zie Paragrafen 8.2 en 8.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

7.6 Sociale Veiligheid

De sociale veiligheid in het gebied Bergwijkpark Noord zal door de realisering van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden verbeterd. Dit, omdat er meer mensen zullen wonen en verblijven in het gebied. De verwachting is, dat met name ook de sociale veiligheid rondom het station Diemen Zuid sterk zal verbeteren. Bij het aspect sociale veiligheid is ook van belang, dat het deel van het terrein tussen de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 en het talud van de metrolijn/spoorlijn privaat eigendom zal zijn en zal worden afgesloten, zodat aldaar er geen "pad" of "weg" zal ontstaan die eventueel sociaal onveilig zal kunnen zijn.

7.7 Natuur

Uit de Natuurwaardekaart (weergegeven op Afbeelding 7.2) volgens het Natuurbeleidsplan (blz. 19) van de gemeente Diemen (november 2009) blijkt, dat de natuurwaarden van de taluds van de spoorlijn/metrolijn plus de groenstroken die er direct langs liggen, hoger zijn dan die van de omringende woonwijken. De natuurwaarden van het talud langs de spoorlijn/metrolijn plus de direct aanliggende groenstroken zijn gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart. Deze taluds en de direct aanliggende groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute van zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. De taluds en de direct aanliggende groenstroken worden daarom gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen.[43]



Afbeelding 7.2: Natuurwaardekaart van de gemeente Diemen

Uit de ligging van de strook met een hogere natuurwaarde op het talud van de spoorlijn/metrolijn blijkt, dat deze strook niet door het project wordt aangetast. Tevens blijkt dat ter plaatse van het gebied waar de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zullen worden gebouwd het gebied niet is aangeduid als een locatie met een hogere natuurwaarde. Naast het metrotalud/spoorwegtalud bevinden zich ter plaatse van de te bouwen woongebouwen geen bijzondere natuurwaarden. Hier is ook geen sprake van "direct aanliggende groenstroken met natuurwaarden", immers de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied dat een braakliggend (bouw)terrein is; de bestaande kantoorgebouwen aldaar worden/zijn gesloopt. Dit gebied heeft voor het grootste deel de bestemming "Gemengd – 5" (en voor een klein deel de bestemming "Gemengd – 2") en verder de bestemming "Groen" volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" en binnen dit gebied zijn volgens dit vigerende bestemmingsplan bouwpercelen voor met name de bouw van kantoren aanwezig. In dit gebied zijn in de huidige situatie geen natuurwaarden aanwezig.

[43] Natuurbeleidsplan Diemen (november 2009), blz. 18-19.

De taluds van de spoordijk/metrolijn blijven behouden bij het onderhavige project, waardoor de natuurwaarden in het gebied blijven gewaarborgd.

Ook uit de groenkaart van het stedebouwkundige plan (zie hieronder bij Afbeelding 7.3) blijkt dat het groen op het talud van de metro blijft behouden, ook ter plaatse van het gebied van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Hieruit volgt dat wordt voldaan aan het Natuurbeleidsplan Diemen.

Afbeelding 7.3: ***Groenkaart van het plangebied Bergwijkpark Noord, met groenvoorzieningen en water, met in het noordoosten het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015, blz. 39)***

HOOFDSTUK 8 OMGEVINGSASPECTEN

8.1 Algemeen

Een project kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een project, waarvan met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te onderzoeken welke waarden er bij het project/plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het project/plan zijn voor deze waarden.

Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) juncto de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een Ruimtelijke Onderbouwing die benodigd is voor de omgevingsvergunning.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de milieu- en omgevingsaspecten geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie (flora & fauna) en externe veiligheid aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op bedrijven & milieuzonering, de Spoorwegwet, trillingshinder, en milieueffectrapportage.

8.2 Geluid(hinder)

8.2.1 Algemeen

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevinden zich binnen de geluidzones van de weg Eekholt, een treinverbinding en een metrolijn. De te realiseren 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een onderzoek op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is daarom noodzakelijk. Ten behoeve van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is akoestisch onderzoek verricht door het adviesbureau DGMR.

Het onderzoeksrapport van DGMR "Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek" (nr. M.2014.0527. 21.R001) d.d. 1 februari 2016, is opgenomen als Bijlage 2 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

Met het akoestisch onderzoek wordt onder meer inzicht gegeven in het aantal woningen met geluidsbelasting(en) boven de grenswaarden en in het aantal benodigde hogere waarden.

Bij het verlenen van een hogere waarde moet de gemeente een afweging maken aangaande de reductie van de geluidsbelasting (maatregelen) en de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting. De gemeente Diemen heeft met het 'Beleid hogere waarde geluid, herontwikkeling en nieuwbouw' een kader vastgesteld voor het verlenen van ontheffingen. Hierin staan de volgende relevante eisen voor nieuwe situaties:

1. in ieder geval dient er één geluidsluwe gevel en één geluidsluwe verblijfsruimte buiten de woning te zijn die voldoet aan bovenstaande voorkeursgrenswaarden;
2. verblijfsruimten en slaapkamers in woningen moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen;
3. in geval van een buitenruimte, dient deze zich niet aan de hoogst belaste zijde te bevinden; indien dit wel het geval is, dient een serre of afsluitbaar balkon te worden overwogen;
6. nieuw is dat indien akoestische compensatie onvoldoende oplevert (ter beoordeling van burgemeester en wethouders), ook niet-akoestische compensatie dient te worden toegepast, bijvoorbeeld vrij uitzicht bij hoogbouw;

7. van bovenstaande eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.

De gemeente is van oordeel dat bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels rekening gehouden moet worden met de samenloop van verschillende geluidsbronnen.

8.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige functies in het plan zijn de woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd. Daarnaast bevat de wet een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt voor wat betreft wegverkeer begrensd door de onderstaande waarden, in tabel 8.2A.

Tabel 8.2A: Grenswaarden geluidsbelasting

geluidsbron	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
wegverkeer in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB
wegverkeer in buitenstedelijk gebied	48 dB	53 dB
railverkeer	55 dB	68 dB
industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel 'doof' wordt uitgevoerd of wordt afgeschermd van het geluid van de bron (vliesgevel). Indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (hogere waarde) worden aangevraagd.

Naast geluidsbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen (binnen de bijbehorende geluidszones) kan er ook sprake zijn van specifiek geluid geproduceerd door bepaalde activiteiten (van bedrijven/inrichtingen). De grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege die activiteiten staan in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in etmaalperiodes en type geluidsbelasting. Ten aanzien van de grenswaarden voor piekgeluid is geen sprake van hogere waarden c.q. ontheffingen zoals in de Wet geluidhinder. De grenswaarden van het Activiteitenbesluit worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegepast bij de realisatie van nieuwe woningen.

Geluidgevoelige bestemmingen
De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidsbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn volgens de wet in principe niet geluidgevoelig.
Bij dit project bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

Begrip gevel
Ten behoeve van de stedebouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te kunnen realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", is aangevuld met "met uitzondering van:

a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering, die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
b. b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte."

Het bovenstaande betekent dat, indien een geveldeel zonder te openen delen voldoende geluidwering heeft, dit geveldeel

niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder (Wgh). Een dergelijke gevel wordt "dove gevel" genoemd.

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel, die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen, en een voldoende karakteristieke geluidwering heeft, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet te worden betrokken. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) "geen gevel". Bij een dergelijke gevel kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een:
- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren.
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend.
- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm.
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Wegverkeer
In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt voor het wegverkeer bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen de volgende zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedtes hebben:

in stedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.

in het buitenstedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 76a van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om onder andere bij de voorbereiding van de vaststelling van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat.

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 48 dB (artikel 82 Wgh). De ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt in buitenstedelijk gebied 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh) en in binnenstedelijk gebied 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Daarboven is bouwen alleen mogelijk als:
- dove gevels worden toegepast;
- eventuele afschermende gevelelementen worden toegepast die het geluid terugbrengen tot deze maximaal te ontheffen waarde.

Correctie op berekende geluidsniveaus
Volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh) wordt een aftrek toegepast. Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Op 20 mei 2014 zijn de rekenregels voor de aftrek aangepast voor geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer boven 55 dB.

Spoorwegverkeer
Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1).
De Wet Geluidhinder (Wgh) geeft voor railverkeerslawaai een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor de geluidsbelasting van nieuw te bouwen woningen. In beginsel mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan deze waarde. Als de geluidsbelasting toch hoger is, kan nieuwbouw pas mogelijk worden gemaakt nadat het bevoegd gezag hiervoor een zogenoemde "hogere waarde" (ontheffing) heeft verleend. Voor het railverkeer geldt een maximale te ontheffen waarde van 68 dB.

8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Ten behoeve van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is akoestisch onderzoek verricht door het bureau DGMR te Den Haag. Het resultaat van dit onderzoek is te vinden in het rapport "Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek" van DGMR (M.2014.0527.21.R001) d.d. 1 februari 2016.

De bevindingen en conclusies van het akoestisch onderzoek worden hieronder besproken. Achtereenvolgens worden besproken de geluidsbelastingen (zonder maatregelen), de maatregelen (overweging) en de geluidsbelastingen met maatregelen. In de paragraaf met de maatregelen overweging wordt ingegaan op de overwegingen met betrekking tot hogere waarden en ontheffingen, en het beleid van de gemeente Diemen.

De vraag die in het onderzoeksrapport is beantwoord, luidt: "Hoe kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanuit het perspectief van geluid bij de invulling van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden bereikt?"

Het projectgebied ligt in de geluidszone van de volgende, volgens de Wet geluidhinder (Wgh) gezoneerde geluidsbronnen:

1. Wegen

a. Eekholt
b. Raccordement GVB lijnwerkplaats
c. Metrospoorweg GVB, trajectdeel dat niet op zonekaart staat

2. Spoorwegen

a. Metrospoorweg GVB, trajectdeel dat op de zonekaart staat
b. Hoofdspoorweg Prorail ter hoogte van station Diemen Zuid

3. Industrieterrein Verrijn Stuart

De geluidsbelasting vanwege deze bronnen op de gevel van de nieuwbouw is getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh).

Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1). In het onderzoek is daarom het metrotraject tussen de stations Venserpolder en Diemen Zuid, dat sinds 2012 niet meer op de zonekaart staat, getoetst aan bovengenoemde grenswaarden voor wegverkeer. Het metrotraject tussen de stations Diemen Zuid en Verrijn Stuartweg staat wel op de zonekaart en wordt onder railverkeerslawaai onderzocht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidsbronnen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is betrokken in de beoordeling. Het gaat om de volgende geluidsbronnen:

4. Wegen

a. Bestemmingswegen (maximumsnelheid 30 km per uur)
b. Bergwijkdreef
c. Dalsteindreef
d. Diemerdreef
e. Gooiseweg
f. Elsrijkdreef
g. Daalwijkdreef

5. Lijnenwerkplaats GVB (piekgeluid)

6. Luchtvaart (van en naar Schiphol)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

Omdat de lijnenwerkplaats GVB op gezoneerd industrieterrein Verrijn Stuart ligt zijn tijdgemiddelde niveaus gereguleerd door de Wet geluidhinder. De activiteiten van de lijnenwerkplaats GVB veroorzaken ook piekgeluiden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is van belang dat de nu toegestane activiteiten op basis van het Activiteitenbesluit mogelijk blijven en een aanvaardbaar akoestisch klimaat bij de nieuwe woningen wordt bereikt. De toegestane activiteiten volgen uit de eerdere vergunning en de algemene regels uit het Activiteitenbesluit. Voor een aanvaardbaar akoestisch klimaat wordt aangesloten bij de waarden uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Deze sluiten aan bij de grenswaarden voor piekgeluiden in artikel 2.17, eerste lid onder a Activiteitenbesluit; 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Voldoen aan deze waarden leidt tot een aanvaardbaar akoestisch klimaat zonder dat de bedrijfsactiviteiten van de lijnenwerkplaats GVB worden belemmerd.

8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen)

8.2.4.1 Wegverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de weg Eekholt. Daarnaast ligt het ook binnen de zone van het raccordement van de lijnenwerkplaats GVB en het metrospoor tussen Venserpolder en Diemen Zuid. Dit gedeelte van het metrospoor is niet aangegeven op de sporenkaart en wordt daarom beoordeeld als wegverkeer. De geluidsbelasting vanwege de planontwikkeling blijkt maatgevend en is daarmee uitgangspunt in de beoordeling. De voorkeursgrenswaarde wordt vanwege de Bergwijkdreef, Dalsteindreef, Diemerdreef en het metrospoor tussen Venserpolder en Diemen Zuid niet overschreden. In tabel 8.2B staat in welke mate de voorkeursgrenswaarde vanwege de Eekholt en het Raccordement wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2B: Aantal overschrijdingen voorkeurgrenswaarden (hogere waarden) wegverkeer

HW (dB)	Eekholt	Raccordement
49	0	29
50	0	16
51	12	0
52	31	1
53	53	1
54	16	0
55	0	0
56	0	0
57	0	0
Totaal	112	47

De geluidsbelasting per bron is ten hoogste 54 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, met aan het einde van deze bijlage een visualisatie met daarop de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen. De overweging van maatregelen komt in Paragraaf 8.2.5 aan de orde.

Bestemmingswegen
Op een aantal wegen nabij het plangebied is een maximum snelheid van 30 km/uur voorzien. De Wet geluidhinder is dan niet van toepassing is. De geluidsbelasting van de 30 km/uur wegen is ten hoogste 41 dB.

8.2.4.2 Railverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de hoofdspoorweg (treinspoor) en het metrospoor. In tabel 8.2C staat in welke mate de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2C: Aantal overschrijdingen voorkeurgrenswaarden (hogere waarden) railverkeer

HW	metrospoor (GVB)	hoofdspoorweg (Prorail)
56	0	12
57	0	6
58	6	2
59	31	3
60	53	3
61	35	7
62	5	0
63	0	0
64	0	0
totaal	130	33

De geluidsbelasting per bron is ten hoogste 62 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, en aan het einde van deze bijlage staat een visualisatie van de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen. De overweging van maatregelen komt in paragaaf 8.2.5 aan de orde.

8.2.4.3 Industrielawaai

Het projectgebied ligt binnen de geluidszone van het industrieterrein Verrijn Stuart. In tabel 8.2D staat in welke mate de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2D: Aantal overschrijdingen voorkeursgrenswaarde vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart

Geluidsbelasting [dB(A)]	Industrieterrein Verrijn Stuart
51	9
52	16
53	15
54	29
55	40
56	20
57	1
58	2
59	0
totaal	132

De geluidsbelasting is ten hoogste 58 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde. Van overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is bij 23 woningen sprake. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, en aan het einde van deze bijlage staat een visualisatie met daarop de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen.

8.2.4.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

Uit onderzoek is gebleken dat piekgeluiden ten gevolge van de lijnenwerkplaats van het GVB hoog zijn. In tabel 8.2E staat in welke mate de grenswaarde in de nachtperiode wordt overschreden, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2E: Aantal woningen met een piekgeluidsbelasting hoger dan de grenswaarde nachtperiode

Geluidsbelasting [dB(A)]	Lijnenwerkplaats GVB
61	14
62	5
63	1
64	1
65	3
66	3
67	3
68	5
69	3
70	3
71	12
72	5
73	13
74	55
75	25
76	6
77	5
78	0
79	1
80	0
totaal	163

De geluidsbelasting is ten hoogste 79 dB(A) en overschrijdt daarmee de grenswaarde. Bij 163 woningen wordt de grenswaarde (nachtperiode) overschreden, variërend van 1 dB tot 19 dB overschrijding. In bijlage 4 van het rapport van DGMR staan alle rekenresultaten, en aan het einde van deze bijlage staat een visualisatie met daarop de overschrijdingslocaties van de maatgevende bronnen. De overweging van maatregelen komt in paragaaf 8.2.5 aan de orde.

8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

Er is sprake van de samenloop van verschillende geluidsbronnen als bedoeld in artikel 110f Wgh. Daarom is cumulatieve geluidsbelasting vanwege rail-, weg,- industrie- en luchtvaartlawaai bepaald. De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. Het geluid van bronnen waarvan de zone niet samenvalt met het projectgebied of die geen geluidszone op grond van de Wgh hebben (bestemmingswegen en luchtvaartlawaai) zijn hierin betrokken.
De maximale cumulatieve geluidsbelasting uitgedrukt in wegverkeerslawaai ($L_{VL,tot}$) is 63 dB, en treedt op bij Toren 3 en Toren 4.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.5 Maatregelen (overweging)

8.2.5.1 Algemeen

De piekgeluidsbelasting ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB overschrijdt de grenswaarde voor piekgeluid uit het Activiteitenbesluit. De lijnenwerkplaats GVB is als geluidsbron maatgevend en dient door middel van geluidsbeperkende maatregelen terug te worden gebracht tot de grenswaarde alvorens maatregelen in verband met de Wgh worden afgewogen.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde Wgh wordt veroorzaakt door de Eekholt, het raccordement, het hoofdspoor (Prorail), het metrotraject (GVB) en het industrieterrein Verrijn Stuart. Wat betreft het industrieterrein Verrijn Stuart wordt ook de maximale ontheffingswaarde overschreden.

Het piekgeluid van de lijnenwerkplaats is op de locaties waar de maximale ontheffingwaarde wordt overschreden al bepalend voor het treffen van maatregelen.
De Wet geluidhinder en het ontheffingenbeleid van de gemeente Diemen schrijft voor dat bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde Wgh de doeltreffendheid van geluidsbeperkende maatregelen per maatgevende geluidsbron dient te worden onderzocht.

Een maatregel is (in het kader van de Wgh) doeltreffend indien de geluidsbelasting met die maatregel wordt teruggebracht tot de grenswaarde. De volgende maatregelen komen vanwege overwegende bezwaren van technische, landschappelijke, stedenbouwkundige of verkeerskundige aard niet in aanmerking om te worden onderzocht:

- het verleggen van de verkeersstromen naar elders;
- het plaatsen van een geluidsscherm langs de Eekholt;
- het toepassen van stiller asfalt als wegdekverharding dan het toegepaste SMA NL5;
    - door de vervuiling en slijtage (frictie banden) neemt de geluiddemping van poreuze wegdekken snel af.
    - de vervangingscyclus om de geluidreductie te behouden is te kort.
    - een poreus wegdek stuit dan ook vooral op financiële bezwaren.
- het plaatsen van betonnen dwarsliggers met buiten de wissels raildempers;
    - deze maatregelen zijn reeds opgenomen in het Tracé besluit OV SAAL.
- bron- en overdrachtsmaatregelen bij de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein Verrijn Stuart.
    - dit terrein is bedoeld voor bedrijven die geluidsruimte nodig hebben.
    - daarnaast is een scherm niet doelmatig omdat dit zeer lang en hoog moet zijn om een relevant effect te kunnen hebben.

De volgende maatregelen komen wel in aanmerking om te worden onderzocht:

1. het voorzien van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 van gevels zonder te openen delen (dove gevels), schermen, en een vliesgevel om de piekgeluiden ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB te verminderen (ontvangersmaatregel);
2. het plaatsen van geluidsbeperkende schermen bij het spoor om de geluidsbelasting ten gevolge van het hoofdspoor en het metrotraject te verminderen (overdrachtsmaatregel);
3. combinaties van maatregelen voor het realiseren van geluidluwe gevels (ontvangersmaatregel).

De maatregelen bij 1 zijn nodig om aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit te voldoen. Paragraaf 6.2 van het rapport van DGMR gaat in op de maatregelen voor het reduceren van de piekgeluiden. In de paragrafen 6.3 en 6.4 van het rapport van DGMR zijn de maatregelen bij 2 en 3 afgewogen.
Het raccordement is bij het maatregelenonderzoek buiten beschouwing gelaten, omdat de geluidsbelasting vanwege het raccordement[44] voldoet aan de grenswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaai.

8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting

Uit het onderzoek blijkt dat bij 163 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) de geluidsbelasting op de gevel door piekgeluiden ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB hoger is dan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit. Om te voldoen aan het Activiteitenbesluit is een passende ontwerp opgesteld en doorgerekend. Dit ontwerp bevat de volgende maatregelen:

- Geluidsabsorptie geveldelen hoogteaccent Blok 6 (ten behoeve van Toren 3 en Toren 4);
- Schermen Blok 6 en Toren 4;
- Vliesgevels Blok 6 en Blok 7;
- Dove gevels Blok 6, Blok 7, Toren 3 en Toren 4.

Geluidsabsorptie geveldelen hoogteaccent Blok 6 (ten behoeve van Toren 3 en Toren 4)

[44] De waarden uit tabel 8.2B plus 5 dB, want bij toetsing aan de normen voor railverkeer ligt toepassen aftrek niet in de rede.

Op een deel van de buitenruimten (op etages 9 t/m 11) van Toren 3 en Toren 4 wordt de grenswaarde voor piekgeluiden overschreden. Als oplossing aan de Torens zelf werkt enkel een loggia. Deze ongewenste ingreep in het gevelbeeld kan worden voorkomen door weerkaatsing van het geluid op het hoogteaccent van Blok 6 weg te nemen. Bepalend voor de overschrijding van 1 tot 6 dB bij de buitenruimtes van de Torens blijkt de weerkaatsing van het piekgeluid op het hoogteaccent van Blok 6. Deze weerkaatsing kan worden gereduceerd door de gevelvlakken waarin het geluid weerkaatst absorberend uit te voeren.

Uit de analyse van DGMR blijkt dat de overschrijding van de grenswaarde het gevolg is van een weerkaatsing van geluid in het hoogteaccent van Blok 6. Het absorberend uitvoeren van een deel van dit hoogteaccent neemt de weerkaatsing van dit geluid naar Toren 3 en Toren 4 weg. Aan de pleinzijde is het absorberend uitvoeren van de gevel van Blok 6 onwenselijk. Daarom wordt dit geveldeel afgeschermd met een (deels absorberend uitgevoerd) scherm. Als de betreffende geveldelen een voldoende hoge absorptiecoëfficiënt (zoals aangegeven in tabel 11 van het rapport van DGMR) wordt overschrijding van de grenswaarde bij Toren 3 en Toren 4 niet verwacht.

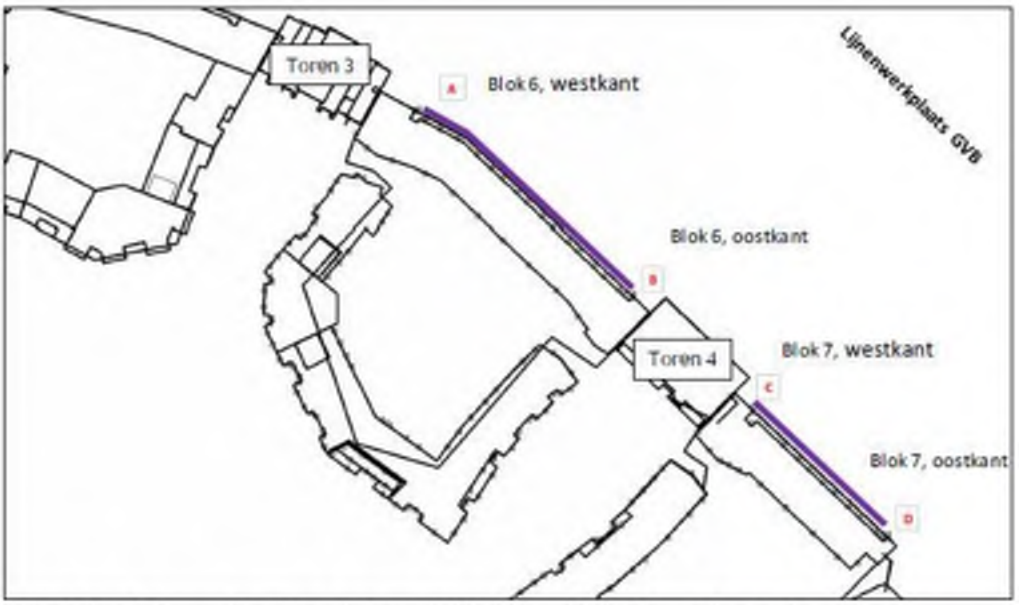
Met de (in figuren 11, 12 en 13 van het rapport van DGMR) aangegeven maatregelen en de verwijdering van de fysisch onmogelijke geluidsbijdragen voldoen alle te openen delen van de buitenruimte aan de pleinzijde van Toren 3 en Toren 4 aan de grenswaarde. Door de schermen is het dak van de uitbouw van etage 7 (op het dak van etage 6) van Blok 6 te gebruiken als buitenruimte voor de woning op etage 8.

Schermen Blok 6 en Toren 4

De piekgeluidsbelasting op de toegang naar de balkons aan de oostgevel van Toren 4 en de dakterrassen van etage 8 van Blok 6 zijn zonder maatregelen hoger dan de grenswaarde. Met verdiepingshoge of 2,5 meter hoge schermen voldoen de dakterrassen van Blok 6 en de betreffende balkons van Toren 4 ten aanzien van de te openen delen aan de grenswaarde.

Vliesgevels Blok 6 en Blok 7

In Blok 6 en Blok 7 liggen de slaapvertrekken aan de noordoostgevel. Vanwege de directe ligging aan de lijnenwerkplaats van het GVB is het piekgeluidsniveau op deze gevels maximaal 75 dB(A). Het realiseren van een vliesgevel, aan de gemeenschappelijke galerij, moet zorgen voor voldoende geluidsreductie. Op Afbeelding 8.1 is de locatie van de vliesgevels weergegeven.

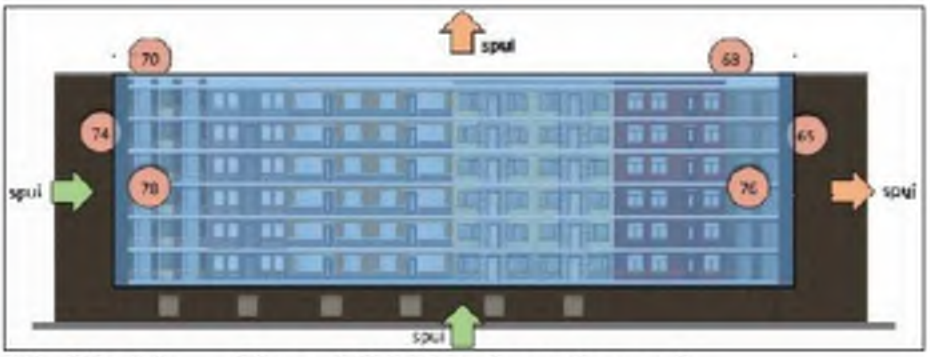


Afbeelding 8.1: Locaties vliesgevels Blok 6 en Blok 7 (aan de noordoostgevel)

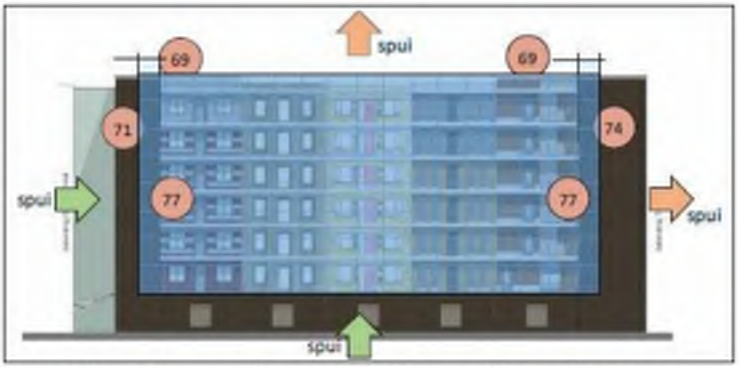
Om tegelijkertijd voldoende frisse lucht achter de vliesgevel te hebben (om de woningen te spuien conform het Bouwbesluit), zijn de vier zijden van de vliesgevel open. Het toepassen van de vliesgevels moet resulteren in een aanvaardbaar piekgeluidsniveau op de geluidsgevoelige bestemmingen achter de vliesgevel. Het piekgeluidsniveau achter de vliesgevel bestaat uit de logaritmische opsomming van het geluid door de vliesgevel, via de opening aan één van de zijkanten van de vliesgevel en via de opening aan de onder- of bovenkant van de vliesgevel.

Op Afbeelding 8.2 is de vliesgevel van Blok 6, met daarbij de hoogste berekende invallende piekgeluidsniveaus op de vliesgevel, schematisch weergegeven. Op Afbeelding 8.3 is de vliesgevel van Blok 7, met daarbij de hoogste berekende invallende piekgeluidsniveaus op de vliesgevel, schematisch weergegeven.
De galerijen achter de vliesgevels kennen een diepte van 1,6 meter. De vrije hoogte in de galerijen is 2,8 meter. De netto en bruto breedte tussen de vliesgevel en de gebouwschil is gevarieerd, evenals de overlap van de vliesgevel met de gebouwschil naast de galerij (zijkant vliesgevel) en de bovenkant.

Op de vliesgevels en in de openingen van/achter de vliesgevels wordt de grenswaarde voor piekgeluid uit het Activiteitenbesluit (60 dB(A)) ruim overschreden. Die posities betreffen niet de feitelijke gevels. Het piekgeluidsniveau (achter de vliesgevels) is vervolgens bepaald op de te openen delen van de gevels.



Afbeelding 8.2: Vliesgevel Blok 6 (aan de noordoostgevel)



Afbeelding 8.3: Vliesgevel Blok 7 (aan de noordoostgevel)

Uit het onderzoek blijkt dat het piekgeluid via de openingen aan de boven- en zijkanten van de vliesgevels maatgevend is. De bijdrage van het piekgeluid via de opening aan de onderkant van de vliesgevels is door de betrekkelijk lage invallende piekgeluidsniveaus, de hoek van de geluidsinval en de afscherming van de galerij ten opzichte van de beoordelingspunten verwaarloosbaar.
Het piekgeluidsniveau is het hoogst achter de vliesgevels aan de zijkant (nabij Toren 4) op de bovenste bouwlaag.

Drie parameters beïnvloeden het piekgeluidsniveau achter de vliesgevel:
- de afstand tussen de vliesgevel en de gebouwschil;
- de lengte van overlap van de vliesgevel met de gebouwschil;
- het absorberende materiaal in de opening tussen de gebouwschil en de vliesgevel.

Aan de bovenkant van de vliesgevels (op de kopse kant van de galerijvloer) is absorberende materiaal moeilijk inpasbaar en daarom niet wenselijk. Het geluidsabsorberende materiaal kan ook aan de andere zijde van de opening (gebouwschil) worden aangebracht. Dit materiaal heeft een absorptiefactor ≥0,8 vanaf de 500 Hz octaafband.
De afstand tussen vliesgevel en gebouwschil is 26,5 centimeter. De configuratie geldt voor beide zijkanten van de vliesgevels van Blok 6 en Blok 7. De noodzakelijke overlap van de vliesgevel met de gebouwschil is 1 meter voor de westkant van Blok 6. Voor de oostkant van Blok 6 en beide zijkanten van Blok 7 is deze overlap 1,5 meter.

Aan de boven- en onderkant is de netto opening tussen vliesgevel en galerijvloer/plafond 30 centimeter afgedekt met een rooster. Bij Blok 6 schermt een overlap van 20 centimeter bij de bovenkant van de vliesgevel ten opzichte van de dakrand het piekgeluid voldoende af (circa 3 dB reductie). Bij Blok 7 is geen overlap van de vliesgevel met de dakrand nodig.

Met de voorgaande uitgangspunten voor de openingen en het geluidabsorberend materiaal is het piekgeluidsniveau bij de woningen ten hoogste 59,3 dB(A). Dit piekgeluidsniveau wordt verwacht aan de westkant van Blok 7. Bij Blok 6 is het hoogste piekgeluidsniveau 57,2 dB(A). Dit piekgeluidsniveau wordt verwacht aan de oostkant van Blok 6.

Met de beschreven configuratie wordt achter de gehele vliesgevel van Blok 6 en Blok 7 voldaan aan de grenswaarde voor het piekgeluidsniveau uit het Activiteitenbesluit. Samengevat is de configuratie van de vliesgevels als volgt:
1. Afstand tussen vliesgevel en gebouwschil aan de zijkanten: 26,5 centimeter.
2. Opening vliesgevel aan boven- en onderkant: netto 30 centimeter (afgedekt met een rooster).
3. Lengte van de overlap van de vliesgevel met de gebouwschil:
    a. 1 meter aan westkant van Blok 6 en 1,5 meter aan overige zijkanten.
    b. 20 centimeter aan de bovenkant van Blok 6.
4. Absorberend materiaal in de opening tussen gebouwschil en vliesgevel: eenzijdig in gehele opening met een absorptiefactor ≥0,8 vanaf 500 Hz octaafband.

Dove gevels Blok 6, Blok 7, Toren 3 en Toren 4
Met de voorgenoemde maatregelen moeten meerdere woningen worden voorzien van dove gevels. In dove gevels zijn geen te openen delen gesitueerd. Een overzicht van de locaties van dove gevels is opgenomen op de gebouwplattegronden in bijlage 7 van het rapport van DGMR.

Scherm tussen Blok 7 en het aanliggende kantoorgebouw
Door het plaatsen van een scherm (met kierdichting) tussen de zuidoostelijke punt van de noordoostelijke vleugel van Blok 7 en het aanliggende kantoorgebouw, wordt er aan de binnenplaats van Blok 7 voldaan aan grenswaarden, behalve bij het hoogteaccent. Bij dat hoogteaccent wordt een dove gevel toegepast. Het scherm tussen Blok 7 en het kantoorgebouw maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning Blok 7, zie Afbeelding 6.8C.

Conclusie - Piekgeluidsbelasting op de gevels na de toepassing van de maatregelen
Het project voldoet met de maatregelen aan de grenswaarden voor het piekgeluidsniveau uit het Activiteitenbesluit. De piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats GVB kan in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar worden geacht. De onderzochte maatregelen worden dan ook aanbevolen.

8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai

De onderzochte schermen zijn geprojecteerd op 4,5 meter uit het hart van het spoor. De hoogte van het scherm is conform het RMG2012 vastgesteld vanaf de hoogte van de bovenkant spoorstaaf. Het scherm is absorberend uitgevoerd. De kosten van het plaatsen van een vierkante meter scherm is vastgesteld op €500,-. Met deze uitgangspunten is aangesloten op het akoestisch onderzoek van de gemeente Diemen in het kader van Blok 1, Toren 1 en Blok 2.

Een doeltreffende maatregel is een maatregel waarmee op alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. In bijlage 9 van het rapport van DGMR staan tabellen en figuren met daarin de gedetailleerde resultaten van de analyse.

Hoofdspoorweg (Treinsporen)
Voor wat betreft het treinverkeer c.q. de hoofdspoorweg blijkt een scherm met een hoogte van 4 tot 5 meter hoog doeltreffend. De kosten voor het plaatsen van het scherm bedragen € 42.467,- per woning, uitgaande van 15 woningen (het aantal woningen waarbij de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt bij toepassing van maatregelen tegen piekgeluid).

Metrosporen
Voor wat betreft de metrosporen blijkt een scherm met een hoogte van 5 meter hoog doeltreffend. De kosten voor het plaatsen van het scherm bedragen € 8.818,- per woning, uitgaande van 11 woningen (het aantal woningen waarbij de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt bij toepassing van maatregelen tegen piekgeluid).

Overweging
Het plaatsen van de voorgestelde geluidsschermen met een totale lengte van 335 meter is doeltreffend.
In totaal ondervinden 26 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van één of beide bronnen. In totaal is een schermoppervlak van 1.469 m^2 nodig om alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde te laten voldoen. De kosten van de schermplaatsing worden geraamd op circa € 734.000,-. Dit komt gemiddeld voor 26 woningen neer op € 28.250,- per woning.
Indien wordt uitgegaan van de situatie zonder maatregelen ten behoeve van het piekgeluid ondervinden 163 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Het plaatsen van de schermen kost dan € 4.506,- per woning.
De bouwplannen zijn gericht op het minder dure woningmarktsegment. De onderzochte maatregelen kunnen stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. Er wordt derhalve gekozen om geen geluidsbeperkende schermen te realiseren.

8.2.5.4 Geluidluwe gevels

De nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw" van Diemen bevat eisen voor verblijfsruimten aan de geluidluwe zijde van de woningen. Alle woningen in Toren 3 en Toren 4 voldoen aan deze eisen. Een deel van de woningen in Blok 6 en Blok 7 voldoen niet aan deze eisen. Voor deze woningen is op basis van eis 6 niet-akoestische compensatie en het Masterplan Bergwijkpark toegepast. Het Masterplan Bergwijkpark stelt daarover onder meer: "In de opzet van de verkaveling rekening houden met geluidsintensieve zone, bijvoorbeeld door een blokopzet die ook een geluidsluwe gevel in zich herbergt, of door afschermende bebouwing." Het is echter niet mogelijk om alle oplossingen voor het maken van woonruimte aan

de geluidsluwe zijde in het gebouwontwerp te vinden. Het Masterplan benoemt dan ook naast onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen de mogelijkheid van maatwerk in de vorm van niet-akoestische compensatie. Dit is aan de orde als andere maatregelen niet haalbaar blijken.

Bron- en afschermende maatregelen

Maatregelen in de overdracht (schermen) blijken niet doelmatig of zijn stedenbouwkundig niet inpasbaar. In het stedenbouwkundig plan is de in het Masterplan gevraagde afscherming gerealiseerd door een gebouwopzet met carré-vormen, een hofjesstructuur met stille binnentuinen. Aan spoorzijde is deze structuur 'dichtgezet' met torens. Ook met de vanuit geluidsperspectief gunstige vorm van de bouwblokken met een binnentuin ligt één zijde van het gebouw onvermijdelijk aan de Eekholt. De geluidsbelasting vanwege de Eekholt op de woonblokken is tussen de 3 en 6 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De gevels aan de Eekholt zijn dus niet geluidsluw. Vanuit geluidsperspectief had de Eekholt beter direct langs het metrospoor gelegd kunnen worden. De impact op de stedenbouwkundige opzet van deze ingreep is zo groot dat dit niet (meer) mogelijk is.

De Eekholt wordt in de praktijk uitgevoerd met de stilst mogelijke in het beeldkwaliteitsplan passende klinkers. Extra bronmaatregelen zijn niet mogelijk. Overwogen is om het geluid van de Eekholt af te schermen met een carport/pergola constructie boven de parkeerplaatsen langs deze weg. De impact van deze ingreep of andere schermen op de beleving van de buitenruimte en blokken is negatief. Extra bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet mogelijk.

Gebouwmaatregelen

De stedenbouwkundige planopzet is zo gunstig mogelijk en alle haalbare bronmaatregelen worden getroffen. Schermmaatregelen langs de Eekholt zijn niet haalbaar. Bij het ontwerpen van de gebouwen blijkt of en hoe aan beleidseis 1 t/m 3 kan worden voldaan. Naast 'oriënteer woonruimten aan de geluidsluwe zijde' (beleidseis 1 t/m 3) zijn de volgende ontwerpuitgangspunten van belang:

1. Aan appartementen met een oppervlak van 50-70 m^2 is een groot tekort in de regio. Het marktsegment voor woningen van minder dan 200.000 euro wordt nu nauwelijks bediend in de regio. Holland Park speelt in op deze vraag.
2. Buitenruimten liggen vanwege de stand van de zon bij voorkeur aan het zuiden.
3. Buitenruimten grenzen aan een openbare ruimte.

Rekening houdend met deze ontwerpuitgangspunten zijn de indelingen van de gebouwen en de woningen zo gekozen dat zoveel mogelijk woonruimten aan de geluidsluwe zijde liggen. Het blijkt dat 35 van 164 woningen (ofwel circa 21% van de woningen) in Blok 6, en 41 van 118 woningen (ofwel circa 35% van de woningen) in Blok 7, niet voldoen aan één of meer eisen voor woonruimten aan de geluidsluwe gevel. Bij de beschouwing van de vier woongebouwen tezamen voldoen 76 van 358 woningen niet aan één of meer eisen voor woonruimten aan geluidluwe gevels. Dat is circa 21% van de woningen. Het feit dat een deel van de woningen niet voldoet komt doordat:

1. De Eekholt ligt aan de westzijde van de blokken. De balkons van de woningen in Blok 6 en Blok 7 komen vanwege de zon aan die zijde.
2. De vraag naar relatief kleine woningen resulteert in eenzijdig georiënteerde woningen. Hierbij is omsluiting (met trappenhuizen/galerijen) aan de Eekholt-zijde vanwege de beeldkwaliteit ongewenst.
3. De buitenruimte grenst bij voorkeur aan de woonkamer, en de slaapkamers zijn conform de voorkeur van het Diemens beleid aan de geluidsluwe zijde (binnentuin) geprojecteerd.
4. Kopers waarderen een portiekontsluiting beter dan een galerij.
5. Bij carré-vormige gebouwen is een hoekappartement met een oppervlak van 50-70 m^2 met aan de achterkant een buitenzijde niet inpasbaar vanwege de ontsluiting.
6. Een tweede buitenruimte is niet altijd inpasbaar. Een tweede buitenruimte bij elke woningen is iets kostbaarder en verstoord het gevelbeeld. Ook belemmert een balkon de daglichttoetreding bij de onderliggende appartementen, waardoor de balkons niet te dicht bij elkaar kunnen liggen.

Met loggia's (serre of gesloten balkon als bedoeld in het Diemens beleid) en gesloten balkonbalustrades langs de Eekholt kan aan alle eisen uit het beleid worden voldaan. Deze maatregelen zijn echter niet bij alle woningen wenselijk. Hiervoor zijn twee redenen, die hieronder worden beschreven.

1. Het stedenbouwkundig plan is gericht op het creëren van een stevige relatie tussen (mensen in) de openbare ruimte en (mensen in) de gebouwen er omheen. De woningen die grenzen aan de openbare ruimte spelen daarbij een belangrijke rol omdat deze zorgen voor zicht op de straat. Vooral de balkons van deze woningen zorgen voor het directe oogcontact tussen de bewoner én de deelnemer van de openbare ruimte. Verglaasde balkonschermen nemen dit oogcontact voor een belangrijk deel weg doordat het glas reflecteert met de lucht of met de overliggende bebouwing.
2. De bouwblokken binnen het stedenbouwkundig plan bestaan elk uit een aaneenschakeling van verschillende panden. De panden zijn elk als eenheid ontworpen en zorgen ervoor dat de straten en de pleinen te lezen zijn als een verzameling huizen en gebouwen met elk een eigen identiteit. (Alle) balkons langs de Eekholt volledig verglazen neemt het verschil in identiteit per pand voor een belangrijk deel weg. Gevels met glazen reflecterende gesloten bakken zorgen voor een eentonig perspectief met te veel herhaling en te weinig onderscheid per pand.

Aanvullend op deze akoestische maatregelen wordt ingezet op 'niet akoestische compensatie' als bedoeld in eis 6 van het beleid en het Masterplan Bergwijkpark.

Niet akoestische compensatie

Holland Park voldoet met de voorgenomen geluidsbeperkende maatregelen zoveel als redelijkerwijs mogelijk aan de eisen 1 t/m 3 voor geluidsluwe gevels. Circa 21% van de woningen in Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk voldoet niet aan deze eisen. Voor de betreffende woningen (die zich enkel in Blok 6 en Blok 7 bevinden) wordt niet-akoestische compensatie toegepast (eis 6).

Niet-akoestische compensatie is hierbij geïnterpreteerd als het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit. De leefomgevingskwaliteit in Holland Park is bovengemiddeld omdat:

1. Elk woonblok beschikt over een binnentuin aan de geluidsluwe zijde. Op deze wijze kunnen alle bewoners gebruikmaken van een stille buitenruimte vlakbij hun woning.
2. De bewoners voornamelijk buiten de spitsuren gebruik maken van hun balkon. Op die momenten rijdt er weinig verkeer op de Eekholt en is de geluidsbelasting op het balkon dus laag. Buiten de spitsuren heeft elke woningen een geluidluwe buitenruimte.
3. Het plan heeft een prettige en veilige openbare buitenruimte met een stadspark in de directe omgeving, verblijfspleinen voor de torens en een aantrekkelijke groen- en waterstructuur.
4. Het plan is uitstekend bereikbaar met de fiets en het openbaar vervoer.
5. Zoveel mogelijk woningen hebben een privé buitenruimte aan de zonzijde.
6. De ambitieuze beeldkwaliteit waarop vooral vanuit de woningen op hoogte een mooi uitzicht hebben.

Met toepassing van deze niet-akoestische compensatie voldoet Holland Park aan de eisen uit de nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw".

8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen

8.2.6.1 Wegverkeerslawaai

De realisatie van maatregelen ten behoeve van reductie piekgeluidniveau heeft geen tot weinig effect op de aan te vragen hogere waarden ten gevolge van de Eekholt.

De maatregelen tegen piekgeluiden reduceren wel het aantal hogere waarden ten gevolge van het raccordement. De aanwezigheid van de vliesgevels en dove gevels resulteert in een daling van 41 aan te vragen hogere waarden ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Het aantal aan te vragen hogere waarden per bron is in tabel 8.2F weergegeven, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2F: Aantal aan te vragen hogere waarden ten gevolge van gezoneerde wegen

HW (dB)	Eekholt	Raccordement
49	0	5
50	0	1
51	12	0
52	31	0
53	53	0
54	16	0
55	0	0
56	0	0
57	0	0
Totaal	112	6

De maximale geluidsbelasting per bron is ten hoogste 54 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 8 van het rapport van DGMR staat een overzicht van de aan te vragen hogere waarden.

Bestemmingswegen

Op een aantal wegen langs het projectgebied is een maximum snelheid van 30 km/uur voorzien. De Wet geluidhinder is dan niet van toepassing. De geluidbelasting vanwege deze bestemmingswegen wijzigt niet als gevolg van de maatregelen en is ten hoogste 41 dB.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluid van bestemmingswegen betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting van de bestemmingswegen is dermate laag dat andere geluidsbronnen bepalend zijn.

8.2.6.2 Railverkeerslawaai

Door de realisatie van voornamelijk de vliesgevel reduceert het aantal overschrijdingen aanzienlijk. Voor het metroverkeer en het treinverkeer geldt respectievelijk een daling van 119 en 18 aan te vragen hogere waarden (voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Het aantal aan te vragen hogere waarden staat per bron in tabel 8.2G, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2G: Aantal aan te vragen hogere waarden ten gevolge van railverkeer

HW	metrospoor (GVB)	hoofdspoorweg (Prorail)
56	3	2
57	3	0
58	0	0
59	3	9
60	2	4
61	0	0
62	0	0
63	0	0
64	0	0
totaal	11	15

De geluidsbelasting per bron is ten hoogste 60 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 8 van het rapport van DGMR staat een overzicht van de aan te vragen hogere waarden.

8.2.6.3 Industrielawaai

Door de realisatie van voornamelijk de vliesgevel reduceert het aantal overschrijdingen aanzienlijk.

Ten aanzien van het industrieterrein Verrijn Stuart of het industrielawaai geldt een daling van 123 aan te vragen hogere waarden (voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Het aantal aan te vragen hogere waarden staat in tabel 8.2H, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk.

Tabel 8.2H: Aantal aan te vragen hogere waarden ten gevolge van industrielawaai

Geluidsbelasting [dB(A)]	Industrieterrein Verrijn Stuart
51	2
52	1
53	0
54	6
55	0
totaal	9

De geluidsbelasting is ten hoogste 54 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. In bijlage 8 van het rapport van DGMR staat een overzicht van de aan te vragen hogere waarden.

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

Het maximale piekgeluidsniveau is niet hoger dan de grenswaarde van het Activiteitenbesluit. Deze waarde is aanvaardbaar.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels.

8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting

De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. De hoogste cumulatieve geluidsbelasting $L_{VL,tot}$ is 63 dB in de situatie zonder maatregelen. Na realisatie van de maatregelen bedraagt de hoogste cumulatieve geluidsbelasting $L_{VL,tot}$ 62 dB, en treedt op bij Toren 3.
Deze gecumuleerde belasting kan worden vergeleken met de voor die wegverkeer van toepassing zijnde normering. De ten hoogst toelaatbare waarde per bron van 63 dB wordt niet overschreden.

8.2.7 Conclusies

DGMR heeft een akoestisch onderzoek gedaan ten behoeve van de (aanvraag) omgevingsvergunningen afwijken bestemmingsplan voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en de Wet geluidhinder is de aanvaardbaarheid van de realisatie van de woningen van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het rapport van DGMR onderbouwd. Onderstaande conclusies komen uit het rapport van DGMR.

De geluidsbelastingen vanwege de Bergwijkdreef, Dalsteindreef, Diemerdreef en het deel metrospoor dat niet op de sporenkaart staat, voldoen zonder het treffen van maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde. Zonder het treffen van maatregelen wordt, voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk, de voorkeursgrenswaarde overschreden voor:

- 112 woningen vanwege de Eekholt;
- 47 woningen vanwege het raccordement;
- 130 woningen vanwege het metrospoor GVB;
- 33 woningen vanwege het hoofdspoor Prorail;
- 132 woningen van het industrieterrein Verrijn Stuart.

Daarnaast wordt de maximale ontheffingswaarde vanwege industrieterrein Verrijn Stuart bij 23 woningen overschreden.

De piekgeluidsbelasting ten gevolge van de lijnenwerkplaats GVB overschrijdt de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit zonder het treffen van maatregelen bij 163 woningen van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk. De lijnenwerkplaats GVB is als geluidsbron dan ook maatgevend voor de maatregelen aan met

name de 'achterzijde' van de gebouwen. Deze geluidsbelasting wordt door middel van geluidsbeperkende maatregelen teruggebracht tot de grenswaarde. Het voorzien van delen van de gebouwen van gevels zonder te openen delen (dove gevels), geluidsabsorberende gevels, schermen en/of een vliesgevels, en een scherm tussen Blok 7 en het naastgelegen kantoorgebouw, is voldoende om aan de grenswaarde te voldoen. Deze maatregelen reduceren ook de geluidsbelasting vanwege vooral het industrieterrein en het spoor.

Haalbare maatregelen aan de andere geluidsbronnen blijken reeds getroffen of niet inpasbaar. Geluidsschermen langs de Eekholt zijn stedenbouwkundig niet inpasbaar. Schermen langs het hoofd- en metrospoor ontmoeten bezwaren van financiële aard. Uit de overweging van de maatregelen ten behoeve van geluidsreductie van de Eekholt, het metrospoor GVB en het hoofdspoor Prorail blijkt dat deze maatregelen aan de bron en in de overdracht onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten. Aanvullende maatregelen aan deze bronnen worden daarom niet getroffen.

Met de voorgenomen indeling van het gebied en de gebouwen voldoen 48 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) niet aan eisen 1 t/m 3 uit de nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw". Daarnaast voldoen 28 woningen niet aan eis 3 uit dit beleid. Deze eisen gaan over woonruimten aan de geluidsluwe zijde van de appartementen. Gegeven de ligging van het project in een geluidsintensieve zone wordt met het gebouwontwerp en de maatregelen de best haalbare geluidskwaliteit gerealiseerd. Alle bewoners kunnen wel in een rustige gemeenschappelijke buitenruimte verblijven, de binnentuin.
Het niet voldoen aan eisen 1 t/m 3 is op grond van eis 6 gecompenseerd door het realiseren van een bovengemiddelde leefomgevingskwaliteit. Vooral de uitstekende bereikbaarheid, beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit in de buitenruimte zorgen voor deze compensatie. Voorgesteld wordt om het niet voldoen aan eis 1 t/m 3 bij 76 woningen te compenseren met deze 'niet-akoestische compensatie'. Holland Park voldoet daarmee aan de eisen uit de nota "Hogere grenswaarde geluid: beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw".

In het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening is rekening gehouden met de samenloop van geluid van verschillende bronnen. Deze gecumuleerde geluidsbelasting is door het realiseren van voldoende geluidwering van de gevel in de woningen niet hoger dan 33 dB. Daarmee is de geluidsbelasting in de woning aanvaardbaar.

Met het treffen van de aanvullende maatregelen voldoet het project aan de Wet geluidhinder en het Diemense ontheffingenbeleid en wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bereikt. Met de maatregelen wordt, voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk, de voorkeursgrenswaarde overschreden voor:

- 112 woningen vanwege de Eekholt;
- 6 woningen vanwege het raccordement;
- 11 woningen vanwege het metrospoor GVB;
- 15 woningen vanwege het hoofdspoor Prorail;
- 9 woningen vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart.

In totaal hebben 131 woningen (van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gezamenlijk) een hogere waarde nodig vanwege één of meer bronnen. De vast te stellen hogere waarden staan in de tabellen 8.2F, 8.2G en 8.2H en zijn nader gespecificeerd in bijlage 8 van het rapport van DGMR.

Voor het rapport "Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek" van DGMR (M.2014.0527.21.R001) d.d. 1 februari 2016, zie Bijlage 2 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 5 juni 2014 verlengd tot en met 31 december 2016.
Het onderhavige project is niet opgenomen in het NSL. Het project zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. Voor het onderhavige project is het nemen van maatregelen niet van toepassing.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet Milieubeheer)
De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) is in Nederland geregeld in de Wet luchtkwaliteit, die daarna werd opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op 11 juni 2008 is de (op dat moment nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd.
Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen.
Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten als gevolg van de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO_2);
- stikstofoxiden;
- zwevende deeltjes (PM_{10});
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een Ruimtelijke Onderbouwing op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo tot de hiervoor genoemde "uitoefening van hun bevoegdheden'' behoort.
Bij het nemen van een besluit over de omgevingsvergunning(en) volgens het bovengenoemde artikel van de Wabo zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2.5}$) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel slechts in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een tijdstip waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan deze grenswaarden moet

voldoen. Voor stikstofdioxide (NO_2) en voor zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen in principe de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)

In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10} en $PM_{2,5}$), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.
Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide

De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is 200 $\mu g/m^3$. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3, onder e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 $\mu g/m^3$ er meer dan 18 uuroverschrijdingen per jaar van de grenswaarde van 200 $\mu g/m^3$ plaatsvinden.

Etmaalgemiddelde concentratie fijnstof

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} is 50 $\mu g/m3$. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. (Op 5 juni 2016 is de NSL verlengd tot en met 31 december 2016).
Door maatregelen in te zetten om projecten mogelijk te maken, wordt op een grote schaal gesaldeerd en gesaneerd, waarbij de maatregelen de verslechtering van de projecten (meer dan) teniet moeten doen.

AMvB Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Besluit NIBM] en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Regeling NIBM]

In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). In het Besluit NIBM is vastgelegd dat het gaat om 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide of fijn stof.
Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel

juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

AMvB Besluit Gevoelige Bestemmingen
In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) dat bij de voorgenomen realisering van "gevoelige bestemmingen", zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Indien uit het onderzoek blijkt, dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat behoort bij een "gevoelige bestemming" niet toenemen.
Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van "niet in betekenende mate" projecten of "in betekenende mate" projecten. De AMvB Gevoelige Bestemmingen moet in beide gevallen worden nageleefd.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit

Door het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV te Den Haag is onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan. Hiervan is verslag gedaan in het onderzoeksrapport "Bestemmingsplan Bergwijkpark - Onderzoek luchtkwaliteit" (M.2014.0527.02.R001) definitief d.d. 5 december 2014, zie Bijlage 3 bij deze Ruimtelijke Ordening.

Invoergegevens

Invoergegevens: Verkeersgegevens
Voor de verkeersgegevens van de relevante wegen is uitgegaan van de peiljaren 2015 en 2030. Voor het onderzoek is uitgegaan van achtergrondconcentraties en emissies voor het jaar 2015 (jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en verkeer voor 2030 waarbij het plan is gerealiseerd. Op die manier is een *worstcase* scenario in beeld gebracht. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden met dit uitgangspunt is in de toekomst geen overschrijding vanwege het plan te verwachten. Bij de brongegevens in bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn de intensiteiten weergegeven.

Invoergegevens: Wegkenmerken
Bij de realisatie van Bergwijkpark zal hoge bebouwing dicht op de wegen in het plangebied komen te staan. Hierdoor ontstaan zogenoemde *street canyons*. Er is in het rekenmodel rekening gehouden met de breedte van deze *street canyons* en de hoogte van de bebouwing aan linker- en rechterzijde van de weg. In bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn deze wegkenmerken opgenomen.

Invoergegevens: Toetspunten
Conform het blootstellingscriterium dient te worden getoetst op locaties waar mensen kunnen verblijven gedurende een periode die overeenkomt met de middelingstijd van de te toetsen norm. Voor een jaargemiddelde is dat bijvoorbeeld een woning. In het onderzoek van DGMR voor het onderhavige bestemmingsplan geldt dat de woningen op relatief korte afstand van de weg gesitueerd zijn. Hierdoor is ervoor gekozen om op de gevels van de bestaande en nieuwe woningen en scholen te rekenen. Voor de nieuwe woningen is de grens van het bouwvlak aangehouden. Voor de volledigheid is op de grens van het bestemmingsplangebied en op 10 meter uit de kant van de verharding gerekend. De ligging van de toetspunten is in bijlage 2 van het onderzoeksrapport van DGMR weergegeven.

Invoergegevens: Industrieterrein Verrijn Stuart
Door het bureau Peutz is, op de ligging van de toetspunten, de bijdrage vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart op concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ aangeleverd. Deze bijdragen zijn opgeteld bij de bijdragen voor verkeer. Voor NO_2 levert dat een kleine overschatting op van de concentraties omdat geen rekening wordt gehouden met de verminderde beschikbaarheid van O_3 voor de vorming van NO_2 bij hogere concentraties NO_x.

Resultaten

De resultaten van het onderzoek, volgens het hiervoor genoemde onderzoeksrapport, zijn de volgende:

Stikstofdioxide NO_2
In Figuur 1 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 weergegeven. In bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 1 en in de Tabel in bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie NO_2 in het gehele gebied 33,61 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt op de grens van het bestemmingsplangebied vlak langs de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijnstof PM_{10}
In Figuur 2 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties PM_{10} weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 2 en in de Tabel in bijlage 3 is te zien dat de maximale concentratie PM_{10} in het hele gebied 23,95 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager, op de grens van het bestemmingsplangebied is de maximale concentratie 23,91 µg/m³. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer.
Naast de jaargemiddelde concentratie gelden voor PM_{10} ook eisen aan het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde waarde. Uit de berekening blijkt, dat dit (zonder zeezoutaftrek) maximaal 13 keer per jaar voor komt. Hiermee wordt voldaan aan deze eis uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijne fractie fijnstof $PM_{2,5}$
In Figuur 3 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 3 en de Tabel in bijlage 3 van het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie $PM_{2,5}$ in het gehele gebied 14,96 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Aangezien de grenswaarde 25 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

8.3.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat na de volledige realisatie van het gehele plan Bergwijkpark er nog ruim aan alle grenswaarden inzake de luchtkwaliteit wordt voldaan uit de Wet milieubeheer (Wm). Hiermee voldoet het plan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan Bergwijkpark. Hieruit volgt dat er ook geen belemmeringen zijn voor een deel van het plan alwaar met het onderhavige project de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden gerealiseerd.

Voor het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit – Bestemmingsplan Bergwijkpark" van DGMR (M.2014.0527.02.R001) d.d. 5 december 2014, zie Bijlage 3 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.4 Bodem

8.4.1 Algemeen

Bij een Ruimtelijke Onderbouwing voor een Omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plan-/projectgebied. De reden hiervoor is dat het project op een vanuit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het project economisch uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

In het kader van de ontwikkeling van Bergwijkpark is er een verkennend bodemonderzoek verricht, door het bureau RSM. Het onderzoeksrapport "Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen" is opgenomen als Bijlage 4 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

8.4.2 Resultaten bodemonderzoek

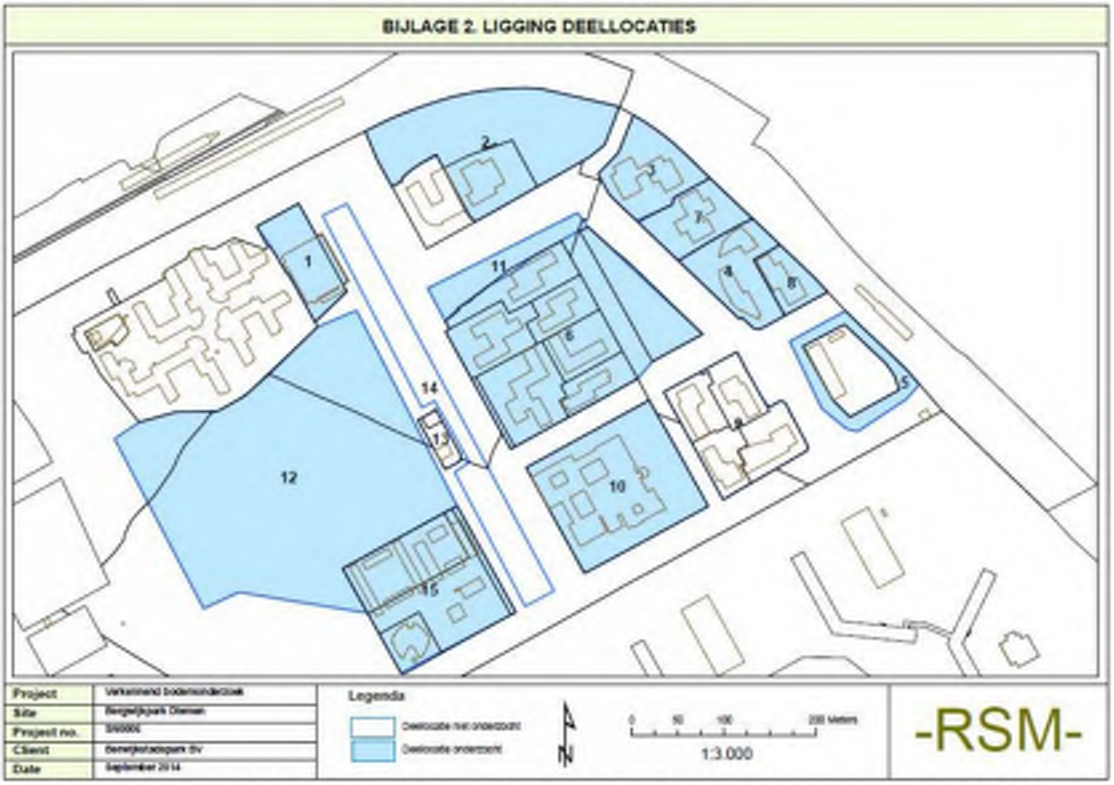
Uit het bodemonderzoek, zoals dat op de locatie Bergwijkpark te Diemen is uitgevoerd, blijkt dat zowel in de grond als het grondwater enkele lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. In de grond zijn lichte verontreinigingen met zware metalen, PAK, olie en PCB's aangetoond en in het grondwater bleek sprake van lichte verontreinigingen met barium en xylenen.

Naast de lichte verontreinigingen zijn in de grond plaatselijk ook matige en sterke verontreinigingen aangetoond. Het gaat daarbij om de volgende deellocaties:

- Eekholt 28-34 (deellocatie 7). Hier is op circa een halve meter diepte een dunne slakkenlaag (waarschijnlijk AVI-slak) aangetroffen met een oppervlak van ongeveer 500m². De dikte van de laag bedraagt circa 10 cm, dus het gaat hier om ongeveer 50m³ slakkenmateriaal. Het materiaal is matig tot sterk verontreinigd met koper, lood en/of zink. Daarnaast komen diverse andere metalen in licht verhoogde gehaltes voor. De aanwezigheid van een formeel geval van ernstige bodemverontreiniging is aannemelijk.
- Bergwijkdreef 88 (deellocatie 15). Een bovengrondmengmonster uit de westhoek van het terrein bleek matig verontreinigd met PAK. Bij separate analyse van de deelmonsters echter zijn geen verhogingen gemeten.

De genoemde verontreiniging op deellocatie 15 heeft geen gevolgen voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

Deellocatie 7 is gelegen binnen het projectgebied voor Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zie Afbeelding 8.4. De benoemde verontreiniging op deellocatie 7 heeft gevolgen voor de ontwikkeling van het onderhavige project of althans de bouw van Blok 7, in die zin dat de verontreiniging eerst moet worden verwijderd.



Afbeelding 8.4: Onderzoek(deel)locaties bodemonderzoek RSM (september 2014, bijlage 2 "deellocaties" van het rapport)

De aangetoonde lichte verontreinigingen in grond en grondwater staan het huidige gebruik (bedrijvigheid) en het voorgenomen gebruik (bewoning) niet in de weg. Het bureau RSM acht het onderzochte gebied dan ook geschikt voor herontwikkeling tot woongebied. De bodemkwaliteit is voldoende beschreven en het bureau ziet geen aanleiding voor vervolgonderzoek. Hoewel de risico's ten gevolge van de verontreiniging met slakken op deellocatie 7 waarschijnlijk zeer gering zijn, adviseert het adviesbureau om het materiaal in geval van een herontwikkeling te verwijderen. Daarvoor zal tegen die tijd een BUS-melding bij de bevoegde instantie moeten worden ingediend.

Mocht tijdens de herontwikkeling grond vrijkomen, voor zover deze niet of licht verontreinigd is, dan is deze naar het zich nu laat aanzien herbruikbaar. Voor een formele beoordeling op herbruikbaarheid is voorliggend onderzoek echter niet geschikt. Tegen de tijd dat duidelijk is welke partijen grond vrijkomen en elders hergebruikt zouden moeten worden, zullen deze partijen grond middels een AP04 partijkeuring onderzocht moeten worden.

Voor deellocaties 2, 3 en 4, liggend in of nabij het onderhavige projectgebied, zijn geen belemmeringen aangetroffen. Voor deellocatie 7 ter plaatse van het projectgebied zijn, behoudens het oppervlak van circa 500 m² met een slakkenlaag, geen belemmeringen aangetroffen. De genoemde verontreiniging op deellocatie 7 kan en moet worden verwijderd.

8.4.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bodemaspecten geen belemmeringen opleveren voor de voorgenomen ontwikkeling en de voorgenomen bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De verontreiniging op deellocatie 7 is niet een belemmering omdat deze kan en zal worden verwijderd.

Voor het rapport "Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen", opgesteld door bureau RSM, september 2014, zie Bijlage 4 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5 Water(paragraaf)

8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[45] schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap, wordt onder meer rekening gehouden met onderstaande kaders.

Juridisch

Europa
De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Rijk

Waterwet
De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein. Verschillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningenstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd.
Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Wet Gemeentelijke Watertaken
Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was op dat moment dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins werden aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de Gemeentelijke Watertaken (2008) is later weer opgenomen in de bovengenoemde Waterwet van 2009.

Beleid inzake water

[45] Artikel 3.1.6, 1e lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. De verschillende beleidsdocumenten staan hieronder (kort) beschreven.

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)
In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

Nationaal Waterplan
Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan vervangt de vierde Nota Waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Provincie Noord-Holland

Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren
Voor de Provincie Noord-Holland geldt het "Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren". Volgens het Waterplan staat het gebied rond Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam, waarvan ook de gemeente Diemen deel uitmaakt) onder druk door zeespiegelstijging, neerslagpieken en verzilting. Dit kan in combinatie met de sterke intensivering van de verstedelijking leiden tot meer wateroverlast en een toename van overstromingsrisico's. Klimaatbestendigheid moet in de Metropoolregio Amsterdam een leidend principe worden bij de locatiekeuze en de inrichting van stedelijke en landelijke functies. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de volgende wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange-termijn-verwachtingen daarover.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)

Waterbeheerplan 2010-2015 - Werken aan Water in en met de Omgeving
In het Waterbeheerplan 2010-2015 worden met name de drie hoofdtaken van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) beschreven:

- Zorg voor de veiligheid achter de dijken.
- Zorg voor voldoende water.
- Zorg voor water.

Daarnaast worden de zogenoemde maatschappelijke neventaken beschreven:

- Vaarweg- en nautisch beheer.
- Faciliteren van het recreatief medegebruik van water en dijken.
- Zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

Het beleid zoals verwoord in het Waterbeheerplan 2010-2015 is voor het Waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) het uitgangspunt voor de watergebiedsplannen, die leiden tot peilbesluiten en waterinrichtingsplannen, en voor de stedelijke waterplannen, die de gemeenten in afstemming met het AGV opstellen.

De Keur
De Keur is een eigen verordening van het Waterschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur AGV 2011, met het Keurbesluit Vrijstellingen, en de Beleidsregels.

Gemeente Diemen

Waterplan Diemen 2010-2028
Door de gemeente Diemen is de beleidsnota "Waterplan Diemen 2010-2028. Diemen zet water op de kaart" (14 oktober

2009) opgesteld en vastgesteld. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water. Het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen in de Venserpolder. In het Waterplan Diemen wordt over de Venserpolder het volgende geschreven:

Venserpolder

De Venser- (inclusief de Groot Duivendrechtse) polder wordt begrensd door de Amstel (noordzijde), de Weespertrekvaart (oostzijde), de spoorbaan Utrecht-Schiphol en de Rijkswegen A10 en A2 (westzijde) en de Burgemeester Stramanweg (N522) in het zuiden. De polder heeft heden een stedelijke inrichting en valt onder de gemeentes Ouder-Amstel, Diemen en de stadsdelen Oost/Watergraafsmeer en Zuidoost van de gemeente Amsterdam.

De polder langs de Amstel werd rond 1637 bedijkt. De bemaling gebeurde met behulp van drie molens, aan de Weespertrekvaart, bij de Duivendrechtse brug en aan de Amstel bij Strandvliet. De Venserpolder had al sinds de 16e eeuw molenbemaling en bescherming door kaden. Door de drooglegging van het Bijlmermeer en het Watergraafsmeer was het niet meer mogelijk om de polder in de winter droog te houden. Om die reden werd in 1638 octrooi gegeven om de kaden, weteringen en de molens te vergroten of te vernieuwen om de polder droog te kunnen malen. In 1704 werd de molen aan de Venserwetering naar de Molenkade verplaatst. In 1918 werd de molen vervangen door een gemaal. In de 20e eeuw werd onder andere de Ringspoorbaan aangelegd (1934-1936), de spoorbaan naar Utrecht verschoven, het industriegebied bij de Weespertrekvaart aangelegd (rond 1930) en uitgebreid (rond 1950) en de polder opgespoten (1965/1972).

Grondgebruik Venserpolder (en de Groot Duivendrechtsepolder)

De Venserpolder (inclusief de Groot Duivendrechtsepolder) bestaat heden voornamelijk uit stedelijk gebied met de functies stedelijk, bedrijventerrein en recreatie (intensief).

Bodemsoorten

In de ondergrond van de Venserpolder (inclusief Groot Duivendrechtsepolder) is veel veen aanwezig (waardveengronden, weideveengronden en koopveengronden). Vrijwel de gehele Venserpolder is opgehoogd met zand.

Grondwater

De Venserpolder (inclusief Groot Duivendrechtsepolder) is overwegend infiltratiegebied. De berekende gemiddelde infiltratie voor de Venserpolder bedraagt 0,4 mm/dag (Royal Haskoning, 2007). Met name in de westelijke hoek komt infiltratie voor. De Duivendrechtse Vaart doorsnijdt de polder voor een groot deel en heeft vanwege het hogere boezempeil ter plaatse een infiltrerende werking. Direct rondom deze vaart komt daarom kwel voor.

8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf)

De watertoets in het kader van de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is door het bureau Grontmij opgesteld, als zijnde een Waterparagraaf. De inhoud van die waterparagraaf (Notitie d.d. 26 januari 2016) is hieronder beschreven.

Aanleiding

Bergwijkstadspark BV en Snippe Binnenstad BV, en de gemeente Diemen, zijn voornemens uitvoering te geven aan het Masterplan Bergwijkpark. Het gebied wordt (geleidelijk) getransformeerd naar een multifunctioneel woon-werkgebied.

Afbeelding 8.5: ***Projectgebied en omgeving, met bestaande wateroppervlakte. (Figuur 1 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)***

Als invulling van het Masterplan is het Stedebouwkundig Plan Holland Park ontwikkeld. Holland Park bestaat uit verschillende fasen die achtereenvolgens worden gerealiseerd. De onderhavige waterparagraaf heeft betrekking op de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 binnen het plangebied van Holland Park (Bergwijkpark). De waterparagraaf is onderdeel van de aanvragen voor de omgevingsvergunningen bij de gemeente Diemen. Binnen het proces van de aanvraag voor omgevingsvergunningen heeft Waternet een adviserende rol op het gebied van water, en Waternet beoordeelt de waterparagraaf. Tijdens dit proces worden afspraken gemaakt over het borgen van de waterbelangen tijdens en na realisatie van de ontwikkeling.

Op Afbeelding 8.5 staat de huidige situatie weergegeven met de omliggende wateroppervlakken. Op Afbeelding 8.6 is de toekomstige situatie Holland Park (met onder andere de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) weergegeven.

In de onderhavige waterparagraaf is een vertaalslag gemaakt van het vigerende beleid van Waternet naar waterhuishoudkundige inrichtingsmaatregelen. *Vanuit Waternet zijn er geen opmerkingen op de onderhavige waterparagraaf welke betrekking heeft op de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.*

Het weergegeven projectgebied op Afbeeldingen 8.5 en 8.6 (ofwel in de figuren 1 en 2 van de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016) is het projectgebied dat is gebruikt voor het opstellen en bepalen van de watercompensatie (oppervlakteanalyse). Deze wijkt echter af van het op de Afbeeldingen 1.1 en 6.1 weergegeven projectgebied, omdat een deel van het gebied in de Waterparagraaf voor Blok 3 en Toren 2 reeds in de oppervlakteanalyse is meegenomen.

Afbeelding 8.6: Toekomstige situatie Holland Park wateroppervlakken, met het projectgebied aangegeven (Figuur 2 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerder en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 verankerd in het 'Besluit op de ruimtelijke ordening 1985'.

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals 'water in de stad' en 'water als ordenend principe' zijn als speerpunten aangegeven in het vigerende beleid zoals vastgelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de Nota Ruimte (ministerie van VROM), de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw (WB21), de Handreiking Watertoets (VROM), de Structuurvisie 2010 (Provincie Noord-Holland), het Waterbeheerplan (Hoogheemraadschap AGV) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

In 2010 is het Waterplan Diemen opgesteld. Met dit Waterplan geeft gemeente Diemen en AGV (Waternet) invulling aan het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). In het Waterplan Diemen heeft de gemeente Diemen haar visie op het stedelijk waterbeheer vastgelegd.

Veiligheid / Waterkeringen
Het project ligt niet buitendijks of in de kern-, binnenbescherming- of buitenbeschermingzone van een waterkering. Het is daarom niet te verwachten dat het project van invloed zal zijn op de veiligheid van een waterkering.

Voldoende Water

Wateroverlast
Voor het Masterplan Bergwijkpark wordt het principe 'waterneutraal bouwen' aangehouden. Hierbij geldt de trits vasthouden, bergen en afvoeren (waterkwantiteit), als uitgangspunt, evenals de drietrapsstrategie schoonhouden, scheiden en zuiveren (waterkwaliteit).

Volgens het principe 'waterneutraal bouwen' betekent dat bij een toename van het verhard oppervlak compensatiemaatregelen vereist zijn om piekafvoeren op te kunnen vangen. Deze maatregelen kunnen worden

gerealiseerd door het vasthouden of bergen van water door de aanleg van een waterberging of infiltratievoorziening.

Voor het projectgebied is een berekening gemaakt van de oppervlakken van verhard en onverhard gebied in de huidige en toekomstige situatie (zie Tabel 8.5). In de berekening is de binnentuin van de woongebouwen Blok 6 en Blok 7 als verhard aangehouden, aangezien hieronder een kelder is gesitueerd.

Tabel 8.5: Oppervlakken projectgebied[46] (in m²). (Conform Tabel 1 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

	Huidig	Toekomstig	Verschil
Verhard	11.312	13.334	+ 2.022
Onverhard	2.992	970	- 2.022
Water	0	0	0
Totaal	14.304	14.304	

Compensatie eindfase
In Tabel 8.5 is een inschatting weergegeven van de oppervlakken van de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Een tekening met oppervlakken in bestaande en toekomstige situatie is weergegeven in bijlage 1 van de notitie/Waterparagraaf van Grontmij (d.d. 26 januari 2016). Het verhard oppervlak na realisatie betreft 13.334 m². Dit betekent een toename van 2.022 m². De compensatie-eis voor de toename van het verhard oppervlak van AGV is 10% (202 m²). Zoals in Tabel 8.5 is weergegeven neemt het verhard oppervlak toe en wordt dit niet gecompenseerd met open water in het onderhavige projectgebied. Hier dient een oplossing voor geformuleerd te worden.

Een oplossingsrichting voor het tekort aan water wordt gevonden bij fasegebied 2 en de ontwikkeling van Blokken 16, 17, 20 en 21. Het water bij de Blokken 16, 17, 20 en 21 kan, als het in een vroeg stadium wordt ontwikkeld, worden gebruikt voor de compensatieplicht bij de ontwikkeling van Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Afspraken hieromtrent dienen vastgelegd te worden bij de aanvraag watervergunning.

Compensatie tijdelijke situatie
In het beleid van Waternet is opgenomen dat de compensatie gerealiseerd dient te worden voordat de toename van verharding plaats heeft gevonden. Om deze reden dient in overleg met Waternet een plan opgesteld te worden om voldoende waterberging te realiseren gedurende de werkzaamheden. Mogelijke oplossingen zijn:

- het alvast realiseren van oppervlaktewater in fasegebied 2, ten zuiden/westen van de Eekholt (de compensatie moet immers plaatsvinden in hetzelfde peilgebied als de verharding);
- het verwijderen van verhard oppervlak in fasegebied 2;
- het tijdelijk gebruiken van sterk doorlatende puingranulaat, met een doorlatendheid van meer dan 90 l/s/ha, als semi-verharding, in plaats van bestrating.

Laatstgenoemde oplossing is echter niet afdoende en moet worden gecombineerd met de andere oplossingen.

Tevens moet worden opgemerkt dat alternatieve regenwaterbergingsvoorzieningen mogelijk zijn indien (refererend naar de beleidsregels AGV):

- hemelwater gecontroleerd kan afstromen naar het open water of de bergingsvoorziening. Het verlies aan berging als gevolg van de aanleg verhard oppervlak moet overeenkomstig met de hieronder gesommeerde regels worden gecompenseerd:
    - de compensatie moet voorafgaand aan de aanleg van het verhard oppervlak worden gerealiseerd.

[46] Het projectgebied op basis waarvan is berekend wijkt af van het op de Afbeeldingen 1.1 en 6.1 weergegeven projectgebied, omdat een deel van het gebied in de Waterparagraaf voor Blok 3 en Toren 2 reeds in de oppervlakteanalyse is meegenomen.

- de compensatie moet plaatsvinden in hetzelfde peilgebied.
- de bergingscapaciteit minimaal 70 m^3 bedraagt;
- de aanvrager toont aan dat de voorziening effectief en duurzaam is;
- de aanvrager toont met een beheer- en onderhoudsrapport aan dat de voorziening in de toekomst gegarandeerd is;
- de aanvrager toont aan dat bij toepassing van de alternatieve regenwaterbergingsvoorziening het effect op het watersysteem gelijkwaardig is aan het effect van compensatie door aanleg van water.

Waterbalans Masterplan
In overleg met belanghebbenden heeft Waternet voorgesteld om gebruik te maken van een waterbalans voor alle fasen van het Masterplan gebied. Deze balans moet inzicht verschaffen in de tijdelijke en permanente oplossingen voor compensatie van verhard oppervlak.

Bij elke aangevraagde watervergunning zijn afspraken benodigd over de compensatie voorafgaand aan de realisatie van het verhard oppervlak. Die afspraken kunnen betrekking hebben op compensatie door sloop van gebouwen en verwijdering van bestaande verharding, al dan niet in combinatie met tijdelijke semi-verharding door sterk doorlatende puingranulaat, en compensatie met oppervlaktewater.

Voor de projectwatervergunning voor het gehele project Holland Park (fases 1 t/m 3) wordt door middel van een waterbank voor elk afzonderlijk deelgebied de oppervlakteanalyse met verhard, onverhard, water en benodigde watercompensatie bijgehouden, om zo de waterbalans inzichtelijk te houden.

Goed functionerend watersysteem

Oppervlaktewater
De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gelegen in een peilgebied waar een streefpeil wordt gehandhaafd van NAP -2,5 meter. Als gevolg van de ontwikkeling zal dit gehandhaafde streefpeil niet gewijzigd worden. Randvoorwaarden met betrekking tot het oppervlaktewater zijn opgenomen in de notitie 'Randvoorwaarden inrichting watergangen Bergwijkpark' (Waternet, 2014).

In het huidige plangebied is geen open water aanwezig. Het water, zichtbaar op figuur 1, bij de "Diemer Circle" is afstroom water van het aangrenzend verhard oppervlak (gebouw) en wordt opgevangen in een betonnen bak (verhard). Bij een bepaalde hoogte stroomt overtollig water via een overlaat buis direct naar oppervlaktewater aan de overkant van de Eekholt (vlakbij in fasegebied 2).

Grondwater
In de Waterwet is een gemeentelijke zorgplicht opgenomen voor het openbaar gemeentelijke gebied. In deze zorgplicht is opgenomen dat de gemeente maatregelen moet treffen bij nadelige gevolgen van de grondwaterstand, op particulier terrein ligt de verantwoordelijkheid bij de eigenaar van het grondgebied.

De verwachting heerst dat de grondwaterstanden nabij de spoordijk hoger zijn door opbolling in de aardebaan dan nabij het vlakke terrein. Dit patroon wordt bevestigd door beschikbare grondwaterstandgegevens uit 'Onderzoek Hydrologie en Bodemdaling' (Grontmij, mei 2015), het rapport bij het bestemmingsplan Bergwijkpark en de milieueffectrapportage.

Geadviseerd wordt om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de freatische grondwaterstand te monitoren. Aanbevolen wordt om deze monitoring met name te richten langs de spoordijk. De verwachting is dat er geen ongewenste stijging of daling van de grondwaterstand optreedt door de aanleg van de putten onder het grondwaterniveau. Indien dat wel het geval is, kunnen er adequate maatregelen worden getroffen, zoals de aanleg van buisdrainage.

Uit de dwarsdoorsnede van het woongebouw Blok 7, weergegeven in bijlage 3 van de notitie/Waterparagraaf van Grontmij (d.d. 26 januari 2016), kan worden afgeleid dat de parkeergarages worden aangelegd tot een diepte van 1,85 meter onder maaiveldniveau (laagste vloerpeil). Deze garages reiken mogelijk tot in het grondwater, indien putten in de parkeerkelders worden aangelegd moeten deze putten waterdicht worden gemaakt, zodat er geen grondwater de kelder binnen kan dringen. Daarnaast dienen de ondergrondse werken de vrije afstroming van het (freatische) grondwater niet (negatief) te beïnvloeden. Geadviseerd wordt om de grondwaterstand te monitoren voor en na de aanleg van de parkeerkelders met putten. Uit deze metingen is een mogelijke opstuwing van grondwater af te leiden. Uit onderzoek zal blijken of dit nadelige effecten heeft. Op basis van deze resultaten zijn eventueel maatregelen nodig om de grondwaterstand te verlagen.

Beheer en onderhoud
De bestaande betonnen bak voor opvang van hemelwater wordt (deels) verwijderd. Tevens wordt de brug over dit 'water' mogelijk verwijderd. Omdat dit beide in particulier beheer en onderhoud is, heeft dit geen betrekking op aanvraag van een watervergunning. In de toekomstige situatie fase 3 is geen open water in het gebied aanwezig en is beheer en onderhoud niet van toepassing.

Schoon water

Goede oppervlaktewaterkwaliteit en goed omgaan met hemelwater
Er worden geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zinken dakgoten) gebruikt. Voor de waterhuishoudkundige kunstwerken worden alleen milieuvriendelijke en niet-uitlogende materialen gebruikt.

Ter voorkoming van het onnodig belasten van de waterzuivering (RWZI's) wordt hemelwater zoveel als mogelijk direct geloosd op het oppervlaktewater. Aangezien de waterstromen in het projectgebied geen of geringe verontreinigingen bevatten kan het water zonder maatregelen direct in het oppervlaktewater worden geloosd. Daarnaast zijn voor deze lozingen over het algemeen geen individuele vergunningen of ontheffingen noodzakelijk.

Riolering
In het 'Handboek riolering, Leidraad bij ontwerp en aanleg van riolering' van de gemeente Diemen (2012) wordt als uitgangspunt genoemd dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater van gevels en daken wordt, indien mogelijk, benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) en mag rechtstreeks via het regenwaterriool naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd.
In de huidige situatie wordt het hemelwater van wegen afgevoerd via kolken naar het bestaande gescheiden stelsel naar het oppervlaktewater aan de andere kant van de Eekholt. In de toekomstige situatie blijft dit gehandhaafd.

Benodigde watervergunningen
Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. De volgende onderdelen van het project dienen door middel van een aanvraag watervergunning vergund te worden:
- Aanbrengen van verhard oppervlak.
- Aanleg van riolering.

Voor de notitie "Waterparagraaf Woonblokken 6 en 7 en Woontorens 3 en 4 Hollandpark Diemen" van Grontmij d.d. 26 januari 2016, wordt verwezen naar de Bijlage 9 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Er is over de voorgaande Watertoets/Waterparagraaf, opgesteld door Grontmij, in opdracht van Snippe Binnenstad BV, vooroverleg gevoerd met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht via Waternet (met mevrouw Corinne Daemen). Het Waterschap heeft de beschreven waterparagraaf/watertoets met betrekking tot de ontwikkeling van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 akkoord bevonden. Bij de verdere procedure en bij de uitvoering zal nader worden overlegd met het Waterschap.

8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur)

8.6.1 Wet- en regelgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wetgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke verordeningen.
De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw). Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling. Met de inwerkingtreding van de genoemde Flora- en faunawet per 1 april 2002 heeft de natuurtoets een sterker accent in de totale beoordeling van ruimtelijke ordenings- en omgevingsaspecten gekregen. Het gaat hierbij voornamelijk om de gevolgen voor de flora en fauna van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Van belang is ook de wijziging van de AMvB "Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten" (wijzigingen van kracht geworden d.d. 23 oktober 2007 en 22 december 2009), waarmee de ontheffingsmogelijkheden werden verruimd.
De bescherming van de soorten is verdeeld in vijf beschermingsniveaus:

- licht beschermde soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet);
- middelmatig beschermde soorten (tabel 2 van de Flora- en faunawet);
- zwaar beschermde soorten (tabel 3 van de Flora- en faunawet);
- vogels;
- vogels waarvan de nesten het hele jaar zijn beschermd.

Daarnaast geldt voor alle soorten, dus ook voor de niet beschermde soorten, de zorgplicht.
In het kader van de Flora- en faunawet zijn er meerdere gedragscodes opgesteld.

8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Door het bureau Eelerwoude is het Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark Diemen verricht (definitief rapport d.d. 19 mei 2015). Dit onderzoek is verricht voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord. De conclusies van dit onderzoek voor het onderhavige projectgebied worden hieronder beschreven.

8.6.2.1 Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied en het gebied Bergwijkpark liggen geen Natura 2000 gebieden. Op ongeveer 4,5 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Markermeer en IJmeer". Gezien de afstand tot dit Natura 2000-gebied, de invulling van de tussenliggende gebieden en de voorgenomen werkzaamheden wordt niet verwacht dat de werkzaamheden een invloed hebben op aangewezen habitattypen en -soorten. Met de voorgenomen realisatie wordt ook niet verwacht dat de kernopgaven van dit Natura 2000-gebied belemmerd worden in een mogelijke uitbreiding of kwaliteitsverbetering. Er wordt geen externe werking of cumulatie verwacht. Een toetsing op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Het projectgebied, gebied Bergwijkpark en omliggende gebied maken geen onderdeel uit van de EHS. Het projectgebied ligt op ongeveer 2 kilometer van begrensd EHS-gebied. Met de voorgenomen werkzaamheden worden geen negatieve effecten verwacht op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Van afname van areaal is geen sprake, tevens worden geen effecten verwacht die de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS significant aantasten. Een toetsing aan het EHS-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

8.6.2.2 Soortenbescherming

Op basis van diverse veldbezoeken door het bureau Eelerwoude is geconstateerd dat het gehele gebied Bergwijkpark Noord potentieel habitat biedt voor een aantal beschermde soorten. Het gebied biedt namelijk een geschikt leefgebied voor een aantal licht beschermde soorten tot zwaarder beschermde soorten.

Tabel 1-soorten
Uit deze groep zijn diverse soorten aanwezig zoals grondgebonden zoogdieren (konijnen) en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt ook voor deze groep de zorgplicht.

Tabel 2-soorten
De plant Rietorchis behoort tot deze groep, en komt in het plangebied Bergwijkpark voor. Indien er werkzaamheden ter plaatse van deze soort worden uitgevoerd, dient te worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Indien dit niet mogelijk is, dient er ontheffing te worden aangevraagd. Een aangepaste werkwijze is noodzakelijk en deze dienen in een werkprotocol te worden samengevat.

Tabel 3-soorten
Tot deze groep behoren de vleermuizen en de ringslang. Van de gewone dwergvleermuis zijn in vier gebouwen (vermoedelijke) verblijfplaatsen vastgesteld. Dit betreffen de gebouwen 6, 14, 16 en 20 op Afbeelding 8.7. Gebouw 6 bevindt zich in het onderhavige projectgebied. Bij de sloop van deze gebouwen is een ontheffing en aangepaste werkwijze noodzakelijk. De te nemen maatregelen dienen in een werkprotocol te worden samengevat. De noodzakelijke ontheffing voor de te slopen gebouwen 6, 14 en 16 is inmiddels verleend (kenmerk FF/75C/2014/0176). Voor het in acht te nemen werkprotocol "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing. Met de ontheffing en het werken volgens de voorschriften in de ontheffing en de maatregelen in het opgestelde ecologisch werkprotocol zijn er ten aanzien van de vleermuizen geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

In de tweede helft van 2014 zijn in en nabij het projectgebied vleermuiskasten opgehangen. De vleermuiskasten zullen beschikbaar blijven totdat er vleermuiskasten aan/in het woongebouw Blok 1 zijn geplaatst. Door het treffen van maatregelen kan op een verantwoorde wijze het gebouw worden gesloopt en het groen in de omgeving worden verwijderd. De vleermuiskasten hangen inmiddels aan een hooggeplaatste container op een onverstoorde plek. Medio 2016 zullen er vleermuiskasten in/nabij het park aan een zuil worden opgehangen.
In het gebouw Blok 1 worden vanwege de voorschriften uit de voorgenoemde ontheffing, en in het kader van de omgevingsvergunningen, twaalf permanente verblijfplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de gewone

dwergvleermuizen (volgens het "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" d.d. 15 oktober 2014). Deze twaalf genoemde permanente verblijfplaatsen zijn opgenomen op de bouwtekening van het gebouw Blok 1.

Met betrekking tot de ringslang dient met deze soort rekening te worden gehouden tijdens de werkzaamheden en ook deze soort dient in het ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Enkele zwervende dieren zijn niet uit te sluiten.

Afbeelding 8.7: Gebouwen in het gebied Bergwijkpark Noord, genummerd weergegeven. (Figuur 2 van het rapport "Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen" van het bureau Eelerwoude d.d. 19 mei 2015)

Vogels
Alle vogelsoorten in Nederland zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die nesten beschadigen of verstoren. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, tenzij is aangetoond dat er geen broedvogels aanwezig zijn en/of voorafgaand de werkzaamheden het gebied ongeschikt wordt gemaakt voor broedende vogels.

8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is dat geen schade aan soorten mag worden gedaan, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij dat de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen "voldoende zorg" in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat. Op een aantal soorten worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, omdat verblijfplaatsen niet ter plaatse van de werkzaamheden worden verwacht, maar kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient ook met deze soorten rekening worden gehouden. De aspecten die in een ecologisch werkprotocol moeten worden opgenomen zijn opgesomd in paragraaf 6.2.1 van het rapport van het bureau Eelerwoude.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 dient het Ecologische werkprotocol Bergwijkpark Diemen (d.d. 15 oktober 2014) in acht te worden genomen.

8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Flora- en faunawet (Ffw)

Als invulling wordt gegeven aan de zorgplicht en wordt gewerkt volgens de Ffw-ontheffing en het (opgestelde) ecologisch werkprotocol, dan wordt voldaan aan de kaders van de Flora- en faunawet. Er treden dan geen negatieve effecten voor de flora en fauna op.

Voor het rapport "Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen" van bureau Eelerwoude (projectnummer P6237), versie 5 definitief d.d. 19 mei 2015, wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.
Voor het "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" van bureau Eelerwoude (projectnummer 6237.2) d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.7 Externe Veiligheid

8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.
Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Beleidslijn Externe Veiligheid gemeente Diemen
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Diemen, die door de regio Amstelland-Meerlanden is opgesteld en wordt gehanteerd, staat het *stand still*-beginsel ten aanzien van het groepsrisico centraal. Alleen goed gemotiveerd en goed verantwoord kan van dat beginsel worden afgeweken. Indien een toename kleiner of gelijk is aan 1% (van de normwaarde) dan wordt dit niet gezien als afwijking van het *stand still*-beginsel. In dat geval wordt voldaan aan het *stand still*-beginsel, zodat een uitgebreidere onderbouwing van de noodzaak tot ontwikkelen met stedebouwkundige en/of financiële argumenten niet vereist is.

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg, over het water, of door middel van buisleidingen. Een knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat er een plafond wordt vastgesteld voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgevonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogenoemde risicocontouren. Binnen de 10-6 contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als een grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt niet op de kaart weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich veel mensen ophouden) en risicovolle bedrijven.

Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi.

Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, en ook bij omgevingsvergunning/omgevingsvergunningen ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, zoals de onderhavige. (En daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale Brandweer bij projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.
De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effect benadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Dat wil zeggen, dat gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade daarin niet zijn meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door de (toenmalige) Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (december 2007) opgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen - Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden (nieuwe) Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:
1. vervoer over de weg.
2. vervoer over het spoor.
3. vervoer over water (zee en binnenwater).
4. vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is geregeld met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) van 24 juli 2010.
Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Regeling Basisnet
In de Regeling Basisnet zijn sinds 1 april 2015 de Basisnetten Weg, Water en Spoor vastgelegd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:
- Berekeningen van PR 10^{-6}/jr.-contouren voor (rijks)wegen en spoorlijnen opgenomen in het Basisnet zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10^{-6}/jr.-contouren gelden.
- Bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen "rode" en "zwarte" vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. Tevens is aangegeven welke transporteenheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10^{-6}/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de Regeling worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren.
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg, Water als Spoor dienen de getallen uit de Regeling te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden LPG.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierbij geldt eveneens een grenswaarde en een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico

(GR) en een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1% letaliteitsgebied. Binnen het eerstgenoemde gebied geldt er een uitgebreide verantwoordingsplicht, in het laatstgenoemde gebied dient alleen de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan dient de ligging weer te geven van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Deze belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Plasbrandaandachtsgebied
Met de komst van het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het plasbrandaandachtsgebied. Dit betreft een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van de transportroute. Het plasbrandaandachtsgebied is geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand kan worden beheerst.

Verantwoording Groepsrisico
In het Bevi en in het Bevt is een verplichting opgenomen tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat elke wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en worden verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevt geldt voor elk plan binnen het invloedsgebied van een transportas een beperkte verantwoordingsplicht, waarbij enkel bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd dienen te worden. De uitgebreide verantwoordingsplicht geldt indien het plangebied allereerst binnen 200 meter van de transportas ligt. Daarnaast kan van de uitgebreide verantwoording GR worden afgezien, indien het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of niet met meer dan 10% toeneemt en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt.

Het beleid voor transportmodaliteiten stond beschreven in de "circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRvgs). Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes". Deze wijziging heeft geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het onderhavige verrichte onderzoek in 2014, omdat bij het onderzoek rekening is gehouden met het Basisnet dat reeds in de cRvgs was opgenomen en met de andere ontwikkelingen in beleid en regelgeving.

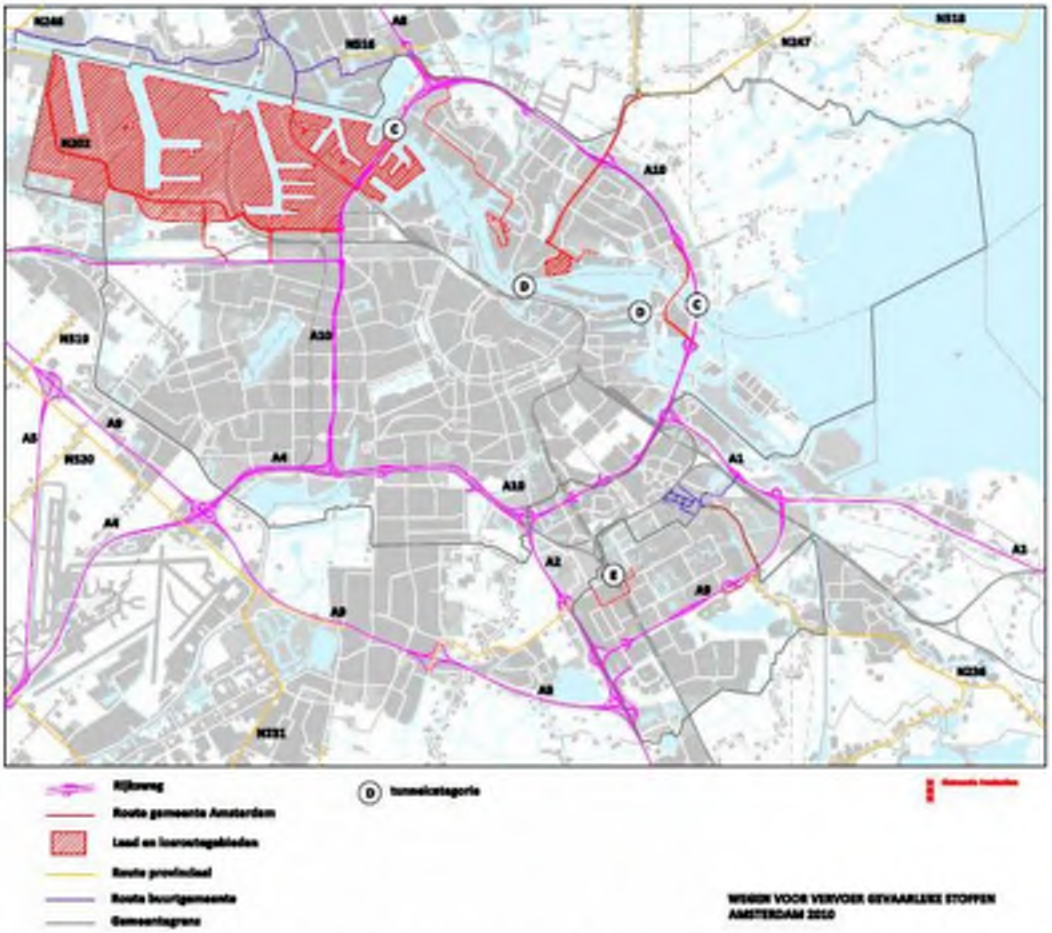
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen

Transport van gevaarlijke stoffen per spoor

In de gemeente Diemen vindt over het spoor transport van gevaarlijke stoffen plaats. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor vindt op korte afstand van het (plan)gebied Bergwijkpark plaats. Langs het gebied Bergwijkpark ligt het spoortraject Duivendrecht - Diemen. Het onderhavige projectgebied van de woongebouwen ligt ook op betrekkelijk korte afstand ten opzichte van de betreffende treinspoorverbinding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoortraject is onderzoek in verband met de externe veiligheid benodigd. In het kader van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark is onderzoek naar de externe veiligheid verricht. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark en past binnen de kaders van het externe veiligheid onderzoek. In de Paragrafen 8.7.3, 8.7.4 en 8.7.5 is het betreffende onderzoek van Antea Group "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor" behandeld.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

De route over de Weesperstraat en de routes over het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn aangewezen als een gemeentelijke transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gooiseweg en andere de lokale wegen nabij het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen in de omgeving van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn weergegeven op Afbeelding 8.8.

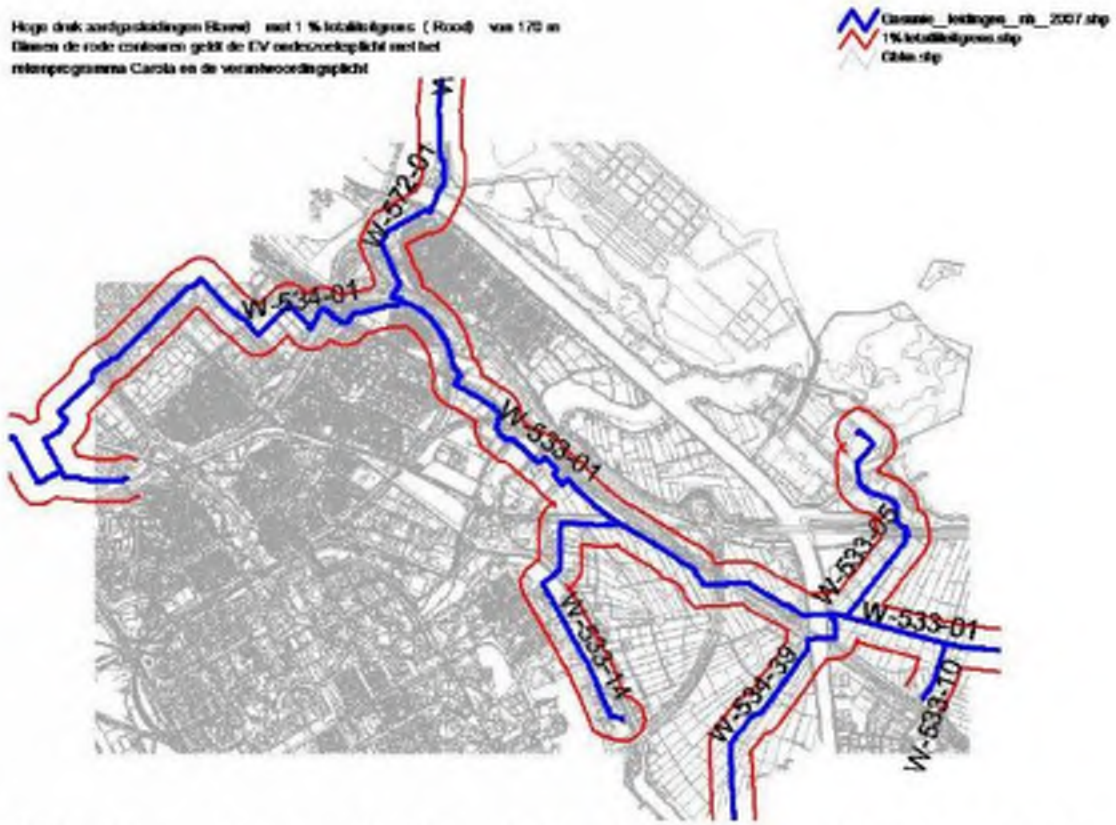


Afbeelding 8.8: Wegen aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen door de gemeente Amsterdam en buurgemeenten (Bron: website van de gemeente Amsterdam)

De modaliteit weg is gezien de ruime afstand tot aan het gebied Bergwijkpark geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project (en het bestemmingsplan Bergwijkpark). De beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen het (plan)gebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn op ten minste 200 meter gelegen van de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat de (beperkt) kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied van de transportroutes zijn gelegen en dat hiervoor een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd is.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water
Er is in of in de directe nabijheid van het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied geen vaarwater aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water is derhalve niet van belang voor het onderhavige project.

Transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen
Er bevinden zich geen hoge druk gastransportleidingen in het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied (zie Afbeelding 8.9). Verder bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in het gebied Bergwijkpark. Het transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen is derhalve niet van belang voor het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.



Afbeelding 8.9: Ligging van hoge druk gasleidingen in de omgeving van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied

8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid

Het bureau Antea Group heeft het onderwerp externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling van Bergwijkpark onderzocht, onder meer in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor", d.d. 27 oktober 2014 (zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing).
De uitkomsten van de berekeningen zijn uitgevoerd met het programma RBM II. Op basis van deze uitkomsten worden de conclusies getrokken. Uitgebreide rapportages van de berekeningen zijn opgenomen in het hiervoor genoemde rapport.
Risicobronnen ten aanzien van het plangebied Bergwijkpark kunnen risicovolle inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, over het water en/of door buisleidingen zijn. Verder kan ook de luchthaven Schiphol een risicobron zijn. In Paragraaf 8.7.2 is al onderbouwd dat de weg, het water en buisleidingen geen relevante risicobronnen zijn voor Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied. In Paragraaf 8.7.4 wordt de luchthaven Schiphol beschouwd.

In de gemeente Diemen en nabij Bergwijkpark vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Aan het vervoer van deze gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden.
Voor de gehele ontwikkeling van het gebied Bergwijkpark Noord is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Daarbij zijn in het kader van het Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 de aspecten van de verantwoordingsplicht beschouwd. De resultaten van de risicoanalyse aangaande het spoortraject Duivendrecht - Diemen komen in Paragraaf 8.7.5 aan bod. Hieronder zijn de uitgangspunten voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gegeven.

Trajectgegevens spoorwegverbinding Duivendrecht - Diemen
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een spoortraject met een lengte van ruim 2,7 kilometer gedefinieerd. Het traject is zo gekozen dat de nieuwe ontwikkeling in het midden van het traject geprojecteerd ligt en het traject 1.000 meter aan weerszijden doorloopt conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). In onderstaande tabel staan de gegevens die zijn gebruikt voor de risicoberekeningen in RBM II.

Traject	Type spoortraject	Breedte	Frequentie
Duivendrecht-Diemen	Hoge snelheid	9 meter	$6.072*10^{-8}$

Vervoerscijfers
Voor de berekeningen zijn de volgende transporthoeveelheden gebruikt, volgens cijfers zoals in Bijlage 4 van de cRvgs vermeld [en dit zijn dezelfde gegevens als in de Regeling Basisnet], afkomstig uit het Basisnet Spoor.

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteiten	Invloedsgebied (meter)
A	Brandbare gassen	1.440	460
B2	Toxische gassen	910	995
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.670	35
D3	Toxische vloeistoffen	1.110	375
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180	> 4.000

Omdat het Basisnet een vervoersplafond heeft dat zeker tot 2025 blijft gelden, worden voor 2025 dezelfde vervoerscijfers gehanteerd als voor 2015.

8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten zuiden/zuidwesten van Amsterdam, wordt ook meegenomen in de beschouwing van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 van het onderzoeksrapport van het bureau Antea Group is externe veiligheid en Schiphol, met betrekking tot het gebied Bergwijkpark, aan bod gekomen.

Het externe veiligheidsbeleid voor burgerluchthavens is opgenomen in de Wet luchtvaart (Wlv). Er moeten obstakelvrije vlakken en veiligheidszones (RESA: runway end safety areas) zonder bebouwing worden aangehouden en er moeten rampenbestrijdingsorganisaties worden opgezet. Voor de luchtvaart is het Plaatsgebonden Risico (PR) leidend.
In het kader van de Wet luchtvaart (Wlv) is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vastgesteld in 2002, voor het laatst gewijzigd in [2015]. Hierin zijn de zogenoemde beperkingengebieden opgenomen. Deze zijn gericht op de beperkingen die ontstaan door geluid en externe veiligheid vanwege het luchtverkeer.

Plaatsgebonden Risico (PR) en Schiphol
In de Wet luchtvaart (Wlv) is geformuleerd dat het gebied binnen de PR-contour 10^{-5} wordt aangemerkt als veiligheidssloopzone. Binnen dat gebied moeten woningen aan hun bestemming worden onttrokken en geldt er een nieuwbouwverbod. Binnen het gebied binnen de PR-contour 10^{-6} is er het "beperkingengebied nieuwbouw bedrijven". Binnen dat gebied geldt er een nieuwbouwverbod, tenzij er een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.
In het rapport van Antea Group wordt aangetoond dat het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 niet binnen de genoemde PR-contour 10^{-6} (en PR-contour 10^{-7} de ligt). Het projectgebied valt daarom buiten de gebieden waarvoor beperkingen gelden volgens het Luchthavenindelingbesluit 2014 (LIB 2014). Enkel de hoogte van de bebouwing is aan een beperking onderworpen. De gebouwen mogen maximaal 150 meter hoog zijn binnen het plan- en projectgebied. De maximale bebouwingshoogtes volgens de onderhavige bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen ruim binnen de norm voor de maximale bouwhoogte.

Groepsrisico (GR) en Schiphol
Uit het rapport van Antea Group blijkt dat de ontwikkeling van het plangebied Bergwijkpark niet tot een verandering van het groepsrisico leidt vanwege Schiphol. Er is verder geen wettelijke noodzaak tot een berekening van het groepsrisico. Het toepassen van de beperkingengebieden geeft al sturing op de situering van gebouwen met hoge bevolkingsdichtheden binnen de risicocontouren van Schiphol en geeft daarmee ook sturing aan de hoogte van het groepsrisico. Door rekening te houden met het aanvullende beleid van de zogenoemde "Pronkbrief" is daarmee volgens het onderzoeksrapport voldoende aandacht aan het groepsrisico bij Schiphol besteed.
De hierboven genoemde "Pronkbrief" is de brief van 23 november 2001 van de toenmalige minister van VROM, Pronk. In deze brief heeft de minister geschreven welke ruimtelijke maatregelen noodzakelijk zijn om het groepsrisico vanwege Schiphol te kunnen beheersen. De brief heeft geen wettelijke status en is niet opgenomen in beleidsnota's of in wettelijke regelingen. Wel wordt in de praktijk met deze brief bij de verantwoording van het Groepsrisico (GR) rekening gehouden.
Voor het Groepsrisico (GR) vanwege het opstijgend of landend vliegverkeer is geen beleid geformuleerd dat wettelijk is geborgd. Binnen de Wet luchtvaart (Wlv) of in de daarop gebaseerde regelgeving is geen verplichting opgenomen voor een berekening van het groepsrisico bij een ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van Schiphol. Conform de genoemde Pronkbrief is de 10^{-7}-contour bepalend voor het groepsrisico en geldt hierbinnen de verantwoordingsplicht. Uit Afbeelding 8.10 blijkt echter dat alleen het zuidwestelijke deel van het plangebied Bergwijkpark (buiten het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) voor een klein deel binnen deze contour ligt. Dit gedeelte heeft een verkeers- en groenfunctie en deze functies zullen behouden blijven, en hier worden geen verblijfsfuncties mogelijk gemaakt. De herontwikkeling van Bergwijkpark leidt niet tot een verandering van het aantal personen binnen de 10^{-7}-contour.

Uit het voorgaande volgt dat de externe risico's vanwege Schiphol geen belemmeringen opleveren voor de herontwikkeling van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied.

Figuur 3.4: uitsnede met plangebied en PR 10-7 contour

Afbeelding 8.10: ***Uitsnede met plangebied Bergwijkpark (rode lijn) en de PR 10^{-7}-contour Schiphol. (Figuur 3.4 uit het onderzoeksrapport van Antea Group)***

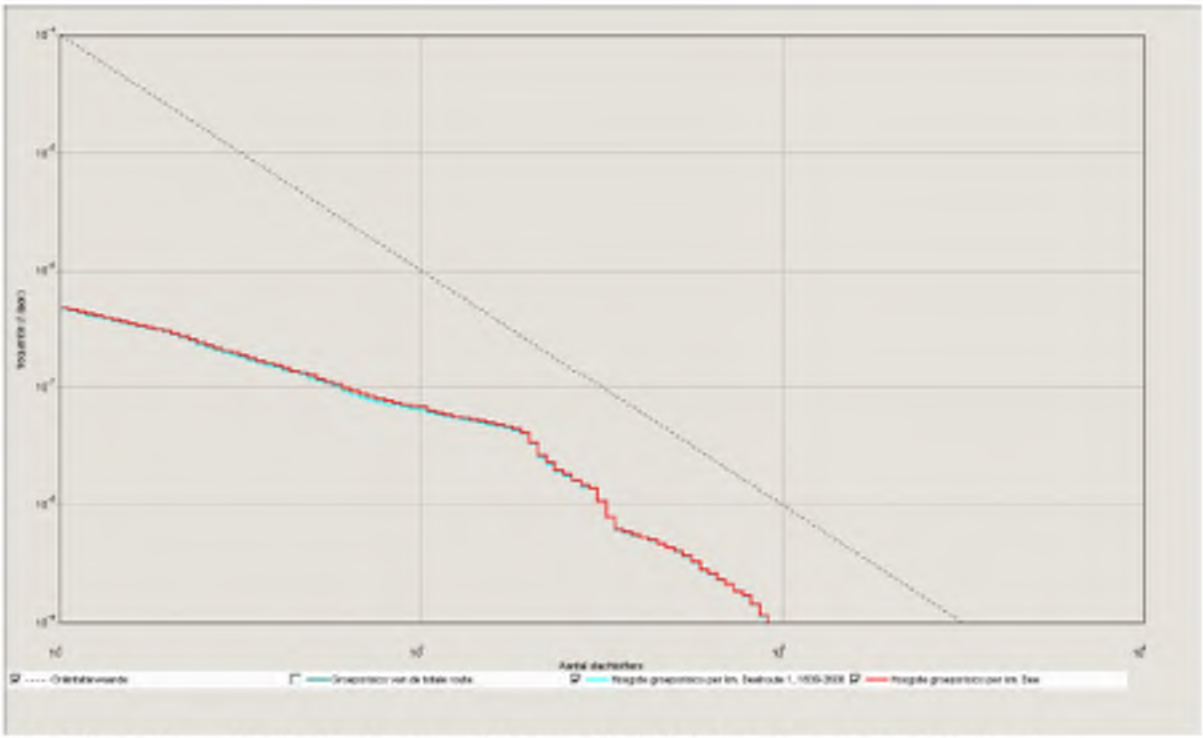
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Diemen

Er vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Diemen, dit is het traject 30115 volgens Bijlage 4 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs).
(De circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes" en de "Regeling Basisnet", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Plaatsgebonden risico
De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}/jaar) geldt als een juridisch harde norm ter voorkoming van de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze risicocontour.
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet voor de spoorlijnen niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in Tabel 4 van de cRvgs [en inmiddels in de Regeling Basisnet] in de zogenaamde veiligheidszone. Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Bergwijkpark 6 meter. Deze veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied Bergwijkpark en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkeling van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied.

Groepsrisico
Op Afbeelding 8.11 zijn de (juridische) referentiesituatie en de plansituatie in één grafiek zichtbaar gemaakt. In het rood is de plansituatie zichtbaar, en in het blauw is de (juridische) referentiesituatie weergegeven. Dit zijn de twee varianten die in het kader van het bestemmingsplan met elkaar dienen te worden vergeleken. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico op enkele plaatsen in de curve beperkt toeneemt. De verklaring hiervoor is dat door de functieverandering van voornamelijk kantoren naar woningen de personendichtheid in de nacht toeneemt wanneer het meeste vervoer plaatsvindt. Dat de toename beperkt is, komt door de hoge personendichtheden, die in de omgeving aanwezig zijn in de referentiesituatie. Ook vinden veel van de ontwikkelingen plaats op een grote afstand van de spoorlijn waar ze relatief weinig bijdragen aan het groepsrisico.
Het maximale groepsrisico is in de referentiesituatie berekend op 0,158 maal (of 15,8% van) de oriëntatiewaarde. Dit maximale groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe tot 0,163 maal (of 16,3% van) de oriëntatiewaarde. Daarmee neemt het maximale groepsrisico met 0,5% van de oriëntatiewaarde toe.

In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Diemen staat het *stand still* beginsel ten aanzien van het groepsrisico centraal. In dit geval wordt voldaan aan het *stand still* beginsel, zodat een uitgebreidere onderbouwing van de noodzaak tot ontwikkelen, met stedebouwkundige en/of financiële argumenten, op grond van de beleidsrichtlijn niet vereist is. Wel gelden alle elementen uit de verantwoordingsplicht zoals in de cRvgs zijn geformuleerd.



Afbeelding 8.11: ***Het berekende groepsrisico voor de (juridische) referentiesituatie (blauw) en plansituatie (rood). (Figuur 7.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 28)***

Conclusies onderzoek externe veiligheid spoorlijn Duivendrecht - Diemen

Het onderzoek van Antea Group heeft geleid tot de onderstaande conclusies met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht - Diemen en de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in tabel 4 van de cRvgs in de zogenaamde veiligheidszone. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Bergwijkpark maximaal 6 meter. De Plaatsgebonden Risicocontour (PR contour) veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkelingen.

Groepsrisico (GR)

Op basis van de berekeningen met de cijfers uit het Basisnet blijkt, dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt. Vergelijking van de situaties laat zien dat door de ontwikkeling in Bergwijkpark het groepsrisico (beperkt) toeneemt (zie Afbeelding 8.11). De verklaring hiervoor is dat de kantoren plaatsmaken voor met name woningbouw waardoor meer personen 's nachts aanwezig zijn. Dit is de periode waarin het meeste vervoer plaatsvindt. De toename is echter beperkt, vanwege de relatief hoge bevolkingsdichtheid in het gebied, waardoor het aantal personen relatief gezien beperkt toeneemt.

Verantwoordingsplicht

In de cRvgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Er dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt, en bij de ontwikkeling van Bergwijkpark neemt het groepsrisico toe. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie wel of niet te accepteren. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dat is in de hoofdstukken 6 en 7 van het onderzoeksrapport uitgewerkt.
De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking. Afbeelding 8.12 geeft een overzicht van onderdelen die in een verantwoording naar voren komen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Oranjewoud/Save in opdracht van de Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, december 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 6.1: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Afbeelding 8.12: ***Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. (Figuur 6.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 26)***

Restrisico
Ongeacht de inzet van de ontwikkelaar, de gemeente en de hulpverleningsdiensten, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. De procedure van verantwoording dient er voor om alle belangen zorgvuldig af te wegen en een goed onderbouwd besluit te nemen. Het besluit zal dan luiden dat na het nemen van (extra) maatregelen dit restrisico in dit geval onder déze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader wel/niet aanvaardbaar is. Dit besluit is aan het bevoegd gezag van de gemeente Diemen.

Aanleiding voor het in gang zetten van een verantwoordingsproces is vaak een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van een risicobron, waardoor een verhoging van het groepsrisico optreedt. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) [en het "Besluit externe veiligheid transportroutes"] moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (de gemeenteraad in het bijzonder). (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Afbakeningen
Op basis van de aspecten die bij Afbeelding 8.12 zijn benoemd, is gekeken naar de veiligheidssituatie nadat de ontwikkelingen in Bergwijkpark zijn gerealiseerd. Dit teneinde het restrisico te bepalen en maatregelen aan te wijzen die de situatie in het plangebied veiliger maken.

In het rapport van Antea Group worden bovenstaande aspecten beschouwd op basis van de twee relevante scenario's in het plangebied Bergwijkpark: het toxisch scenario en het BLEVE-scenario.

Figuur 6.2: De ligging van het BLEVE-scenario en toxische scenario over het plangebied

Afbeelding 8.13: ***De ligging van het BLEVE-scenario en het toxisch scenario over het plangebied Bergwijkpark. (De rode lijn is de Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} ; deze bedraagt 6 meter en raakt het plan- en projectgebied niet. (Figuur 6.2 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 27)***

Op Afbeelding 8.12 is inzichtelijk gemaakt hoever beide scenario's over het plangebied Bergwijkpark vallen. Het toxisch scenario ligt over het gehele plangebied heen. Het BLEVE-scenario reikt tot ongeveer tweederde van het plangebied, tot het huidige Zilvermeeuwpad, en dus ook over het onderhavige projectgebied. Verder is op Afbeelding 9.12 in rood de Plaatsgebonden Risicocontour (PR) van 10^{-6} aangegeven. Deze PR-contour 10^{-6} van maximaal 6 meter reikt niet over het plan- en projectgebied.

- BLEVE-scenario: het scenario waarbij een LPG-ketelwagen met brandbaar gas (vaak propaan) tot ontploffing komt en een druk- en hittegolf veroorzaakt. Onderscheid wordt gemaakt tussen een "warme" BLEVE, die kan optreden na circa 20-30 minuten forse hittebelasting van een LPG-ketelwagen, en een "koude" BLEVE die ogenblikkelijk op kan treden na een mechanisch defect van de LPG-ketelwagen. Het invloedsgebied (ook wel 1%-letaliteitsgebied, dus het gebied waarbinnen 1% van de blootgestelde personen overlijdt) van een BLEVE op het spoor bedraagt circa 460 meter.
- Toxisch scenario: Het gevaar van een toxische wolk is dat deze door personen in de omgeving van het incident ingeademd wordt. Afhankelijk van de concentratie kan door blootstelling letaal letsel optreden. Het invloedsgebied kan enkele kilometers bedragen en hangt mede af van de weersgesteldheid op het moment van de calamiteit.

Bij de verantwoordingsplicht worden normaliter bronmaatregelen overwogen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ligt echter niet binnen de bevoegdheid van de gemeente Diemen, maar is in het Basisnet Spoor door de Rijksoverheid geregeld. Om die reden zijn er geen bronmaatregelen overwogen in het onderzoeksrapport van Antea Group.

Uitwerking stedebouwkundige structuur

Bij de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van bluswater, de wegenstructuur, en de oriëntatie van de gebouwen ten opzichte van de risicobron. Voor het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark, dat de eerste bouwfase vormt, is de stedebouwkundige structuur al wel volledig bekend, maar voor de rest van het plangebied is deze informatie gedeeltelijk aanwezig of afwezig. Dat betekent dat door het adviesbureau Antea Group in het onderzoeksrapport de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid merendeel wordt gedaan in de vorm van adviezen over de werkelijke situatie.

Omvang groepsrisico
In de grafiek van de Afbeelding 8.11 is de omvang van het groepsrisico in de plansituatie afgezet tegen de juridische referentiesituatie. Zichtbaar is dat de ontwikkelingen leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico, aangezien op meerdere plaatsen de blauwe lijn net onder de rode lijn ligt. In beide situaties ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en net boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat de risico's niet heel hoog zijn en dat de ontwikkelingen slechts leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico. Hierdoor vervalt niet de noodzaak tot het beschouwen van verschillende maatregelen, maar wel kan dit worden meegenomen in de afweging welke maatregelen nodig zijn en hoe ingrijpend ze dienen te zijn.
Zelfredzaamheid
- Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijf, zijn in de plansituatie mogelijk. Bij voorkeur worden deze in zuidelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark gerealiseerd.
- Vluchtwegen zijn van de risicobron afgericht en voldoende wegen leiden uit het plangebied.
- De (nood)uitgangen van de gebouwen zijn bij voorkeur van de risicobron af gericht of leiden direct naar de dichtstbijzijnde vluchtweg.
- Regel dat de mechanische ventilatie, indien aanwezig, per gebouw uitgeschakeld kan worden.
- Gezien de beperkte risico's worden bouwkundige maatregelen tegen een BLEVE niet overwogen.

Bestrijdbaarheid
- Vanuit de brandweerkazerne in Diemen kan de zorgnorm voor opkomsttijd behaald worden.
- Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark wordt goed bereikbaar voor de hulpdiensten en kan tweezijdig bereikt worden. Dit dient volgens het onderzoeksrapport toegepast te worden voor het gehele plangebied.
- Als in het gehele plangebied de aanwezigheid van open water wordt geborgd, en er primaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen worden gerealiseerd, naar het voorbeeld van het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark [bij de woongebouwen Blok 1, Toren 1 en Blok 2], dan is de bestrijdbaarheid op orde.

Ruimtelijke maatregelen
- Het schuiven met ruimtelijke elementen binnen het plangebied Bergwijkpark is, gezien het een herontwikkeling betreft en het gehele plangebied bij voorkeur wordt benut, niet wenselijk. Hier spelen andere aspecten dan externe veiligheid een rol.
- Functieverandering wordt niet overwogen, gezien de behoefte die bestaat aan woningen in plaats van kantoren.

Risicocommunicatie
- De WAS-dekking in het gebied is voldoende.
- In een later stadium, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient gelet te worden op aspecten als obstakelvrije ontvluchting en training van evacuatie.
- Een goede risicocommunicatie naar de burgers toe is van belang.

Tijdsaspect
- Aan de kant van de risicobron, het spoor, zijn geen veranderingen te verwachten in de komende tijd, na de invoering van het Basisnet.

8.7.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland

Volgens het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland "Advies Externe Veiligheid woningbouwplannen Bergwijkpark Noord in Diemen" d.d. 2 oktober 2014 (zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing), wordt aan de gemeente Diemen geadviseerd om bij de overwegingen op het gebied van externe veiligheid het volgende te betrekken:

- De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.
- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

a. Bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening houden met de effecten van de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen.
b. Installaties en voorzieningen in gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt.
c. Vluchtroutes uit het gebied en uit gebouwen van het spoor af realiseren.
d. Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.
e. Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.
f. Functies voor personen die zichzelf niet goed kunnen redden alleen in de zuidelijke helft van het plangebied bestemmen.

Met het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland is bij het opstellen van het Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 rekening gehouden, en wel op de volgende manieren:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico is in het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland van 2 oktober 2014 geschreven (blz. 6) met betrekking tot de BLEVE contour dat "als een kinderdagverblijf of een peuterspeelzaal gewenst is, dan is de zuidelijke helft van het plangebied de beste plaats". Dat is de reden dat in het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.
- Het advies van de Brandweer over het "nemen van maatregelen", zoals hierboven onder a tot en met f zijn beschreven, worden in de uitwerking van de bouwplannen meegenomen.

8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt, kan aan de wet- en regelgeving en het beleid met betrekking tot de externe veiligheid worden voldaan, als de omschreven aanbevelingen en voorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid kan het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden uitgevoerd, met dien verstande dat functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

Voor het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen" van adviesbureau Antea Group (projectnummer 268970) d.d. 27 oktober 2014, zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.
Voor het "Advies Externe Veiligheid woningbouwplannen Bergwijkpark-Noord in Diemen" van Brandweer Amsterdam-Amstelland (referentie 26/RoEv-2014) d.d. 2 oktober 2014, zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.8 Bedrijven & Milieuzonering

Er zijn geen bedrijven in de omgeving van het projectgebied aanwezig die, afgezien van aspect geluid, milieuhinderaspecten opleveren voor het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De geluidsaspecten van het GVB zijn in Paragraaf 8.2 zijn beschreven. Er is een gezoneerd industrieterrein Verrijn Stuart aanwezig ten oosten van het projectgebied. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen binnen de 50 dB(A) zone. Met betrekking tot het industrielawaai en de piekgeluiden worden maatregelen getroffen.

8.9 Spoorwegwet. Bouwen nabij het Spoor

Voor de bebouwing grenzend aan het talud van de metrolijn dient op grond van de spoorweg wet- en regelgeving volgens informatie van het GVB een zone op grond van de spoorwegwet- en regelgeving in acht te worden genomen.[47]
Er zal voor het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 een vergunning bij het GVB worden aangevraagd. Hoewel er reeds lang een nieuwe spoorwegwet van kracht was, de Spoorwegwet (inwerkingtreding 23 april 2003), gold tot voor kort voor de metrospoorlijnen nog steeds het regime van de oude Spoorwegwet uit 1875. De Spoorwegwet 1875 is per 1 december 2015 vervallen. De regelgeving met betrekking tot het metrospoor is nu opgenomen in de Wet lokaal spoor (Staatsblad 528, 2015) en in het Besluit tot aanwijzing van lokale spoorwegen (Staatsblad 529, 2015).
Uit artikel 12, lid 1 e.v. van de Wet lokaal spoor volgt, dat: "het (….) verboden [is] op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur. (...)".
De conclusie luidt dat er op grond van de Wet lokaal spoor een vergunning moet worden aangevraagd omdat er in de directe nabijheid van het metrospoor wordt gebouwd.

8.10 Trillingshinder

In verband met eventuele trillingshinder is onderzoek verricht. Het onderzoek is verricht door Fugro Geoservices BV. Uit het onderzoeksrapport "Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen" d.d. 26 mei 2015 en uit het onderzoeksrapport "Trillingsmetingen metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen" d.d. 17 juni 2015 volgt dat, omdat de grenswaarden aan de draagconstructie bij locatie 1 (Toren 1) en locatie 3 (Toren 4) niet wordt overschreden, wordt verwacht dat geen risico op schade door de metropassages aanwezig is. Omdat op locatie 2 (nabij Toren 3) de grenswaarde wordt overschreden is hier risico op schade.
Omdat de streefwaarde A1 op de vloeren overschreden worden, wordt verwacht dat hinderbeleving aannemelijk is. Omdat geen gegevens van herhalingspassages beschikbaar zijn, is geen oordeel ten aanzien van streefwaarde A3 te maken. Qua perceptie worden de trillingen als 'matige hinder' omschreven.
Om de optredende trillingsintensiteiten te reduceren zijn volgens het rapport van 17 juni 2015 verscheidene reducerende maatregelen toepasbaar. Deze variëren van maatregelen bij de bron tot bij de nieuwbouw in de grond. Omdat bij de bron (spoorbaanlichaam) geen maatregelen mogelijk zijn, is dit hier geen optie. Maatregelen in het medium (bodem en wegconstructie) met een trillingscherm dan wel maatregelen in de nieuwbouw kunnen een optie zijn, waarbij verwacht wordt dat de maatregel trillingscherm in het medium economisch gezien het aantrekkelijkst is. Geadviseerd is door Fugro Geoservices BV in het medium ter hoogte van de draagconstructie/gevel een trillingscherm toe te passen. Gedacht wordt aan een polystyreen scherm (piepschuim PS) van enige afmetingen (dikte en diepte) dat direct naast de fundering wordt aangebracht.
Met het rapport van Fugro Geoservices BV "Plaxis analyses trillingscherm metropassage nieuwbouw Eekholt 20-26, 28-34 te Diemen" d.d. 26 november 2015 wordt een dimensionering van het trillingscherm en van de plaats daarvan gegeven.

---

[47] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015 (blz. 9).

Voor de rapporten van Fugro Geoservices BV zie de Bijlagen 11, 12 en 13 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing: "Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen" d.d. 26 mei 2015 (Bijlage 11); "Trillingsmetingen metropassage" d.d. 17 juni 2015 (Bijlage 12); "Plaxis analyses trillingscherm metropassage" d.d. 26 november 2015 (Bijlage 13).

8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling

Onderstaand is beoordeeld of bij deze Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige omgevingsvergunningen een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd of dat er een formele m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Volgens lid D 11.2 van de Bijlage bij het "Besluit milieueffectrapportage" dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordelingsrapport te worden opgesteld[48], in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien bij een project sprake is van (tenminste) één van de gevallen benoemd in lid D 11.2, is er een m.e.r-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage.

Met het project voor de bouw van 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden de criteria van lid D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage niet gehaald, zodat een m.e.r-beoordeling in principe niet noodzakelijk zou zijn voor het onderhavige project.

Als de drempelwaarde ten aanzien van de activiteit niet wordt bereikt, dan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor onderhavig project is opgesteld in de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", en is als Bijlage 18 opgenomen bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

De conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is:

Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig geacht. Bovendien is er voor het grotere plan, waar het betreffende project onderdeel van uitmaakt, een PlanMER opgesteld. Tevens wordt het bestemmingsplan, waarvoor het PlanMER Bergwijkpark is opgesteld, binnenkort vastgesteld.

Het PlanMER heeft reeds inzicht gegeven in de milieueffecten van het grotere plan. Daarmee is ten aanzien van het (deel)project al rekening gehouden met de gecumuleerde effecten als van gevolg van de andere (deel)projecten of plandelen bij elkaar. Tevens is in het PlanMER rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Deze notitie inzake de m.e.r.-beoordeling heeft inzicht gegeven in specifiek de milieusituatie bij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De maatregelen in het kader van het project zijn tevens inzichtelijk gemaakt. De maatregelen beperken zich tot het projectgebied, ofwel maatregelen in het kader van het grotere plan zijn bij realisatie van het project (nog) niet benodigd.

---

[48] Of in het geval van een kaderstellend plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Het is niet nodig om een (project-)m.e.r.-procedure te voeren en een ProjectMER op te stellen. Een nadere m.e.r.-beoordeling is eveneens niet nodig. De milieueffecten en de maatregelen zijn met deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het PlanMER voldoende inzichtelijk gemaakt. Het is niet gebleken dat het voorgenomen project aanvullende effecten op/voor het milieu met zich meebrengt die nog niet waren voorzien met het PlanMER.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ofwel de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7" d.d. 7 maart 2016 (versie 1.2), zie Bijlage 18 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het "MilieuEffectRapport Bergwijkpark Diemen – PlanMER Bestemmingsplan" d.d. 17 augustus 2015, zie Bijlage 19 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor de aanvulling op het milieueffectrapport "Notitie beoordeling gezondheid MilieuEffectRapport Bergwijkpark – PlanMER Bestemmingsplan" d.d. 21 december 2015, zie Bijlage 20 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd. Ook is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt ingegaan op de relatie van het project met de Crisis- en herstelwet (Chw).

9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is opgesteld voor een uitgebreide omgevingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3e Wabo. Daarbij worden/zijn voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, en in het kader van de uitgebreide omgevingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3e Wabo, ontwerp-besluiten opgesteld. De ontwerp-besluiten zullen de ruimtelijke onderbouwing zes weken ter inzage worden gelegd volgens afdeling 3.4 Awb. Tegelijk met de ontwerp-besluiten voor de onderhavige omgevingsvergunningen zal ook het ontwerp-besluit Hogere grenswaarden o.g.v. de Wet geluidhinder (Wgh) ter inzage worden gelegd met toepassing van de gemeentelijke coördinatieregeling. De zienswijzen, die in die periode worden ingediend, zullen bij het nemen van de besluiten omtrent de omgevingsvergunningen en bij het besluit over de Hogere grenswaarden worden betrokken.

9.3 Economische Uitvoerbaarheid

De directe kosten van het project komen voor rekening van de aanvrager. Voor de gemeentelijke kosten zal door de aanvrager van de omgevingsvergunningen met de gemeente Diemen een anterieure overeenkomst worden gesloten. Deze anterieure overeenkomst dient te worden gesloten voordat het besluit wordt genomen over de onderhavige omgevingsvergunningen. Zowel de kosten van de gemeente als die van het project zijn daarmee anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

9.4 Grondexploitatie

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder een categorie volgens artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid d Bro) waarvoor een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden. Aangezien er een anterieure overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente en de aanvrager van de onderhavige omgevingsvergunningen zijn de kosten anderszins verzekerd. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

9.5 Crisis- en herstelwet (Chw)

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Bijlage I bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden

krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan (....) wordt afgeweken, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". In het onderhavige geval wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Bovendien is er ook sprake van een herstructureringsgebied. Vanwege deze reden valt het project onder de Crisis- en herstelwet (Chw).

BIJLAGEN

Bij deze Ruimtelijke Onderbouwing behoren een aantal losse bijlagen die van belang zijn voor de juridische onderbouwing daarvan. Dit zijn de volgende bijlagen:

1. Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte, RIGO Research en Advies, d.d. 3 november 2014.
2. *Akoestisch onderzoek:* Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek, DGMR (M.2014.0527.21.R001), d.d. 1 februari 2016.
3. *Luchtkwaliteitsonderzoek:* Bestemmingsplan Bergwijkpark - Onderzoek luchtkwaliteit, DGMR (M.2014.0527.02.R001), d.d. 5 december 2014.
4. Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen, RSM, september 2014.
5. Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen, bureau Eelerwoude (projectnummer P6237), versie 5 definitief, d.d. 19 mei 2015.
6. Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen, bureau Eelerwoude (projectnummer 6237.2) d.d. 15 oktober 2014.
7. Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, Antea Group (projectnr. 268970), d.d. 27 oktober 2014.
8. Advies Externe Veiligheid Bergwijkpark-Noord in Diemen, Brandweer Amsterdam-Amstelland (Referentie 26/RoEv-2014), d.d. 2 oktober 2014.
9. Waterparagraaf Woonblokken 6 en 7 en Woontorens 3 en 4 Hollandpark Diemen, Grontmij, d.d. 26 januari 2016.
10. Stedebouwkundig Plan "Holland Park, Urban Picturesque", Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
11. Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen, Fugro Geoservices BV, d.d. 26 mei 2015.
12. Trillingsmetingen metropassage, Fugro Geoservices BV, d.d. 17 juni 2015.
13. Plaxis analyses trillingscherm metropassage nieuwbouw Eekholt 20-26, 28-34 te Diemen, Fugro Geoservices BV, d.d. 26 november 2015.
14. Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park, d.d. 9 juli 2014.
15. Bezonningsstudie i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2, d.d. 15 juli 2015.
16. Regionale behoefteraming voorzieningen Bergwijkpark, Bureau Stedelijke Planning, d.d. 13 november 2015.
17. Regels "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", gemeente Diemen / Metafoor RO, d.d. 17 december 2015.
18. *Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling* "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", Metafoor RO, d.d. 7 maart 2016 (versie 1.2).
19. MilieuEffectRapport Bergwijkpark Diemen – PlanMER Bestemmingsplan, Metafoor RO, d.d. 17 augustus 2015.
20. Notitie beoordeling gezondheid MilieuEffectRapport Bergwijkpark – PlanMER Bestemmingsplan, Metafoor RO, d.d. 21 december 2015.
21. Holland Park - Studie aansluiting blok 7 op Diemer Circle, Soeters Van Eldonk architecten, d.d. 15 september 2015.
22. Kaart begrenzing projectgebied en besluitgebied (gecombineerd) van de omgevingsvergunningen woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, d.d. 6 januari 2016.
23. Kaart besluitgebieden omgevingsvergunningen woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, d.d. 10 maart 2016.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Ruimtelijke Onderbouwing

Bij het verzoek om

Omgevingsvergunningen

ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 2.7 Wabo

Project
Molijnlaan 166-172 te Nunspeet

23 juli 2021

versie 1.1

Gemeente Nunspeet

Markt 1
---- -- Nunspeet

Postbus -----
------ -- Nunspeet

T 0341-[redacted]
F ----- - -------
www.nunspeet.nl

Ruimtelijke Onderbouwing
Project Molijnlaan 166 - 172

4 mei 2021
versie 1.1

Auteurs:
[redacted]

Aanvrager:
NOM B.V.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing van het Projectgebied 6
1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen) 7
1.3.1 Algemeen 7
1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" 7
1.3.3 Toetsing aan het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" ..... **Error! Bookmark not defined.**
1.4 Voorbereidingsbesluiten 9
1.5 Juridische Procedures 9
1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen 9
1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 9
1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling 10
1.6 Leeswijzer 10

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER 11
2.1 Rijksbeleid 11
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 11
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 13
2.1.3 Rijksbeleid m.b.t. Leegstand van Kantoren 13
2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 14
2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid 15
2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 16
2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 17
2.2.3 Stadsregio Amsterdam. De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 17
2.2.4 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 17
2.2.5 Knooppuntontwikkeling. De Beleidsnota "Maak Plaats!" 18
2.3 Gemeentelijk beleid 19
2.3.1 Algemeen 19
2.3.2 Structuurvisie Diemen 19
2.3.3 Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012) 20
2.3.4 Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (augustus 2013) 21
2.3.4.1 Algemeen 21
2.3.4.2 Cluster 3 Eekholt 25
2.3.5 Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 27
2.3.6 Actieplan Energiebeleid 2013-2017 28
2.3.7 Woonvisie Diemen 2013-2017 29
2.3.8 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 31
2.3.9 Groenbeleid – Groenplan Diemen 31
2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Diemen 2010-2028 32
2.3.11 Natuurbeleidsplan Diemen 33
2.3.12 Beleidsnota Cultuurhistorie 34

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE 35
3.1 Cultuurhistorie 35
3.2 Archeologie 38
3.2.1 Rijksbeleid 39
3.2.2 Gemeentelijk Beleid 39
3.2.3 Archeologie en het Projectgebied 39

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING 41
4.1 Inleiding 41
4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van Bergwijkpark en het Projectgebied Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 41
4.3 Kantorenfunctie 42
4.4 Verkeersfunctie (en parkeren) 42
4.5 Groenfunctie 43

4.6 Natuurfunctie 43

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT WOONGEBOUWEN TOREN 3, BLOK 6, TOREN 4 EN BLOK 7 (ONDERBOUWING BEHOEFTE WONINGEN) .44
5.1 Algemeen 44
5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 44
5.3 Laddertoets voorgenomen woningen 45
5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte 45
5.3.1.1 Wat is de regio? 45
5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose) 45
5.3.1.3 Check gevoeligheid voor actualiteit plangegevens korte termijn 47
5.3.1.4 Kwalitatieve analyse 48
5.3.1.5 Conclusie trede 1 51
5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 51
5.3.3 Trede 3: multimodaal ontsloten locatie – meervoudige bereikbaarheid 52

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING 53
6.1 Algemeen 53
6.2 Verschillen tussen het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" 55
6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 56
6.4 Toekomstige Woonfunctie Projectgebied, en Kenmerken en Aangezicht Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 57
6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 67
6.6 Toekomstige Verkeerssituatie 68
6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 70
6.8 Groen en Water in de omgeving van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 73
6.9 Openbare Ruimte bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 74
6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 75
6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 775
6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten 75

HOOFDSTUK 7 RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING 78
7.1 Inleiding 78
7.2 Verkeersaantrekkende Werking / Verkeershinder 78
7.3 Bezonning / Schaduwhinder 79
7.4 Windhinder 80
7.5 Geluidhinder en Luchtkwaliteit 80
7.6 Sociale Veiligheid 80
7.7 Natuur 80

HOOFDSTUK 8 OMGEVINGSASPECTEN 82
8.1 Algemeen 82
8.2 Geluid(hinder) 82
8.2.1 Algemeen 82
8.2.2 Wet- en regelgeving 82
8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek 84
8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen) 84
8.2.4.1 Wegverkeerslawaai 85
8.2.4.2 Railverkeerslawaai 85
8.2.4.3 Industrielawaai 85
8.2.4.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB ..... **Error! Bookmark not defined.**
8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting 85
8.2.5 Maatregelen (overweging) 85
8.2.5.1 Algemeen 85
8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting 85
8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai 85
8.2.5.4 Geluidluwe gevels ..... **Error! Bookmark not defined.**
8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen 85
8.2.6.1 Wegverkeerslawaai 85
8.2.6.2 Railverkeerslawaai 85
8.2.6.3 Industrielawaai 85

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 86
8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting 86
8.2.7 Conclusies 86
8.3 Luchtkwaliteit 86
8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid 86
8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit 88
8.3.3 Conclusie 90
8.4 Bodem 90
8.4.1 Algemeen 90
8.4.2 Resultaten bodemonderzoek 90
8.4.3 Conclusie 90
8.5 Water(paragraaf) 92
8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid 92
8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf) 93
8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 94
8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur) 94
8.6.1 Wet- en regelgeving 94
8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 94
8.6.2.1 Gebiedsbescherming 95
8.6.2.2 Soortenbescherming 95
8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol 96
8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Flora- en faunawet (Ffw) 96
8.7 Externe Veiligheid 98
8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid 98
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen 100
8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid 101
8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol 102
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Diemen 103
8.7.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland 107
8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid 108
8.8 Bedrijven & Milieuzonering 108
8.9 Spoorwegwet. Bouwen nabij het Spoor 108
8.10 Trillingshinder 108
8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling 109

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT 111
9.1 Algemeen 111
9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid 111
9.3 Economische Uitvoerbaarheid 111
9.4 Grondexploitatie 111
9.5 Crisis- en herstelwet (Chw) 112

BIJLAGEN 113

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Molijnlan 162 – 172 te Nunspeet is de locatie van de oude Huishoudschool van Nunspeet en ----------

De

De

De aanleiding voor het project voor de bouw van een appartementengebouw en van vier woningen is ----------

De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Paragraaf 1.2. Het projectgebied

Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw (acht appartementen) en van de vier woningen is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Met betrekking tot het projectgebied

1.2 Begrenzing van het Projectgebied

Het projectgebied waarin het appartementengebouw en de vier woningen worden gerealiseerd, is gelegen in het noordoostelijke deel van de gemeente Nunspeet. Het onderhavige projectgebied is op Afbeeldingen 1.1 ??? weergegeven.

Afbeelding 1.1: Kaart met het onderhavige projectgebied

Afbeelding 1.2: Luchtfoto van de omgeving van het projectgebied in het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark Noord

Afbeelding 1.3: Het projectgebied voor de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015 (blz. 7), in het gebied "Fase 3"

Afbeelding 1.4: Fasegebied 1 van het project Bergwijkpark. De projecten Blok 1, Toren 1, Blok 2, Toren 2 en Blok 3 zijn gerealiseerd met afwijkingsprocedures

1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen)

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gesitueerd in het gebied van het bestemmingsplan "----------". Dit bestemmingsplan is op

1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------"

De gronden waarop het project
wordt ontwikkeld hebben volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" voor het grootste deel de bestemming "----------", en

Afbeelding 1.5: Het projectgebied gelegd over de vigerende bestemmingen van het bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord"

Bestemming "----------"
Gronden met de bestemming "----------" zijn volgens artikel

"9.1 Bestemmingsomschrijving

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

9.3 Afwijken van de bouwregels
(....)".

6.2 Bouwregels
6.2.1 Gebouwen

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bestemming "Groen"

"10.1 Bestemmingsomschrijving

10.2 Bouwregels
10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Zoals uit de omschrijving van de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2" en van de bestemming "Groen" blijkt is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het vigerende bestemmingsplan. Tevens is

De conclusie luidt dat het project

Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Strijdigheid met Bestemmingsregels van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015"

Ten aanzien van de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2" en van de bestemming "Groen" is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015". Tevens is de bouwhoogte van de voorgenomen gebouwen in strijd met het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", waarin binnen de bestemming "Gemengd – 5" een maximale bouwhoogte van 23 meter is toegestaan. (Voor een klein deel van het projectgebied geldt de bestemming "Gemengd – 2" waarin een maximale bouwhoogte van 25 meter is toegestaan). De woongebouwen Toren 3, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter; Blok 6, met een maximale bouwhoogte van circa 29 meter; Toren 4, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter; en Blok 7 met een maximale bouwhoogte van circa 27 meter, zijn namelijk aanzienlijk hoger dan de 23 meter.

Voor een zeer klein deel van het projectgebied, waar Toren 3, met een maximale bouwhoogte van circa 52 meter, wordt gebouwd, geldt de bestemming "Gemengd – 2" waarin een maximale bouwhoogte van 25 meter is toegestaan. In dit gedeelte wordt een (klein) deel van Toren 3 gerealiseerd (met een bouwhoogte van circa 52 meter), zie Afbeelding 1.8. Dit is in strijd met het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".

Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg(en) zal dienen in strijd met de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Gemengd – 2".

Er is ook strijd met de bestemming "Groen" omdat een deel van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 binnen deze bestemming zal worden gebouwd. Zoals uit de Afbeeldingen 1.7 en 1.8 blijkt, worden de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gedeeltelijk gebouwd in gronden met de bestemming "Groen". Ook dit is in strijd met de bestemmingsplanregels van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015". Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg zal dienen in strijd met de bestemming "Groen".

Volgens het project zal in het woongebouw Toren 3 ook een unit van circa 40 m² bvo worden gerealiseerd ten behoeve van een galerie, een tentoonstellingsruimte voor kunstvoorwerpen (bestemming maatschappelijke voorzieningen), waarbij ook

detailhandel kan plaatsvinden. Een dergelijk gebruik komt niet overeen met de regels van de basisbestemmingen van het "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".

De bouw en het gebruik van de gronden voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is in strijd met de bestemmingen "Gemengd – 5", "Gemengd – 2" en "Groen" ter plaatse, zoals hierboven is verwoord.

gebied 3.

De conclusie luidt

1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied, waarvoor de onderhavige plannen zijn opgesteld, gelden de volgende voorbereidingsbesluiten.

1.5 Juridische Procedures

1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen

Vanwege het feit dat het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals dat nu voorligt, niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (zie Paragraaf 1.3) is er een planologisch juridische procedure noodzakelijk om het project te kunnen realiseren en om de benodigde omgevingsvergunning(en) te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure wordt hieronder besproken in Paragraaf 1.5.2. Voor de realisering van het onderhavige project zal gebruik worden gemaakt van de Gemeentelijke Coördinatieregeling zoals deze is geregeld in paragraaf 3.6.1 (de artikelen 3.30 tot en met 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie hiervoor Paragraaf 1.5.3.

1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Voor het gebied waar de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zal plaatsvinden is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord. Het ontwerp-bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" heeft in de periode van 21 augustus 2015 tot en met 1 oktober 2015 ter inzage gelegen. 21 januari 2016 vastgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan is op 21 januari 2016 vastgesteld en ligt in het kader van de beroepstermijn van 5 februari 2016 tot en met 17 maart 2016 ter inzage. De bouw van de genoemde gebouwen is planologisch juridisch daarom nog niet geregeld. Om de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 toch mogelijk te (kunnen) maken is een planologische afwijkingsprocedure noodzakelijk die vooruitloopt op het nieuwe bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015".
Daartoe dient een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), juncto artikel 3.10 Wabo, de zogenoemde uitgebreide Wabo procedure, te worden gevoerd ten behoeve van de omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze procedure wordt ook wel "Wabo projectbesluitprocedure" genoemd. Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. De ontwerp-omgevingsvergunningbeschikking dient tezamen met de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, zes weken ter inzage te worden gelegd ten behoeve van de zienswijzenprocedure.

1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling

Op 20 februari 2014 is door de gemeenteraad van Diemen besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1. (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor het gehele project Bergwijkpark. De onderhavige afwijkingsprocedure zal worden gecoördineerd met het besluit tot het vaststellen van Hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de te volgen procedures, ook voor de onderhavige afwijkingsprocedures voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als ontwerp-besluit en voor de beroepstermijn ter inzage kunnen worden gelegd. Bovendien is er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk, waarin onder meer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van de plannen volgens deze Ruimtelijke Onderbouwing, wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat voor deze Ruimtelijke Onderbouwing van belang is. Het gaat daarbij om Rijksbeleid, beleid van de provincie Noord-Holland, regionaal beleid, en het beleid van de gemeente Diemen. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (cultuur-)geschiedenis van het plangebied Bergwijkpark en van het (voor)onderzoek naar de eventuele archeologische waarden. In Hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie van het projectgebied beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de "nut en noodzaak" van het project, dit aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". In Hoofdstuk 6 wordt het nieuwe plan beschreven. In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving daarvan. Hoofdstuk 8 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodemaspecten, wateraspecten, ecologie, en waaronder ook begrepen de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, spoorwetgeving, trillingshinder en milieueffectrapportage, rekening is gehouden. In Hoofdstuk 9 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt de wijze beschreven waarop burgers, bedrijven en andere organisaties, bij de voorbereiding van het project en bij de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zijn betrokken. Daarnaast komt in dat Hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

Verwijzingen in een paragraaf naar een andere paragraaf elders in de Ruimtelijke Onderbouwing of bijzondere opmerkingen over de inhoud of conclusies van de paragraaf staan in tekstblokken met blauwe kaders, zoals hieronder als voorbeeld weergegeven:

"(...) voorbeeld (...)"

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt, dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

Inhoud van de SVIR
De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.
Openbaar vervoer
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), evenals in het gemeentelijke beleid zoals onder andere vastgelegd in Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP's), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.
Transport van gevaarlijke stoffen
Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming (zie over het transport van gevaarlijke stoffen verder ook Hoofdstuk 8, Paragraaf 8.7 "Externe veiligheid" van deze Ruimtelijke Onderbouwing).
Transformatie van kantoorgebouwen en bedrijfsterreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als in krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.
Ladder voor duurzame verstedelijking
Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is

nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[1]. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke, schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke, vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De conclusie is dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen de SVIR. Uit Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "Nut en Noodzaak van het project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7" blijkt dat het project ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking".

(Zie verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt getoetst).

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. De NOVI zal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. Dit laatste zal - hoewel de NOVI is vastgesteld op grond van de (oude) Wet ruimtelijke ordening (Wro) - gebeuren op het moment dat de (nieuwe) Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2022).

Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal, als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid, en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Nationale belangen en prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de lange termijnvisie in beeld. Er zijn 21 nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is. De behartiging van de nationale belangen. en de realisatie van de daaruit voortvloeiende beleidsdoelen en opgaven gebeurt niet alleen door het Rijk.

Er zijn vier prioriteiten waar het Rijk op wil sturen en richting geven;

[1] Artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's.
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om een combinatie te maken en win-win-situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgevingen zoveel mogelijk voorzien in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht opgenomen van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

NOVI - Planspecifiek

Het onderhavige bestemmingsplan "Elspeterbosweg 7" maakt de bouw van 9 woningen mogelijk, met daarbij een toegangsweg en een parkeerplaats voor de woningen. Het bestemmingsplan past zonder meer binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 (aangevuld d.d. 1 oktober 2012) in werking getreden.

Het Barro doet geen uitspraken met betrekking tot het projectgebied of met betrekking tot soortgelijke situaties. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

2.1.3 Rijksbeleid m.b.t. Leegstand van Kantoren

In mei 2010 hebben Rijk, provincies en gemeenten samen met vertegenwoordigers van marktpartijen, o.a. IVBN (beleggers) en de NEPROM (projectontwikkelaars), een convenant ondertekend om met vereende krachten de structurele leegstand op de kantorenmarkt aan te pakken. Eén en ander is in maart 2011 door de Tweede Kamer bekrachtigd in het Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren waarbij verschillende acties zijn benoemd om de kantorenleegstand daadwerkelijk te reduceren. Het actieprogramma is in juni 2012 uitgewerkt in een convenant waarbij partijen concrete afspraken hebben gemaakt om de structurele leegstand tegen te gaan. De belangrijkste afspraak die de partijen (verzamelnaam "Kantorentop") maakten, is dat partijen per kantoorregio een visie en doelstellingen formuleren voor de bestaande kantorenvoorraad, voor nieuwe ontwikkelingen en voor de inzet op regionale herprogrammering.
De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is zo'n regio die al langere tijd bezig is om de kantorenleegstand te doen reduceren. In de MRA werkt de provincie Noord-Holland samen met de Stadsregio Amsterdam en de 36 regiogemeenten, waaronder de gemeente Diemen. Binnen de MRA is het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) belast met het komen tot een gezamenlijk beleid en planning van werklocaties. (Zie hiervoor ook Paragraaf 2.2.4 "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040").

De conclusie, die uit het hierboven beschreven beleid met betrekking tot leegstand van kantoren kan worden getrokken, is dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen het genoemde Rijksbeleid met betrekking tot de leegstand van kantoren, en ook dat het onderhavige project overeenkomstig volgens de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 past in het gezamenlijke beleid van de gemeentes binnen de Metropoolregio Amsterdam. (Zie hiervoor verder Paragraaf 2.2.4 "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040").

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is een project dat vooruitloopt op het grotere plan/project Bergwijkpark. Het plan/project Bergwijkpark en met name het oostelijke deel daarvan, "Holland Park", houdt een herstructureringsproject in waarbij een kantorengebied wordt getransformeerd in een woongebied.

2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en vraaggericht realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en dient overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen.

In Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing worden nut en noodzaak van de transformatie aan de hand van de "Ladder van duurzame verstedelijking" onderbouwd. Uit dit Hoofdstuk 5 blijkt dat het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voldoet aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking", waarmee wordt voldaan aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). (Zie hiervoor verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie en in de Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid verwoord.

In de Omgevingsvisie is het ruimtelijk-maatschappelijk beleid uiteengezet, in de Omgevingsverordening wordt de juridische borging van het beleid geregeld om op die manier de provinciale belangen veilig te stellen. Vrijwel elke ontwikkeling in Gelderland heeft van doen met de inhoud van de Omgevingsvisie en met de bepalingen uit de Omgevingsverordening.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. De provincie heeft twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie benadrukken. De doelen zijn:

1. een duurzame economische structuurversterking.
2. het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening integreren en verbinden het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, het Streekplan (Structuurvisie), het Milieuplan en de Reconstructieplannen tot één plan en tot één verordening.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening bevatten de hoofdlijnen voor de volgende maatschappelijke opgaven in Gelderland voor:

- water;
- natuur en landschap;
- cultuur en erfgoed;
- milieu;
- energietransitie;
- landbouw;
- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening.

Met betrekking tot het wonen streeft de provincie er naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Agenda Wonen agenderen alle (relevante) partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen. De provincie is één van de partijen. Als belangrijke doelgroepen van beleid zijn genoemd:

- ouderen;
- mensen met een zorgindicatie;
- jongeren;
- arbeidsmigranten;
- middeninkomens.

De provincie Gelderland streeft op de woningmarkt naar een vraaggerichte in plaats van aanbodgerichte benadering. Aangetoonde woningbehoefte (de vraag) zou moeten kunnen worden gefaciliteerd, in de vorm, op de plaats en op het moment dat die zich voordoet.

Omgevingsvisie - Planspecifiek

Er is sprake van een concrete plaatselijke vraag. Dit past geheel binnen het beleid als verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland. Geconstateerd wordt daarom dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland en zoals deze is verankerd in de Omgevingsverordening Gelderland.

Op 24 september 2014 werd door Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening van de provincie Gelderland is gebaseerd op de bovengenoemde Omgevingsvisie. Deze Omgevingsverordening werd op 19 december 2018 geactualiseerd op basis van de Omgevingsvisie van 2018. Op dit moment (april 2021) is een nieuw ontwerp van de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze nieuwe provinciale Omgevingsverordening zal aan het eind van dit jaar worden vastgesteld.

Een nieuw bestemmingsplan, zoals het onderhavige, moet worden getoetst aan de Regels van de Omgevingsverordening van de provincie.

Volgens artikel 2.1, lid 1 (regionale woonagenda) stellen de gemeentebesturen een Regionale Woonagenda op. Volgens artikel 2.1, lid 2 zullen Gedeputeerde Staten de Regionale Woonagenda vaststellen.

Volgens artikel 2 maakt een bestemmingsplan nieuwe woningen alleen mogelijk als die ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgesteld Regionale Woonagenda.

Omgevingsverordening - Planspecifiek

Een nieuw bestemmingsplan moet voldoen aan de Instructieregels voor bestemmingsplannen zoals in de Omgevingsverordening opgenomen.

Het aantal nieuwe woningen dat wordt gebouwd volgend het onderhavige bestemmingsplan past in woningbouwbeleid van de provincie en van de gemeente (zie ook paragraaf 3.4.2 voor het gemeentelijke woningbouwbeleid).

Er staan geen Regels in de Omgevingsverordening die de vaststelling van het bestemmingsplan "Elspeterbosweg 7" zouden kunnen belemmeren.

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Op 1 november 2010 zijn beide documenten gepubliceerd en in werking getreden. In de structuurvisie 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 voor een beperkte uitleg van bedrijventerreinen en wenst het landelijk gebied open en dichtbij te houden.

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

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad.
3. 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 recreatieve en toeristische voorzieningen.

In de provinciale Structuurvisie is het gebied van Bergwijkpark Noord – en dus ook het projectgebied waarvoor de onderhavige omgevingsvergunningen zijn aangevraagd – opgenomen in het metropolitaan stedelijk gebied.

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie ervoor om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland, en die van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in het bijzonder, zoveel mogelijk te faciliteren door het optimaal benutten van de luchthaven Schiphol en het ontwikkelen van de Amsterdamse haven in samenhang met de Rotterdamse haven. De metropoolregio moet voldoende ruimte bieden aan kantoren, bedrijven en woningen. Maar daarnaast moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. De Provincie Noord-Holland zet daarom in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden, die omringd worden door aantrekkelijk recreatief groen (de metropolitane landschappen).

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past binnen het beleid van de provincie Noord-Holland en van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), met name vanwege het feit dat het

projectgebied is opgenomen in het bestaande metropolitaan stedelijk gebied.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben Provinciale Staten in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen (zoals de onderhavige) over onderwerpen waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Provinciale Ruimtelijke Verordening geeft verder de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. De Verordening geeft geen belemmeringen voor het onderhavige project. Het projectgebied is daarin aangewezen als "Bestaand Bebouwd Gebied".

2.2.3 Stadsregio Amsterdam. De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014

In het rapport "De roltrap in beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014" (23 januari 2012) worden de demografische ontwikkelingen van de Stadsregio Amsterdam beschreven. Er wonen steeds minder mensen in een woning, er zijn steeds meer eenpersoonshuishoudens. Het gevolg is een toenemende huishoudensgroei tot 2040. Het inwoneraantal in de Stadsregio groeit door een hoger geboorte- dan sterftecijfer.[2] Het rapport noemt het zorgwekkend, dat hoewel het inwonersaantal van de regio groeit, de woningbouwproductie achter blijft. Dit leidt tot oplopende woningtekorten. Het CBS voorspelt voor de Noordelijke Randstad in 2020 een tekort van 5%. Voor het begin van de crisis in 2008 werd dit tekort nog op 2,5% geprognosticeerd.[3]
Er is een toenemende behoefte aan middeldure koop- en huurwoningen. De woningmarkt in de Stadsregio kent twee toppen. Enerzijds een grote goedkope huurwoningenvoorraad, anderzijds een relatief dure koopwoningenvoorraad, en een (zeer beperkte) dure vrije sector huurvoorraad. In het midden zit zeer weinig; waardoor een wooncarrière voor grote groepen huishoudens moeilijk, zo niet onmogelijk is. Dat doet de roltrap stokken. Daarnaast wijst het onderhavige rapport op het feit dat op 1 januari 2011 de Ministeriële Regeling "Tijdelijke regeling diensten van algemeen economisch belang toegelaten instellingen volkshuisvesting" in werking is getreden. Op grond van deze regeling moeten vrijkomende sociale huurwoningen voor minimaal 90% worden toegewezen aan huishoudens met een (belastbaar) verzamelinkomen tot € 33.614,- (prijspeil 2011). Deze regeling verhoogt de druk op huurwoningen in het middensegment.[4] Zie hierover meer in Hoofdstuk 5 "Nut en Noodzaak van het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7".

2.2.4 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040

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

---

[2] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 9.
[3] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 9.
[4] *De Roltrap in Beweging - Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014* (Stadsregio Amsterdam 23 januari 2012) blz. 10.

Om het aanbod beter af te stemmen op de vraag, zijn in regionaal verband afspraken gemaakt. Concreet betekent dit onder andere het onttrekken van kantoorgebouwen aan de kantorenmarkt door sloop of transformatie middels het toestaan van een niet-kantoorbestemming. Verder zal de markt zich meer moeten richten op de gewijzigde vraag naar duurzame, flexibele kantoren en bedrijven, in een stedelijke omgeving met verschillende voorzieningen.
Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht en houdt zich sinds 2007 bezig met de afstemming van de programmering van nieuwe werklocaties en het tegengaan van overprogrammering. Dit alles in het licht van de steeds sterker wordende structurele leegstand van kantoorpanden in de MRA. Een grote overprogrammering van kantoorpanden, het instorten van de vastgoedmarkt tijdens de crisis, en de sterke groei van "het nieuwe werken", heeft ervoor gezorgd dat in de MRA inmiddels meer dan twee miljoen m² aan kantoorruimte leeg staat.
In juni 2011 hebben alle gemeenten van de MRA de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien" bekrachtigd. Doelstelling van deze strategie is het bieden van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties voor een evenwichtige regionale economische ontwikkeling, het versterken van de (internationale) concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat binnen de MRA. Een belangrijk item hierbij is het reduceren van de bestaande kantorenvoorraad, waarmee de MRA invulling geeft aan de afspraken uit het eerdergenoemde Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren van het Rijk.
In de uitvoeringsstrategie wordt geconstateerd dat hoewel de leegstand over alle "kantoorleeftijden" verspreid is, de perspectieven voor verouderde kantoren zeer slecht zijn. De kans dat dit soort gebouwen in de toekomst weer zal worden gebruikt voor een kantoorfunctie is nagenoeg nihil. De uitvoeringsstrategie stelt daarom dat de voorraad aan incourante kantoorgebouwen in de MRA de komende 10 jaar zal toenemen tot 1,5 miljoen m² bvo (waarvan 224.000 m² bvo in de deelregio Amstelland en Meerlanden, waartoe ook Diemen behoort).
De uitvoeringsstrategie eindigt met een bundel afspraken over de aanpak van de bestaande kantorenvoorraad. Enkele van deze afspraken luiden:

- Alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om 1,5 miljoen m² bvo kantoorruimte uit de markt te nemen door sloop, transformatie en herontwikkeling.
- De Plabeka-partners gaan concrete arrangementen aan met marktpartijen om de transformatie en herontwikkeling mogelijk te maken.
- Gemeenten versnellen, binnen de daarvoor beschikbare mogelijkheden, de processen op het gebied van juridisch planologische procedures en de mogelijkheden volgens het Bouwbesluit.
- Gemeenten stellen ruimtelijke visies op voor locaties met veel leegstand.

Met de voorgenomen transformatie van Bergwijkpark als monofunctioneel kantorengebied naar een hoofdzakelijk woongebied met voorzieningen en (in mindere mate) werken geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het gebied Bergwijkpark past binnen het beleid van de "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040" omdat mede door de uitvoering van het onderhavige project de leegstand van kantoren in het gebied Bergwijkpark actief wordt aangepakt.

2.2.5 Knooppuntontwikkeling. De Beleidsnota "Maak Plaats!"

Eén van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft betrekking op OV-knooppunten. De provincie Noord-Holland heeft met de Vereniging Deltametropool uitgangspunten geformuleerd waarin de kansen voor knooppuntontwikkeling in Noord-Holland centraal staan. Dit is de nota Maak Plaats!

Een doelstelling is om rondom OV-knooppunten de gebieden beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies. Dit betekent het intensiveren van het ruimtegebruik, het veraangenamen van het verblijf rond het knooppunt, en het verbeteren van de overstapmogelijkheden. In de Structuurvisie staat, dat op basis van onderzoek van alle knooppunten in Noord-Holland, en de mogelijkheden tot betere benutting van de stedelijke gebieden, de provincie zich zal inzetten op de ontwikkeling van de meest kansrijke locaties. De provincie wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar wil ook ruimte bieden voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen. De provincie wil gemeenten helpen om de benutting van bestaand bebouwd gebied te optimaliseren en dit geldt vooral voor de binnenstedelijke ruimte rondom knooppunten van openbaar vervoer. De 60 treinstations en de 4 belangrijke busstations van Noord-Holland zijn op de structuurvisiekaart aangewezen als potentiële locaties voor stedelijke verdichting.
De transformatie van Bergwijkpark is een voorbeeld van stedelijke verdichting nabij het OV-knooppunt Diemen Zuid volgens de Nota Maak Plaats!
In Maak Plaats! zijn 10 uitgangspunten geformuleerd die cruciaal zijn voor de te ontwikkelen knooppuntenstrategie. Deze zijn:

- Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar.
- Minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren.
- Voorrang voor bestaande plannen binnen BBG (bestaand bebouwd gebied) rondom OV-knooppunten.
- BBG-contour en OV-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen.
- Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn.
- Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties.
- Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties.
- De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren.
- Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap.
- Maak Plaats!

De uitgangspunten van het onderhavige project voldoen aan de bovengenoemde tien uitgangspunten en dus aan het beleid met betrekking tot de Knooppuntontwikkeling volgens de beleidsnota Maak Plaats! Het aanwezig zijn van een OV knooppunt in de vorm van het NS-station Diemen Zuid bij het plangebied Bergwijkpark en nabij het onderhavige projectgebied is één van de positieve aspecten bij de ontwikkeling van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen

In deze Paragraaf 2.3 worden beleidsnota's van de gemeente Diemen besproken die gebruikt zijn voor de ruimtelijke onderbouwing van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals de Structuurvisie van de gemeente Diemen, het Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012), het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013), het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020, het Actieplan Energiebeleid 2013-2017, de Woonvisie Diemen 2013-2017, het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020, het groenbeleid met het Groenplan Diemen, het Waterplan Diemen 2010-2028, het Natuurbeleidsplan Diemen (november 2009) en de Beleidsnota Cultuurhistorie (oktober 2003). Het meer specifieke beleid van de gemeente met betrekking tot omgevingsaspecten wordt in Hoofdstuk 8 (Omgevingsaspecten) nader uitgewerkt.

2.3.2 Structuurvisie Diemen

De Structuurvisie Diemen (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 2 februari 2011) is een richtinggevend beleidsstuk, dat een algemeen beeld geeft van de toekomst van Diemen. Het doel ervan is om samenhang te bereiken in diverse grote en kleine ontwikkelingen, die in de gemeente spelen en op stapel staan. Door een integrale benadering en het vormen van een eigen visie en wensbeeld, wil de gemeente meer grip krijgen op de ontwikkelingen, om zo meerwaarde te creëren. De structuurvisie is kaderstellend voor de lange termijn. Voor de kortere termijn gaat de structuurvisie uit van flexibiliteit waar het gaat om het benoemen van projecten.
Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Bergwijkpark Noord staat in de Structuurvisie Diemen het volgende: *"het kantorengebied Bergwijkpark Noord wordt een multifunctioneel gebied met wonen, kantoren en voorzieningen. Met het station Diemen Zuid in de directe nabijheid leent de locatie Bergwijkpark Noord zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. Dit kan worden gerealiseerd door (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw".*

De plannen voor de bouw van 37 appartementen in woongebouw Toren 3, 164 appartementen in Blok 6, 39 appartementen in woongebouw Toren 4, en 118 appartementen in Blok 7, zodat in totaal 358 appartementen met het onderhavige project worden gerealiseerd, heeft tot doel om appartementen in het middeldure koop- en huursegment te realiseren. De nadruk zal liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Hieruit blijkt dat het project aansluit op de Structuurvisie Diemen, waarin wordt gesproken over gestapelde woningbouw, koopwoningen, appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. (Zie hiervoor verder met name ook Hoofdstuk 5 en 6 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.3.3 Strategisch Masterplan Bergwijkpark (april 2012)

De gemeenteraad van Diemen heeft reeds in 2007 de nieuwe ontwikkelingsrichting voor het Bergwijkpark aangegeven; namelijk een geleidelijke transformatie naar een gemengd woon-werkgebied met bijbehorende voorzieningen en een groene uitstraling. Als uitvloeisel hiervan heeft de gemeenteraad op 26 april 2012 het Strategisch Masterplan Bergwijkpark vastgesteld. Het Masterplan beoogt een flexibele ontwikkelingsstrategie waarbij balans is aangebracht tussen het faciliteren van de markt en gebruikersinitiatieven op korte termijn en een koersvaste visie gericht op duurzame kwaliteit voor de lange termijn. De gemeente realiseert zich dat zij deze visie niet zelf kan realiseren, maar dat daarbij medewerking nodig is van marktpartijen die in het gebied willen investeren. De gemeente zal op hoofdlijnen sturen, waarbinnen initiatieven gedetailleerd kunnen worden uitgewerkt.

Inhoud van het Masterplan

Doelen
De gemeente beoogt met het Masterplan drie doelen te bereiken:
- Het mengen van functies om op deze manier meer dynamiek terug te brengen in het gebied. Het toestaan van woningbouw (…) [conform het regionaal woningbouwbeleid, zie Paragraaf 2.2.3].
- Het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid. Hiervoor worden verkeersstromen gebundeld en het is verder de bedoeling om meer functies aan deze routes te concentreren.
- Het behouden van de groene uitstraling van het gebied, op zo'n manier dat het groen ook een hogere belevingswaarde en gebruikswaarde krijgt.

Maatregelen
Het Masterplan wil de geformuleerde doelen bereiken door het definiëren van een nieuw raamwerk van infrastructuur, waarbij de Bergwijkdreef naar beneden wordt gebracht – deze weg ligt nu verhoogd op een talud (dijklichaam). Tevens dienen de verbindingen met de omliggende gebieden en publiekslocaties, zoals de stations Diemen Zuid en Verrijn Stuartweg, worden verbeterd. Binnen het gebied wordt de "Bergwijkparkway"

aangelegd, een soort rondweg, die het gehele gebied ontsluit en verbindt met de omliggende gebieden. (Zie ook de Afbeeldingen 2.1, 2.2 en 2.3 bij Paragraaf 2.3.4 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin wordt ingegaan op het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013).

2.3.4 Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (augustus 2013)

2.3.4.1 Algemeen

Het "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" is uitgewerkt in het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" van augustus 2013 (op 26 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen). In het uitgewerkte Masterplan wordt een robuust aantal randvoorwaarden per locatie meegegeven. Deze zorgen er voor dat ontwikkelingen elkaar niet zullen frustreren en dat er op een hoger schaalniveau samenhang ontstaat in het gebied. Ten aanzien van de in het Masterplan genoemde regels, ambitie en richting is "de geest" van het Masterplan en niet "de letter" leidend. In het Masterplan wordt ingegaan op de uiteindelijk te bereiken omgevingskwaliteiten, voortbouwend op de huidige kwaliteiten van het gebied.[5]
Het in het Masterplan omschreven raamwerk met een groene hoofdstructuur is het ruimtelijke kader. De verschillende deelgebieden in het bezit van ontwikkelaars worden middels stedebouwkundige deelplannen verder uitgewerkt.[6]
De (ruimtelijke) doelstelling van het Masterplan is ten eerste het terugbrengen van de ruimtelijke dynamiek in het gebied. Dit kan worden gerealiseerd door het mixen van programma's, functies en activiteiten, waardoor er niet alleen tussen negen en vijf leven is. Dit betekent onder andere het toestaan van woningbouw met ondersteunende kleinschalige detailhandelsfuncties en *leisure*-voorzieningen, zodat het gebied tot leven komt. Hierbij faciliteert woningbouw bij voorkeur een breed palet aan woningbouwplattegronden, waardoor verschillende leefstijlen, doelgroepen en activiteiten naast elkaar kunnen bestaan.
Een tweede doelstelling is het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid. Dit wordt onder andere bereikt door het bundelen van verkeersbewegingen en een actievere programmering van belangrijke verkeersroutes.[7]

De voorgenomen woongebouwen kennen een diversiteit aan woningen/appartementen, waardoor verschillende doelgroepen de woningen kunnen kopen of huren, zodat voor een groot deel aan de eerste bovenomschreven doelstelling wordt voldaan. Aan de tweede doelstelling wordt ook voldaan omdat met de onderhavige bouwplannen het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid wordt bevorderd.

De ambitie van het Masterplan is verder om tot een gebied te komen met een sterke landschappelijke component. De kwaliteit van het groen en van het water wordt grotendeels op het grondgebied van de gemeente in de hoofdgroenstructuur verankerd, en belemmert daarmee niet de bewegingsvrijheid van ontwikkelaars. Door de ruimtes langs het groen steviger te programmeren en het groen meer structuur te geven, zal de belevingswaarde en gebruikswaarde van het landschap sterk verbeteren, bestaande kwalitatieve bomen zullen daarbij zoveel mogelijk behouden blijven.[8] Bergwijkpark moet in de toekomst een duidelijke signatuur krijgen, een gebied waar mensen graag komen. Dit wordt onder andere bereikt door het gebied sterker te positioneren en te verknopen met het lokale stadsweefsel – het gebied is al goed verknoopt met het regionale weefsel. Het gebied krijgt duidelijke entrees en krijgt een eigen programmatische dynamiek met een variatie in woningbouw,

[5] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 15.
[6] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 15.
[7] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[8] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.

kantoren en andere functies, waardoor het zich positief onderscheidt van aangrenzende gebieden in Amsterdam Zuidoost en Diemen Zuid.[9]
De nieuwe bebouwing moet qua maat en schaal passen bij het bestaande, en passen in een stedelijke locatie met grootstedelijke OV infrastructuur. Tegelijkertijd moet de uitstraling passen bij Diemen als dorp in de grote stad. Bergwijkpark moet functioneren als "stedelijk dorp". Het gebied krijgt een duidelijke landschappelijke hoofdstructuur die als de ruggengraat van het gebied de flexibiliteit en ontwikkelingen in de bouwvelden kan opvangen. Het nieuwe parkgedeelte krijgt een duidelijke begrenzing met programma aan de randen, waardoor het als verblijfsplek vanuit de bedrijven en woningen meer allure krijgt.[10]

De bouwplannen volgens de onderhavige aanvragen passen volgens het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque" (definitief, december 2015) binnen de voorwaarde, zoals hierboven geformuleerd, dat de nieuwe bebouwing past bij het bestaande, en ook dat de bebouwing past in een stedelijke locatie. Hierbij is de aanwezige grootstedelijke OV infrastructuur van groot belang.

Duurzame gebiedsontwikkeling
Het (aangepaste en uitgewerkte) Masterplan geeft de mogelijkheid om in de loop der tijd te reageren op wisselende omstandigheden. De nadruk ligt niet op programmatische aspecten of exact uitgewerkte stedebouwkundige en architectonische deelplannen. Duurzame gebiedsontwikkeling in het Masterplan blijkt vooral uit de manier waarop wordt omgegaan met de ontwikkeling.[11]

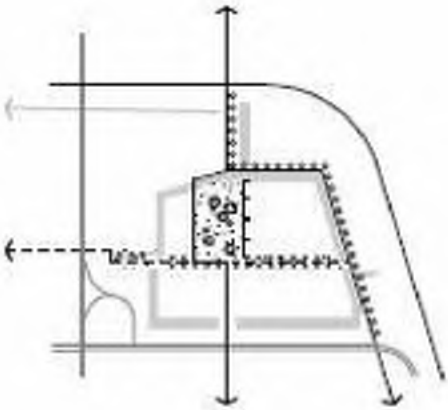
- Bij programma en doelgroepen wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de goede bereikbaarheid door middel van openbaar vervoer.
- Bij de aanleg van de ruimtelijke hoofdstructuur wordt uitgegaan van het bestaande.
- Hergebruik van complexen is mogelijk bij de gebouwen die blijven staan, een voorbeeld is de transformatie van Diemervijver tot "Campus Diemen Zuid".
- Aandacht voor een slimme afstemming van de uitvoeringsaspecten, zo wordt niet begonnen aan de openbare ruimte indien dit niet gekoppeld is aan een concrete gebouwde ontwikkeling.
- Verankering van duurzaamheid vindt plaats op alle schaalniveaus, de hoofdstructuur in het Masterplan, stedebouwkundige deelplannen, gebouwniveau, door rekening te houden met mogelijkheden voor bijsturing, aanpassing en vervanging.
- Verder wordt door gebruikswaarde te geven aan de openbare ruimten, het stimuleren van duidelijke gebiedskarakteristieken en – door de uitwerking van de architectuur – gestreefd naar een sterke binding van mensen aan hun (woon)omgeving.

Het nieuwe raamwerk
Het "raamwerk" van het toekomstige Bergwijkpark is dé verbindende factor in het gebied. De Bergwijkdreef zal als fysieke belemmering worden opgeheven waardoor er één sterk en krachtig gebied zal ontstaan met een duidelijke gebiedsidentiteit. De hoofdstructuur in de vorm van dit raamwerk is goed verbonden met de omliggende buurten. Het raamwerk van de openbare ruimte vervult niet alleen een ontsluitingsfunctie maar is in meerdere opzichten verbindend. Bestaande en nieuwe bebouwing komt op een betere manier middels voorkanten aan de hoofdontsluiting van de wijk liggen. De centrale parkruimte en de waterstructuur hebben ook een duidelijke verblijfswaarde.[12]

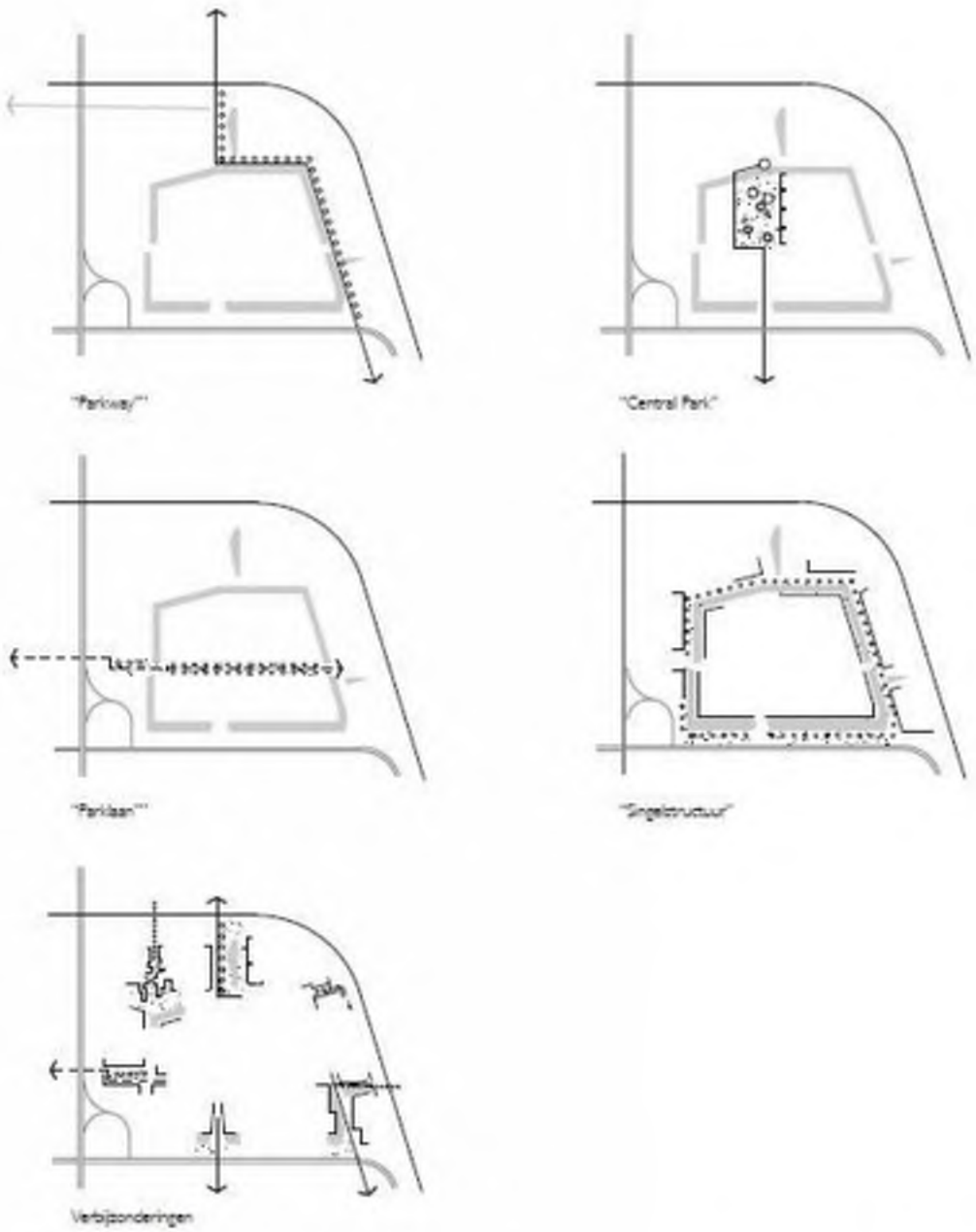
---

[9] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[10] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 16.
[11] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 17.
[12] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 26.

Afbeelding 2.1: ***Het Raamwerk volgens het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 27)***



Afbeelding 2.2: ***Het Raamwerk (met vier structuren) volgens het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 28)***



Afbeelding 2.3: De namen van de wegen en structuren zoals gebruikt in het Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking (blz. 29), achtereenvolgens "Parkway", "Central Park", "Parklaan", "Singeslstructuur", "Verbijzonderingen"

Het nieuwe raamwerk kan worden ontleed in vier structuren die de ruggengraat zullen gaan vormen van het nieuwe Bergwijkpark. Daarnaast zijn er enkele bijzondere plekken in het gebied.

- Ten eerste is er het centraal gelegen nieuwe "Central Park" in de zone waar op dit moment de verhoogde "Bergwijkparkdreef" ligt, met daarlangs een hoofdontsluiting.
- Ten tweede is er de hoofdontsluiting van het gebied die gevormd gaat worden door de nieuwe "Bergwijkparkway" (ook genoemd "Parkway"). Deze weg sluit aan de noordzijde aan op Diemen Zuid en aan de zuidoostzijde middels een nieuwe aansluiting op de Daalwijkdreef.
- Een derde structurerend element is de oost-west georiënteerde "Parklaan" die de ontsluiting vormt voor het binnengebied.

- De "Parklaan" is gelegen op het tracé van het huidige fietspad dat in oost-west richting het Metrostation Verrijn Stuartweg verbindt met Bergwijkpark Zuid. Een optie is om deze op termijn door te verbinden met Bergwijkpark Zuid.
- Enigszins afwijkend is de "Singelstructuur" aan de west- en zuidzijde van het plangebied, omdat deze wel belangrijk is in de beleving van het gebied maar geen belangrijke ontsluitingsfunctie heeft.
- Op een aantal plekken worden er "Verbijzonderingen" in het raamwerk aangebracht.[13]

2.3.4.2 Cluster 3 Eekholt

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevindt zich in Cluster 3 Eekholt van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

Afbeelding 2.4: ***Cluster 3 Eekholt, volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (blz. 72), met foto's van de bestaande kantoorgebouwen***

Over het Cluster 3 "Eekholt" wordt in paragraaf 3.7 van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" het volgende geschreven:[14]

Ligging
- Ligging tussen metrospoor en "Parkway".
- Ligging aan "Parkway".
- Aan zuidzijde aan metrostation Verrijn Stuart.

De ligging van Eekholt aan de "Parkway" zorgt voor een zekere dynamiek, hierbij is de noordzijde wat rustiger, en de zuidzijde bij station Verrijn Stuart levendiger en een logische plek voor eventuele voorzieningen.

Bestaande bebouwing
De bestaande bebouwing langs de Eekholt is te beschrijven als een reeks kantoorgebouwen met een solitair karakter. Als totaal is het een verzameling gebouwen zonder erg veel ruimtelijke samenhang. Deels zijn deze gebouwen recent, na 2000, gebouwd.

Ontsluiting
- Op enkele plekken vanaf de "Parkway".
- Vanaf het voorplein van station Verrijn Stuart.
- Langzaam verkeer, gelegen aan de oostelijke hoofdfietsstructuur van de "Parkway" en aan de fietsroute naar bedrijventerrein Verrijn Stuart.

Uitgangspunten voor uitwerking
- Geluidsafschermende bebouwing langs het spoor met oriëntatie op zuidwesten.
- Openheid richting "Parkway".

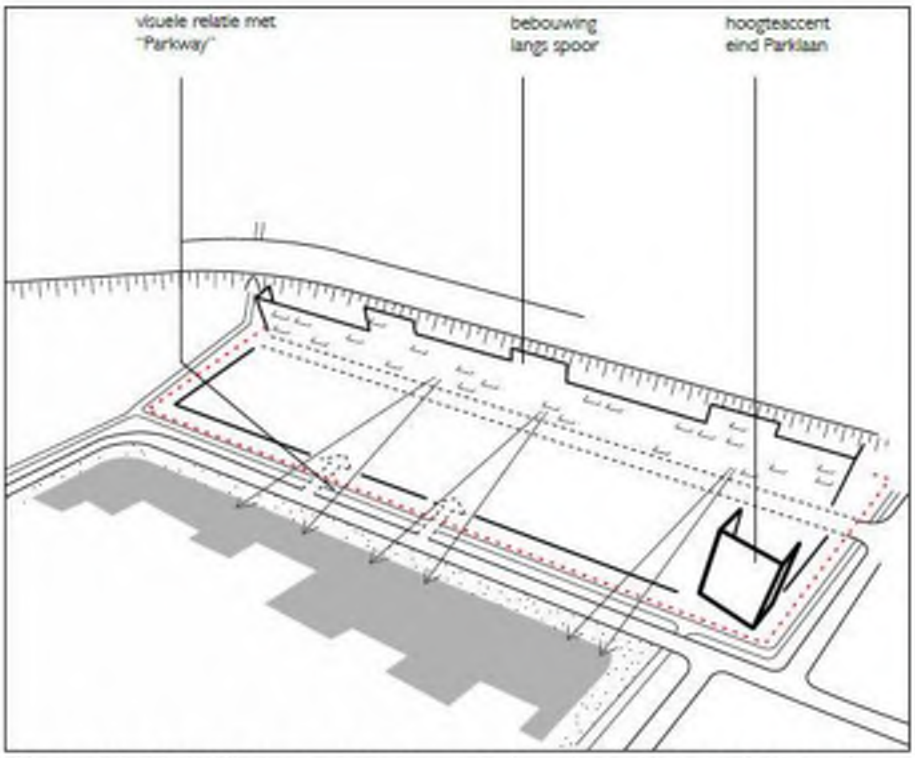
---

[13] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 28.
[14] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26 september 2013) blz. 72-73.

- Accent op zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" gelegen aan het voorplein van station Verrijn Stuart.

Op basis van het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque" (definitief, december 2015) is met deze randvoorwaarden ook rekening gehouden in de onderhavige bouwplannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, want de bebouwing langs het spoor zal worden gerealiseerd. Richting de weg "Parkway"/Eekholt hebben de gebouwen een open ontwerp.

(Het accent op de zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" aan het voorplein van metrostation Verrijn Stuartweg wordt niet met het onderhavige project gerealiseerd. Dit gebouw zal eventueel met een later te realiseren project worden gerealiseerd).



Afbeelding 2.5: ***Cluster 3 Eekholt. Plaats van de te bouwen bebouwing volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", blz. 73***

Afbeelding 2.6: ***Cluster 3 Eekholt. Plaats van de te bouwen bebouwing volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", blz. 73. Tekening waarop de nieuwe bebouwingsranden zijn aangegeven***

De Afbeelding 2.5 en 2.6, ontleend aan het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", geven aan hoe woongebouwen in het betreffende cluster dienen te worden geplaatst. Dat wil zeggen:

- Visuele relatie met de "Parkway".
- Bebouwing langs het spoor.
- Een hoogteaccent aan het einde van de "Parklaan".

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zullen in het hiervoor beschreven "Cluster 3 Eekholt" worden gerealiseerd.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ten behoeve waarvan de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing is opgesteld, zullen in het hiervoor beschreven "Cluster 3 Eekholt" worden gerealiseerd. De conclusie luidt dat de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen binnen de richtlijnen van het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

2.3.5 Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020

Het Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020 heeft een wettelijke status op grond van de Wet milieubeheer (Wm) en vormt een globale milieuvisie op hoofdlijnen met een gebiedsgerichte insteek, waarbij waar mogelijk in een meer integrale benadering is voorzien. Het milieubeleid moet een positieve impuls geven op de leefbaarheid en duurzaamheid van de gemeente Diemen. Gezondheid, hinder en veiligheid en de vraag of de huidige activiteiten de toekomst bedreigen of lasten afwentelen op anderen staan centraal. De gemeente Diemen wilde in de periode 2008 tot en met 2010 aantoonbare resultaten geboekt hebben op het gebied van energiebesparing en duurzame energie. Uitgangspunt daarbij is de Trias energetica. In volgorde van belangrijkheid betekent dit het volgende:

1. de mogelijkheden van energiebesparing optimaal benutten.
2. zoveel mogelijk duurzaam opgewekte energie verbruiken.
3. op een efficiënte wijze gebruik maken van fossiele brandstoffen.

Ten aanzien van het plangebied Bergwijkpark is in het beleidsplan opgenomen dat bij de herontwikkeling uitgangspunt is dat tenminste alle gangbare energiemaatregelen worden getroffen op het gebied van energiebesparing en duurzame energie (warmte/koudeopslag in de bodem of warmtelevering, zongerichte

verkaveling woningen, extra isolatie woningen, beperken warmte- en koudevraag, energiezuinige apparatuur, opwekken duurzame energie). Verder wordt – voor zover nodig – het planologisch mogelijk gemaakt dat kleine windturbines worden geplaatst op bedrijventerreinen en op (hoge) gebouwen in de woongebieden.

Voor de beantwoording van de vraag hoe met duurzaamheid wordt omgegaan bij de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, overeenkomstig het Milieubeleidsplan, wordt verwezen naar de conclusies bij de onderstaande Paragraaf 2.3.6 "Actieplan Energiebeleid 2013-2017".

2.3.6 Actieplan Energiebeleid 2013-2017

Het Actieplan Energiebeleid 2013-2017 "Diemen verduurzamen en energieneutraal maken in 2040" is vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen d.d. 25 april 2013.

De gemeente Diemen voert een actief energiebeleid om Diemen duurzamer en uiteindelijk in 2040 energieneutraal[15] te laten worden. De gemeente wil in de eerste plaats hierin zelf het goede voorbeeld geven. Dit, door als gemeente zelf voldoende energie te besparen en duurzame energie op te wekken en daarover te communiceren. Daarnaast is het accent bij de uitvoering van het energiebeleid verschoven van het informeren en kennisuitwisseling naar het opzetten van samenwerking met burgers, bedrijven en organisaties met als doel om concrete resultaten te bereiken.
Diemen streeft ernaar om in het jaar 2040 in regionaal verband energieneutraal te zijn (EN2040). Dit betekent dat alle energie die in de gemeente/regio duurzaam wordt verbruikt, in de gemeente/regio duurzaam moet zijn opgewekt. In de periode 2013-2017 dient 15% energie te worden bespaard. De gemeente realiseert deze doelstelling voor de eigen organisatie (gebouwen, openbare verlichting, en dergelijke) en ondersteunt de doelgroepen (bewoners, bedrijven en instellingen) bij het realiseren van deze doelstelling. In deze periode 2013-2017 dient 10% van de energiebehoefte duurzaam te worden opgewekt. De gemeente wil deze doelstelling realiseren voor de eigen organisatie en ondersteunt de doelgroepen (bewoners, bedrijven en instellingen) bij het realiseren van deze doelstelling.
De gemeente werkt in regionaal verband samen indien dit leidt tot een duidelijke meerwaarde. Voordat een nieuwe activiteit wordt opgepakt, wordt deze SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) uitgewerkt. Voor het uitvoeren van de activiteit dient aantoonbaar maatschappelijk draagvlak te zijn.
Vanaf september 2012 zijn de prioritaire projecten voor de gemeente:
1. invoeren energiezorg in gemeentelijke gebouwen;
2. vormen van duurzaamheidkringen van bedrijven met duurzame ambities.[16]
Vanaf 2013 komen daar nog enkele (A&M[17])-activiteiten bij die met name gericht zijn op energiebesparing in de bestaande woningvoorraad, waaronder het maken van afspraken met woningcorporaties. Daarnaast gaat het om een gebouw- of buurtgerichte aanpak en/of een individuele aanpak gericht op alle huishoudens met een zeer hoog bovengemiddeld gas- en/of elektriciteitsverbruik en/of huishoudens met een laag inkomen (integratie met het armoedebeleid). Andere prioritaire activiteiten die worden voortgezet hebben betrekking op: windturbines (in het buitengebied), biomassacentrale (in A&M-verband), en warmtelevering (Bergwijkpark Noord).

Met betrekking tot de activiteiten, die volgens het Actieplan worden en zullen worden uitgevoerd, hebben de volgende activiteiten betrekking op het plangebied van Bergwijkpark Noord en voor het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

"(…)
Doelgroep woningen en inwoners

[15] Energieneutraal betekent volgens blz. 15 van het *Actieplan Energiebeleid 2013-2017* van de gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 25 april 2013) dat alle energie die in de gemeente/regio wordt verbruikt in de gemeente /regio duurzaam is opgewekt.
[16] *Actieplan Energiebeleid 2013-2017* blz. 15.
[17] A&M is Amstelland & Meerlanden: formeel samenwerkingsverband van de gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Mogelijk nieuwe activiteiten voor de periode 2013-2017

(…)

4.8 Aangescherpte EPC afspreken bij nieuwbouw (LKA).

Hierbij wordt vermeld in verband met het project Bergwijkpark:
Voor de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord werd in het verleden uitgegaan van een energieprestatie op locatie van 8. Dit kan inmiddels eenvoudig worden bereikt door warmtelevering en WKO en "is dus niet meer zo bijzonder". "De behoefte aan het met ontwikkelaars afspreken van een aangescherpte (bovenwettelijke) EPC, vaak resulterend in een lagere grondopbrengst voor de gemeente, is niet meer aanwezig".

(…)

Thema verkeer en vervoer

Uitgevoerde activiteiten in 2008-2012 en die worden voortgezet in 2013-2017

(…).

6.2 Verbeteren van het collectief vervoer (deels LKA).

Hierbij wordt vermeld in verband met het project Bergwijkpark:
In het kader van de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord (wordt) zoveel mogelijk een gebiedsgerichte aanpak toegepast voor een goed openbaar vervoer aanbod en goede fiets/voetgangersvoorzieningen.

(…)"

Het aspect duurzaamheid bij het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is er vooral in gelegen dat Stadsverwarming zal worden gebruikt voor de warmtevoorziening, en dat besloten is om het puin dat vrijkomt bij de sloop van gebouwen ten behoeve van het project zoveel mogelijk her te gebruiken binnen het plangebied Bergwijkpark.

Er wordt voldoende aan energiebesparing gedaan om aan de norm die voor de bouwplannen gelden te voldoen, namelijk de EPC norm van 0,4.

2.3.7 Woonvisie Diemen 2013-2017

De Woonvisie Diemen 2013-2017 is op 28 november 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. De woonvisie verwoordt het woonbeleid voor de jaren 2013-2017 van de gemeente. Het uitgangspunt is een evenwichtige opbouw van de bevolking en de woningvoorraad, waarbij de kwaliteiten en de variatie als centrale opgaven voor de toekomst staan. Het accent op het gebied van de woningbouw ligt de komende jaren in Diemen op de herontwikkeling en de doorontwikkeling van bestaande locaties en op de bestaande woningvoorraad. Het streven is gericht op een optimale verdeling van de beschikbare woningvoorraad, uitgaande van het zo goed mogelijk laten aansluiten van het aanbod bij de vraag. Daarnaast legt de woonvisie ook verbindingen met het beleid op aanpalende terreinen als zorg en welzijn, duurzaamheid, en leefbaarheid en veiligheid. Dit betekent investeren in ruimtelijke kwaliteiten, aandacht voor bestaande wijken, uitgaande van een levensloopbestendige, veilige, schone en duurzame leefomgeving.

De woonvisie is gefundeerd op twee doelstellingen:

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

In paragraaf 3.1.2 wijst de Woonvisie op het Europees huurbeleid. Per 1 januari 2011 is er een belangrijke maatregel in werking getreden voor de toewijzing van sociale huurwoningen. In het kader van de bestrijding aan oneigenlijke staatssteun is bepaald dat woningcorporaties minimaal 90% van hun sociale huurwoningen moeten toewijzen aan huishoudens met een belastbaar jaarinkomen tot € 33.614,-. De resterende 10% van de sociale

huurwoningen mogen zij toewijzen aan huishoudens met een hoger inkomen. Deze maatregel betekent dat in vergelijking met de huidige praktijk een deel van de woningzoekenden geen sociale huurwoning meer toegewezen kan krijgen. Er zal op lokaal niveau (en op regionaal niveau) dus beleid moeten komen om de huishoudens met een hoger inkomen dan € 34.000,- adequaat te kunnen huisvesten.

Volgens de Woonvisie (blz. 33) dient, om ervoor te zorgen dat er voldoende passende en betaalbare woonruimte beschikbaar komt voor de diverse doelgroepen, de doorstroming binnen Diemen te worden bevorderd. In de praktijk betekent dit, dat bij het ontwikkelen aan nieuwbouwplannen rekening zal moeten worden gehouden met de doorstroommogelijkheden voor inwoners van Diemen en de rest van de regio. Een instrument om de vraag en woningbehoefte meer centraal te kunnen stellen is fasering. Door te faseren kunnen bijvoorbeeld in Plantage de Sniep verschillende type woningen op verschillende momenten voor woningzoekenden (wanneer de markt daar om vraagt) op de markt worden gebracht. Daarmee kunnen meer (grotere) woningen met een betaalbare prijs vrijkomen. Met ontwikkelaars en beleggers zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt, onder andere voor de te realiseren woningen op de bouwlocatie Plantage de Sniep en op de bouwlocatie Bergwijkpark Noord.

Volgens paragraaf 7.2 (blz. 34) van de Woonvisie ligt het accent in Diemen op de herontwikkeling en doorontwikkeling van bestaande locaties. De belangrijkste projecten in de gemeente betreffen:

- Realisatie woonwijk Plantage de Sniep.
- Relatie van de Brede HOED.
- Herontwikkeling vrijkomende schoollocaties in Diemen Noord.
- Herontwikkeling Bergwijkpark Noord.
- Zuidflank Wilhelminaplantsoen.
- Herontwikkeling van De Kiezel.
- Uitbreiding winkelcentrum Diemerplein.

In paragraaf 7.2.4 van de woonvisie wordt nader ingegaan op de herontwikkeling van Bergwijkpark Noord. Daar staat het volgende:
"*In 2007 is door de gemeenteraad besloten het kantorengebied Bergwijkpark Noord samen met marktpartijen op een kwalitatief hoog niveau te herontwikkelen tot een gemengd woon- en werkgebied. Om het gebied weer een impuls te geven, is een Strategisch Masterplan voor Bergwijkpark Noord vastgesteld waarin beschreven wordt hoe het gebied stap voor stap ontwikkeld kan worden. Met het plan wil de gemeente eigenaren, gebruikers, ontwikkelaars, investeerders en andere belangstellenden inspireren en faciliteren om mee te doen. Belangrijke aanleiding voor het masterplan is de situatie op de Amsterdamse kantorenmarkt. Die markt kampt al enige jaren met een groot aanbod en veel leegstand, net als in Bergwijkpark Noord. Omdat het gebied met auto en openbaar vervoer zeer goed bereikbaar is, kan het een belangrijke rol blijven spelen in het stedelijk centrumgebied van de Amsterdamse regio. Met de directe nabijheid van het station Diemen Zuid leent deze locatie zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het (middel)duur segment, woon-werkwoningen en sociale huur met een luxe uitstraling.*
Snippe Projecten BV heeft de eerste stap gezet. Deze vastgoedonderneming heeft Diemervijver aangekocht. Daarnaast wil deze vastgoedonderneming ook andere panden in Bergwijkpark Noord verwerven en herontwikkelen, waardoor het een belangrijke samenwerkingspartner is voor de gemeente Diemen. De gemeente gaat samen met Snippe [Bergwijkstadspark BV] het masterplan verder uitwerken in een Stedebouwkundig plan voor dit gebied."

Het onderhavige project past als volgt in het geformuleerde beleid van de Woonvisie Diemen 2013-2017 voor het gebied Bergwijkpark. Volgens de Woonvisie "leent de locatie Bergwijkpark zich, met de directe nabijheid van het station Diemen Zuid, voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer eengezinswoningen), appartementen in het (middel)duur segment, woon-werkwoningen en sociale huur met een luxe uitstraling". Het onderhavige project voor de bouw van in totaal 358 appartementen heeft tot doel om appartementen in het middeldure koop- en huursegment te realiseren. De nadruk zal liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het project past om die redenen in de Woonvisie.

2.3.8 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem. De manier waarop parkeren in Diemen in 2020 is geregeld, moet daarom worden afgestemd op de verschillende economische, sociale en leefbaarheidsdoelstellingen van Diemen. Het parkeerbeleid stelt de volgende ambitie voor: "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 schaarse openbare ruimte". De gemeente Diemen tracht te voorkomen dat een overloop vanuit bedrijventerreinen en kantorenlocaties richting woonwijken en andere delen van Diemen ontstaat.
Daarnaast wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het "parkeren op eigen terrein" is hierbij het uitgangspunt. Met het realiseren van bovenstaande doelen levert het parkeerbeleid een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en waarborging van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Diemen. Het parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Met het parkeerbeleid volgens het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 is rekening gehouden in de onderhavige plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het "parkeren op eigen terrein" is hierbij het uitgangspunt. Hiermee is in de uitwerking van het onderhavige project rekening gehouden.
Voor de beantwoording van de vraag hoe het parkeren in het project exact is geregeld wordt verwezen naar Paragraaf 6.7 "Parkeren".

2.3.9 Groenbeleid – Groenplan Diemen

In het "Groenplan Diemen, Visie op groenstructuur, groenbeleid en groenbeheer" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 oktober 2011) wordt met betrekking tot het kantorengebied Bergwijkpark en het park zelf geschreven dat het (Bergwijk)park is omringd door kantoren in een ruime stedelijke structuur en dat om het park ecologisch ingerichte watergangen liggen die in de wijk doorlopen. Het park functioneert op dit moment volgens het Groenplan matig. Er zijn weinig gebruikers door het ontbreken van woongebieden in de nabije buurt. Het park wordt voornamelijk benut door passanten en in het zuidelijk deel is er enige verblijfsrecreatie. De kwaliteit van de groenvoorzieningen is over het algemeen goed. Het park is plaatselijk echter onoverzichtelijk en sociaal onveilig.
Er worden, volgens het Groenplan, plannen ontwikkeld voor de herinrichting van het gehele kantorencomplex Bergwijkpark, maar deze zullen pas op langere termijn realiteit kunnen worden. Het Groenplan stelt voor de komende periode daarom een vorm van tussentijds gebruik voor.

Opties voor het streefbeeld voor de planperiode (< 10 jaar):
- Ruimte voor stadsnatuur en natuureducatie. Aansluiten via Gooiseweg naar het buitengebied.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor tijdelijke volkstuinen/moestuinen of een kinderdorp/bouwspeelplaats.
- Uitbreiding van oppervlaktewater in combinatie met de ruimtelijke planvorming.

Streefbeeld voor de toekomstige planontwikkeling (>10 jaar):
- Bij de herinrichting van de wijk Bergwijkpark een duidelijke interne ontsluiting van het autoverkeer realiseren.
- Bij de herinrichting van het Bergwijkpark het water als belangrijke drager houden en ecologisch ontwikkelen.

Afbeelding 2.7: ***De huidige groenstructuur van het Bergwijkpark en omgeving (figuur uit het Groenplan Diemen, blz. 154)***

In het Groenplan wordt voor het park (Bergwijkpark) het volgende voorgesteld:

1. Aansluiting zoeken bij burgerinitiatieven, voor realisatie van bijzondere, tijdelijke (<10 jaar), gebruiksfuncties voor het park (Bergwijkpark).
2. Bij de planvorming van het park (Bergwijkpark) de waardevolle structuren behouden, en de doorlopende groenstructuren in het plan inpassen.
3. Mogelijk is het gebied geschikt voor een tijdelijk evenemententerrein (<10 jaar)

Van belang is dat het park (het Bergwijkpark) zelf geen onderdeel uitmaakt van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Aan de bovenstaande drie punten (voorstellen) behoeven de plannen volgens de onderhavige aanvragen derhalve niet te worden getoetst, en is het project dan ook niet getoetst.

Volgens het Groenplan (blz. 154) wordt ten behoeve van de herinrichting van het gebied Bergwijkpark voorgesteld:

1. Waardevolle bomen behouden.
2. Voldoende ruimte reserveren om het groene karakter van de dreven en van de langzaam-verkeerroutes aan alle vier de zijden van het park te kunnen handhaven.
3. Gebruik maken van de waterstructuur.

Aan de bovengenoemde drie voorstellen voor de herinrichting van het gebied Bergwijkpark kan (voor zover van toepassing) binnen het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden voldaan, waarbij wordt opgemerkt dat er geen waardevolle bomen binnen het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aanwezig zijn.

2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Diemen 2010-2028

Door de gemeente Diemen is de beleidsnota "Waterplan Diemen 2010-2028 - Diemen zet water op de kaart" opgesteld, en is vastgesteld d.d. 14 oktober 2009. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een verdere bespreking en toepassing van het Waterplan Diemen 2010-2028 komt in Paragraaf 8.5 "Water(paragraaf)" aan de orde.

2.3.11 Natuurbeleidsplan Diemen

Het Natuurbeleidsplan Diemen dateert van november 2009. Het streven van de gemeente Diemen voor wat betreft het natuurbeleid is in het Natuurbeleidsplan als volgt omschreven: "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".

Uit de Natuurwaardenkaart blijkt dat de gemeente Diemen een natuurrijke gemeente is. Op de Natuurwaardenkaart wordt de natuurwaarde van een bepaalde gebiedseenheid uitgedrukt in een cijfer van 1 tot en met 5.
De natuurwaarden van de taluds van de rijkswegen en spoorwegen plus de groenstroken die er direct langs liggen zijn hoger dan die van de omringende woonwijken (gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart). Deze taluds en groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute voor zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen.

Over het gebied Bergwijkpark wordt in het Natuurbeleidsplan het volgende geschreven:
"*Het gebied tussen Gooiseweg, Daalwijkdreef en het metrospoor zal worden omgevormd van grootschalig kantorengebied tot een gemengd woon/werkgebied. Hierbij zal uiteindelijk 60.000 m² openbaar groen en water worden gerealiseerd (op een totaal planoppervlak van 42 hectare). De huidige natuurwaarden liggen in de randen van het gebied (talud Gooiseweg en rond het opstelterrein van de Metro) en in het Bergwijkpark (....). Bij de herinrichting blijft het groene talud van de Gooiseweg gehandhaafd. Het park zal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt wijkgroen, waarbij waterpartijen een belangrijke rol zullen spelen*".[18]
Als actie wordt genoemd: "*Alle waterpartijen in het plangebied Bergwijkpark worden natuurvriendelijk uitgevoerd. Het talud van de Gooiseweg wordt met struweel en takkenrillen ontoegankelijk gemaakt.*"[19]

De huidige natuurwaarden met betrekking tot het onderhavige project zijn beschreven in Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.6.
De natuurwaarden van het talud langs de spoorlijn/metrolijn, plus de direct aanliggende groenstroken, zijn veelal gewaardeerd met een 2 in de Natuurwaardenkaart Diemen. Deze taluds en de direct aanliggende groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute voor zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als de basis van de ecologische structuur van Diemen. Ter hoogte van het onderhavige projectgebied is van de waarde 2 op de Natuurwaardenkaart geen sprake, maar van de waarde 1.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied waar voorheen kantoorgebouwen stonden. Deze kantoorgebouwen zijn gesloopt. Bijzondere natuurwaarden zijn niet in het gebied waar de gebouwen worden gebouwd aanwezig, behalve langs het talud van de metrolijn. Dit talud van de metrolijn blijft behouden met het onderhavige project.

[18] *Natuurbeleidsplan Diemen* (november 2009) blz. 36-37.
[19] *Natuurbeleidsplan Diemen* (november 2009) blz. 37.

Het talud van de metrolijn/spoordijk, dat een belangrijke natuurfunctie heeft voor de ecologische structuur van Diemen, blijft behouden en zal waar mogelijk worden verbeterd. Zie verder ook Hoofdstuk 4, Paragraaf 4.6 en Hoofdstuk 7, Paragraaf 7.7.

2.3.12 Beleidsnota Cultuurhistorie

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Diemen met betrekking tot de cultuurhistorie en de archeologie is verwoord in de Beleidsnota Cultuurhistorie (d.d. 22 oktober 2003 vastgesteld door de gemeenteraad).
De in de beleidsnota geformuleerde doelstellingen zijn:

1. De aanwezige cultuurhistorische waarden inventariseren en documenteren.
2. Deze waarden beschermen door beheer en instandhouding te stimuleren en waar nodig te ondersteunen.
3. Behoud door ontwikkeling realiseren door het aangeven van mogelijkheden waardoor op verantwoorde wijze een nieuwe toekomst wordt geboden aan de aanwezige cultuurhistorische waarden.
4. De bewustwording over de cultuurhistorie van Diemen vergroten en de samenwerking met externe partijen die te maken hebben met cultuurhistorie te versterken.

Een verdere bespreking en toepassing van de Beleidsnota Cultuurhistorie komt in Hoofdstuk 3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "Cultuurhistorie en Archeologie" aan de orde.

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

3.1 Cultuurhistorie

Algemeen

Er is relatief veel geschreven over de geschiedenis van Diemen. Belangrijke boeken over de geschiedenis zijn *Diemen buyten Amsterdam* (gemeente Diemen, 1987)[20] en *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam, 2009)[21]. Verder is van belang het boek *Amsterdamse boeren* (Hilversum, 2014)[22]. Zie verder ook de website van de Historische Kring Diemen en de Beleidsnota Cultuurhistorie (2003) van de gemeente Diemen. Deze bronnen zijn gebruikt voor de onderhavige paragraaf over de Cultuurhistorie van Diemen.

Vroegste bewoning van Diemen

Het grondgebied van Diemen werd van oorsprong aan drie zijden door water omgeven. Aan de noordzijde door het IJ, aan de westzijde door het Watergraafsmeer en aan de oostzijde door het riviertje de Diem (of de Diemen) dat het IJ met het Bijlmermeer verbond. Aan de overzijde van de Diem lag, en ligt, de polder Overdiemen. Overdiemen werd ontgonnen vanaf de dijk langs de Diem. Delen van de oorspronkelijke ontginningsassen zijn nog goed herkenbaar, zoals bij delen van de Ouddiemerlaan en bij de Overdiemerweg. De Diemer- en Venserpolder werden ontgonnen vanaf de (Oud)Diemerlaan en vanaf de weg van Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel, de Ouderkerkerlaan.[23]
Volgens Chris de Bont in zijn boek *Amsterdamse boeren* zijn we door archeologisch onderzoek over de ontginning van het gebied van Diemen redelijk goed ingelicht.[24] Met oude archiefstukken komt Diemen er bekaaider vanaf. Diemen wordt voor het eerst in 1226 vermeld.[25] De ontginningen van het oude veengebied rondom wat nu Diemen heet wordt uitvoerig beschreven in het genoemde boek *Amsterdamse boeren*[26]. Chris de Bont gaat uit van een ontginningsrichting vanuit de Bijlmermeer. Hij schrijft echter, dat het grootste deel van het gebied in de twintigste eeuw is volgebouwd, en dat daardoor een aantal vragen moeilijk zijn te beantwoorden. De vaak minimale sporen van van verspreid in de veenkavels gelegen boerderijen uit de eerste ontginningsfase zullen verloren zijn gegaan door de grootschalige zandopspuiting die aan de bebouwing van dit gebied vooraf is gegaan.[27]

Langs de oevers van de Diem kunnen ondergronds sporen van bewoning uit de Late Middeleeuwen worden aangetroffen. Op enkele plekken is bijvoorbeeld een huisterp gevonden met overblijfselen van oude funderingen en dergelijke. Meer geconcentreerde bewoning in het gebied vond rond het jaar 1100 plaats op een terp te Oud Diemen op de plek van de voormalige kerk en de huidige begraafplaats "Gedenk te sterven". In de ondergrond zijn resten bewaard gebleven van deze historische kern. Door nader archeologisch- en archiefonderzoek is echter duidelijk geworden dat het oudste Diemen gezocht moet worden aan de zuidoostkant van de Diem in Overdiemen en Diemerdam en niet op de plek die nu Oud-Diemen heet.[28]

---

[20] Jan Mulder, Hanna Blok en Karin van Reenen, *Diemen buyten Amsterdam* (Diemen 1987).
[21] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009).
[22] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014).
[23] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009) blz. 75-109.
[24] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227.
[25] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227.
[26] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 227-240.
[27] Chris de Bont, *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen* (Hilversum 2014) blz. 240.
[28] Hanna Blok, Wiard Krook, Pieter van Reenen en Ruud Wiggers, *Diemen in het land van Amstel* (Amsterdam 2009) blz. 75.

Afbeelding 3.1: Detail van de "Caerte van Noorthollant" (in 1575 gedrukt naar de kaart van Joost Jansz Beeldsnijder, in 1608 gewijzigd uitgegeven door Harman Allertsz Van Warmenhuysen te Amsterdam). Het gebied Bergwijkpark is globaal met rood aangegeven

Op één van de oudste kaarten van Diemen is het gebied te zien waarbinnen zich nu het gebied van Bergwijkpark Noord bevindt, direct ten westen van het Bijlmermeer, toen dit nog een meer was, zie hierboven bij Afbeelding 3.1.

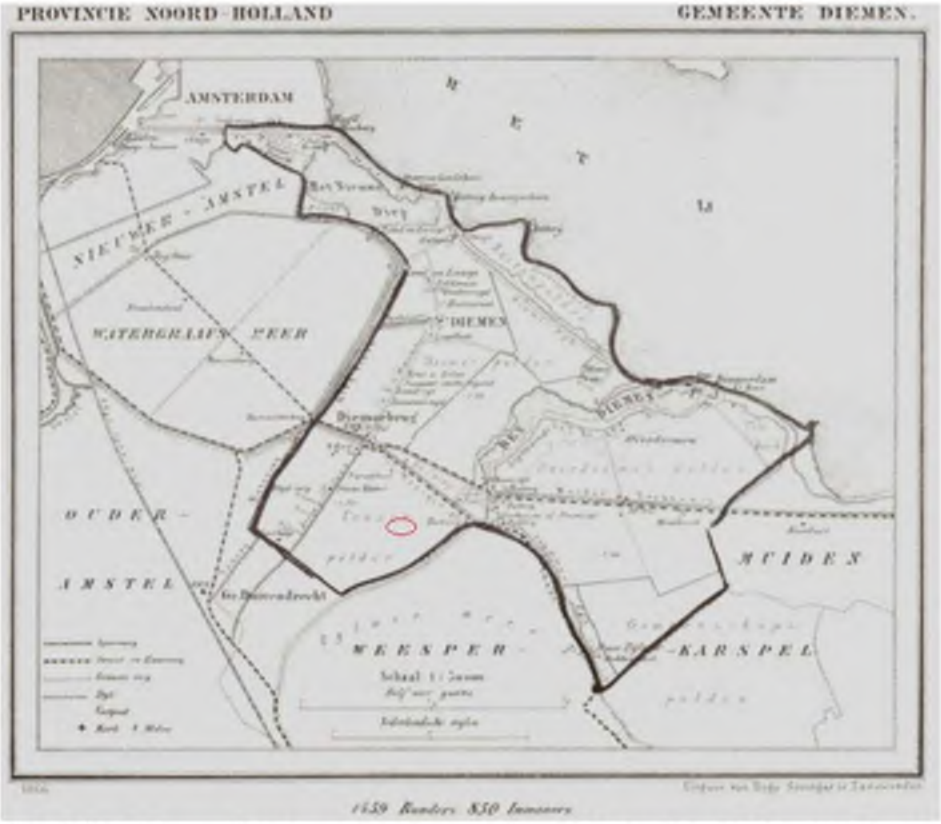
Diemen in de 17e eeuw

Een doorsnijding van de polder(s) bij Diemen vond in de 17e eeuw plaats toen de Weespertrekvaart en de Muidertrekvaart werden gegraven, deels langs bestaande waterlopen. Op de plaats bij de brug over de trekvaart, de Diemerbrug, en nabij de plaats waar deze trekvaarten zich splitsen, ontstond een economisch knooppunt. Daardoor verplaatste het centrum van Diemen zich in die tijd in zuidelijke richting naar dit knooppunt, toen gelegen bij één van de belangrijkste verkeers- en waterontsluiting van het gebied, de verbinding van Amsterdam naar de Rijn en naar Duitsland. Deze vaarweg werd dan ook wel de "Keulse vaart" genoemd. Bij de Diemerbrug werden timmerplaatsen, smederijen, tapperijen, herbergen en pakhuizen opgericht. Dit ten behoeve van de dienstverlenende functie voor het passerende goederen- en personenvervoer in de trekvaarten.[29]

Diemen in de 18e eeuw en 19e eeuw

[29] *Beleidsnota Cultuurhistorie*, gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003) blz. 16.

In de achttiende en de negentiende eeuw onderging het landschap zodoende een geleidelijke verandering. De drooggelegde meren werden in cultuur gebracht en het buurtschap Diemerbrug nam de centrumfunctie van Diemen over, dat voortaan Oud-Diemen werd genoemd.[30]
Op de kaart, die hieronder op Afbeelding 3.2 wordt weergegeven, is de Venserpolder goed te zien. Het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ligt ten noordwesten van de (in 1626) ingepolderde Bijlmermeer.



Afbeelding 3.2: ***Kaart van de gemeente Diemen afkomstig uit J. Kuyper, Gemeente Atlas van Nederland (1866) (met in rood aangegeven een globale aanduiding van het plangebied)***

Diemen in de 20e eeuw

In de jaren '60 van de twintigste eeuw vond de verdere ontwikkeling van Diemen in eerste instantie in noordelijke richting plaats. In de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw werd Diemen Zuid, en de kantorenlocatie Bergwijkpark, ter plaatse van de Venserpolder ontwikkeld. Later, in de jaren negentig van de twintigste eeuw, werd de woonwijk Diemen Noord voltooid. In die periode werd ook de wegeninfrastructuur fors uitgebreid. De ring Amsterdam en de A9 met een aansluiting op de A1 hebben het gebied doorsneden en verder versnipperd.
Op de hieronder bij Afbeelding 3.3 getoonde negentiende-eeuwse kaart is de Venserpolder te zien en ook de ingepolderde Bijlmermeer. Op dat moment waren, zo blijkt uit de kaart (links), zowel de Venserpolder als de Bijlmermeer nog agrarisch gebied en vrijwel onbebouwd. Volgens de luchtfoto rechts, van zo'n honderd jaar later, is zowel de Venserpolder (waaronder de directe omgeving van het projectgebied van de onderhavige omgevingsvergunning aanvragen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 als ook de Bijlmermeer vrijwel volledig bebouwd.

[30] *Beleidsnota Cultuurhistorie*, gemeente Diemen (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003) blz. 16.

Afbeelding 3.3: ***Links een negentiende-eeuwse kaart (1879) met daarop de Venserpolder en de ingepolderde Bijlmermeer, en rechts een luchtfoto van vrijwel hetzelfde gebied circa honderd jaar later. Het plangebied Bergwijkpark (en het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) bevindt zich ongeveer in het centrum van beide afbeeldingen***

Conclusies Cultuurhistorie en het Projectgebied

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen in de Venserpolder aan de oostkant van de vroegere Diemerweg/Diemerlaan (ten zuiden van de Weespertrekvaart), ten westen van het vroegere Bijlmermeer. Volgens de bestudeerde historische kaarten en boeken, waaronder het eerder genoemde boek *Diemen buyten Amsterdam*, was er in dit gebied geen of nauwelijks bebouwing en bewoning aanwezig. Er is geen (vroegere) boerderij in het gebied van Bergwijkpark (en dus ook niet in het gebied volgens de onderhavige aanvraag) op de historische kaarten te vinden – de boerderijen stonden ten westen van de Diemerweg/Diemerlaan. Wel waren er ten tijde van circa 1570 in het gebied enkele watermolens aanwezig.[31] Het gehele gebied is tot circa 1968 in gebruik geweest als weiland. Om die reden is het volledige projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 cultuurhistorisch van minder belang, en kan het project voor wat betreft dit aspect worden ontwikkeld.

3.2 Archeologie

[31] Jan Mulder, Hanna Blok en Karin van Reenen, *Diemen buyten Amsterdam* (Diemen 1987) blz. 6.

3.2.1 Rijksbeleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, die met een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg van 1 september 2007[32]) in de Nederlandse wetgeving werd geïmplementeerd. De doelstelling van deze wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen.
Verder wordt met de genoemde aanpassing van de wet bevorderd, dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.
De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen.
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

3.2.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Diemen met betrekking tot de archeologie is verwoord in de Beleidsnota Cultuurhistorie (vastgesteld d.d. 22 oktober 2003).
De in de beleidsnota geformuleerde doelstellingen zijn:

1. De aanwezige cultuurhistorische waarden inventariseren en documenteren.
2. Deze waarden beschermen door beheer en instandhouding te stimuleren en waar nodig te ondersteunen.
3. Behoud door ontwikkeling realiseren door het aangeven van mogelijkheden waardoor op verantwoorde wijze een nieuwe toekomst wordt geboden aan de aanwezige cultuurhistorische waarden.
4. De bewustwording over de cultuurhistorie van Diemen vergroten en de samenwerking met externe partijen die te maken hebben met cultuurhistorie te versterken.

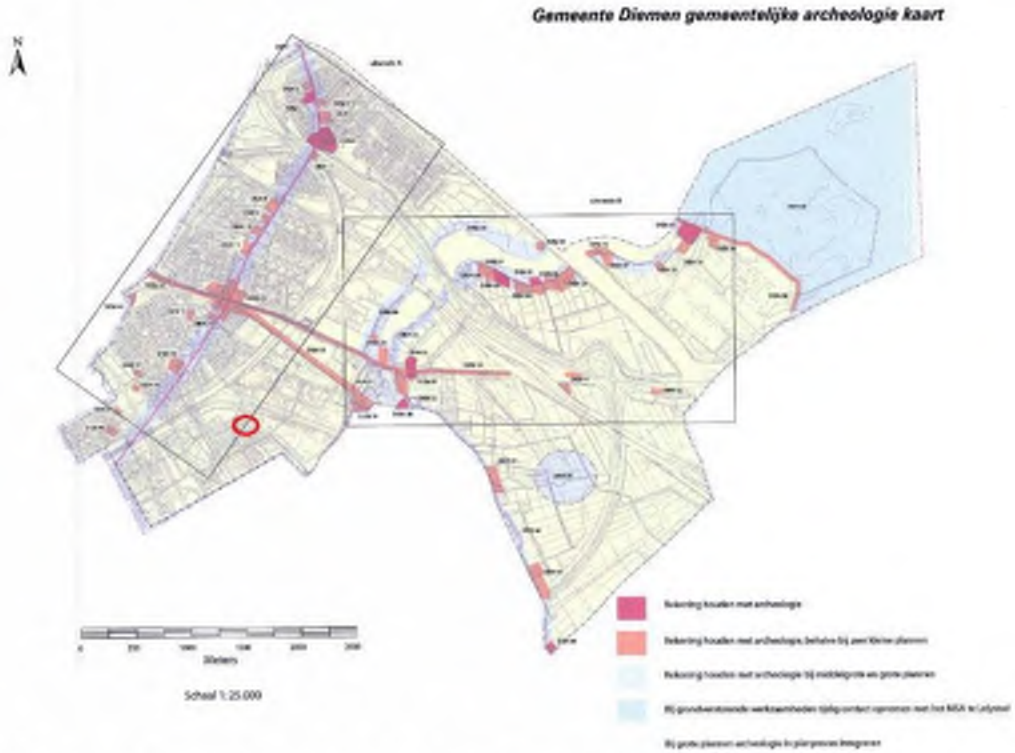
In de beleidsnota worden de gebieden beschreven die archeologisch van belang zijn in Diemen. Het gebied Bergwijkpark Noord wordt niet als zodanig beschreven.

3.2.3 Archeologie en het Projectgebied

Mede op basis van de eerder genoemde Beleidsnota Cultuurhistorie van de gemeente Diemen is het aspect archeologie van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het onderhavige project getoetst. Het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied liggen in de Venserpolder, ten oosten van de vroegere Diemerweg/Diemerlaan (ten zuiden van de Weespertrekvaart) zijnde

[32] Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden d.d. 1-9-2007.

de weg van Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel, en ten westen van het vroegere Bijlmermeer. Volgens de gemeentelijke Archeologiekaart van de gemeente Diemen is de archeologische verwachting van dit gebied laag. In Bergwijkpark en het projectgebied bevinden zich geen rijksmonumenten en/of gemeentelijke monumenten of beeldbepalende panden. Ook heeft Bergwijkpark, en dus het projectgebied, vanuit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland geen waarde toegekend gekregen. Hieruit volgt dat het project kan worden uitgevoerd en dat er geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is of dat er andere maatregelen dienen te worden genomen.



Afbeelding 3.4: Gemeentelijke archeologiekaart Diemen, met het onderhavige projectgebied globaal aangegeven met de rode cirkel op de kaart

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en stedebouwkundige structuur van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 beschreven. Verder komen de bestaande functies binnen het projectgebied aan de orde. De verschillende elementen van de fysieke leefomgeving worden beschreven. Tevens wordt de omgeving van het projectgebied aangehaald. Het onderhavige projectgebied ligt in het oosten van het gebied Bergwijkpark Noord. Direct langs Bergwijkpark liggen metrosporen. Iets ten noorden van Bergwijkpark liggen treinsporen. Het onderhavige projectgebied is gelegen naast het talud van de metrospoorlijn/spoordijk.

4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van Bergwijkpark en het Projectgebied Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Het projectgebied van de onderhavige aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel deel uit van het grotere gebied Bergwijkpark Noord. Het gebied Bergwijkpark is vanaf begin jaren '80 van de twintigste eeuw ontstaan en de ruimtelijke structuur is volledig op de hoofdbestemming kantoren gericht. De ontsluitingen van het gebied bepalen voor een groot deel de ruimtelijke structuur voor het gebied.

Het gebied Bergwijkpark Noord valt in de bestaande situatie te typeren als een groen eiland. Door de duidelijke inbedding van het gebied te midden van grootschalige infrastructuur kent het gebied een duidelijke begrenzing. De "symbolische begrenzing kan worden gezien als een kwaliteit, aangezien binnen deze grenzen zich relatief eenvoudig een gebied met een eigen identiteit en uitstraling kon ontwikkelen dat zich enigszins los beweegt van de omliggende buurten en wijken in Amsterdam Zuid Oost en Diemen".[33]

Een deel van het huidige kantoorbestand in geheel Bergwijkpark Noord, nabij het projectgebied, kent/kende een grote leegstand en oogt/oogde gedateerd. Kenmerkend voor het gebied is dat de kantoren in clusters gegroepeerd staan. Binnen het cluster Diemervijver is er sprake van enige ruimtelijke samenhang; in dit cluster bevindt zich nu de Campus Diemen Zuid. De kantoorgebouwen in het cluster Wildenborch zijn en worden gesloopt. Buiten de clusters is er sprake van een diffuus beeld met weinig ruimtelijke samenhang en kwaliteit. Er is nauwelijks een relatie tussen de kantoorgebouwen en de infrastructuur in het gebied, waardoor het gebied op dit moment enigszins levenloos oogt.[34] Het feit dat het gebied bijna uitsluitend bestaat/bestond uit kantoren, waardoor er na vijven nauwelijks iemand meer in het gebied komt, maakt dat het gebied "gevoelsmatig" ook als onveilig wordt bestempeld.

De huidige ontsluitingswegen van het gebied Bergwijkpark Noord, veelal dreven genoemd, zoals de Bergwijkdreef, liggen een aantal meters boven het maaiveld – op een talud – en zorgen daardoor voor een functionele scheiding tussen het autoverkeer enerzijds en het de fietsers en voetgangers anderzijds. De huidige ontsluiting van het gebied voor het autoverkeer vindt vooral plaats vanaf de Bergwijkdreef, Dalsteindreef en Eekholt. Vandaar wordt het verkeer naar de locaties van de kantoren, waaronder de bestaande kantoren aan de Eekholt 4 (Zorginstituut Nederland) en Eekholt 38-48 (direct ten zuiden van het projectgebied), geleid.

In het gebied waar de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden gebouwd staan twee leegstaande kantoorgebouwen, die binnenkort/momenteel worden gesloopt. De kantoorgebouwen grenzend aan het projectgebied (ten zuiden van het projectgebied) blijven bestaan.

---

[33] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013) blz. 12.
[34] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking* (augustus 2013, vastgesteld d.d. 26 september 2013) blz. 12.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt zorgvuldig ingepast in de stedelijke omgeving.

4.3 Kantorenfunctie

Het projectgebied zelf, alwaar de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zal worden gerealiseerd, heeft momenteel een kantorenfunctie/-bestemming. Er staan twee kantoorgebouwen, die binnenkort/momenteel worden gesloopt. Omdat die kantoorgebouwen bijna volledig leegstaan c.q. niet gebruikt worden is er praktisch gezien van een kantorenfunctie nauwelijks sprake. Het projectgebied heeft de bestemmingen "Gemengd – 5" en "Groen" (zie Paragraaf 1.3).

Het projectgebied is in de huidige situatie vrijwel alleen geschikt voor kantoren en is daarom als zodanig met de genoemde bestemming "Gemengd – 5 (GD-5)", waarbinnen kantoren de belangrijkste bestemmingen zijn, bestemd. De gebouwen zijn de laatste jaren in een hoog tempo verouderd geraakt. Het gebied kan de hevige concurrentie op de kantorenmarkt niet aan. Enerzijds komt dit door het overaanbod aan kantoren: er zijn vanaf de jaren '90 van de twintigste eeuw zeer veel kantoren in de regio bijgebouwd die een betere, flexibelere en meer duurzame bouw bieden dan ter plaatse van Bergwijkpark. Anderzijds komt dit door vraaguitval. "Het nieuwe werken" zorgt voor een dalend aantal benodigde werkplekken en ook de economische crisis zorgde voor doorlopende reorganisatie binnen bedrijven. Veel kantoren in, en in de directe nabijheid van het projectgebied, staan of stonden hierdoor voor een groot deel leeg. De leegstand is in veel gevallen al teniet gedaan door de sloop van de gebouwen.
In sommige kantoorgebouwen zijn op dit moment (slechts) enkele verdiepingen in gebruik. Belangrijke uitzonderingen hierop zijn de Diemer Circle kantoren, ten zuiden van het projectgebied, en het kantoor van het Zorginstituut Nederland[35], dat ten westen van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is gelegen.

4.4 Verkeersfunctie (en parkeren)

De verkeersstructuur van het gebied Bergwijkpark Noord in de nabijheid van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is een structuur waarbij de verkeersstromen voor een deel gescheiden verlopen: fietsers en voetgangers op maaiveldniveau en autoverkeer op de hoger gelegen dreven. Direct nabij het projectgebied bevindt de weg Eekholt zich op maaiveldniveau, en tussen de Eekholt en het projectgebied liggen een fietspad en een voetpad. De verkeersstructuur sluit aan op de verkeersstructuur van de naastgelegen stadswijk Bijlmermeer (Amsterdam Zuid Oost) van de gemeente Amsterdam. Door de gescheiden verkeersstromen is het gebied Bergwijkpark op een verkeersveilige manier bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

Ter hoogte van het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn de wegen en fietspaden op maaiveldniveau gelegen. Het Waterhoenpad ligt in het noordelijkste deel van het projectgebied en maakt ter plaatse door een viaduct een verbinding met Diemen Zuid en het bedrijventerrein Verrijn Stuart. Deze verbinding zal blijven bestaan.
Even ten westen van het projectgebied loopt de weg Eekholt in westelijke richting omhoog. In het kader van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark wordt naar verwachting de Eekholt op korte termijn ten westen van het projectgebied aangepast/verlegd (hiervoor wordt, los van onderhavig project, een omgevingvergunning aangevraagd).

Met het openbaar vervoer is het projectgebied zeer goed bereikbaar. Vooral door de nabijheid van het trein- en metrostation Diemen Zuid dat ten westen van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ligt. Het trein- en metrostation Diemen Zuid ligt op circa 300 meter van het projectgebied; dat betreft de oostelijke toegang van het station. Het metrostation Verrijn Stuartweg ligt op circa 150 meter van het

[35] Het Zorginstituut Nederland is sinds 1 april 2014 de rechtsopvolger van het College voor Zorgverzekeringen.

projectgebied. De dichtstbijzijnde bushaltes bevinden zich aan de Bergwijkdreef en Daalwijkdreef op circa 300 meter van het projectgebied.

In de huidige situatie zijn er in het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 parkeervoorzieningen aanwezig, welke niet openbaar toegankelijk zijn. Bij de ontwikkeling van het projectgebied zal het parkeren binnen het projectgebied (en mogelijk direct daarop aansluitend) moeten worden opgelost. Langs de Eekholt bevinden zich, direct nabij het projectgebied, openbare parkeerplaatsen.

4.5 Groenfunctie

Een belangrijk kenmerk van het gebied Bergwijkpark is de groene situering/uitstraling. Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 heeft door zijn ligging langs het groene talud van de metrospoordijk enigszins een groene uitstraling. Deze groene uitstraling wordt ook bepaald door de groenstroken langs de Eekholt. In het projectgebied bevinden zich (rondom de twee kantoorgebouwen) geen struiken en bomen.

In de nabijheid van het projectgebied is het park, het Bergwijkpark, aanwezig. Dit park is aangelegd als een natuurlijk ogend park waarbij groepen bosplantsoen worden afgewisseld door grasvelden. Een langgerekte waterpartij met houten bruggen deelt het park in tweeën. Ten oosten van dit water bestaat het park uit grasvelden omzoomd door bosplantsoen. In het westelijke deel ligt een grote heuvel met dicht op elkaar, in rijen geplaatste, bomen. Het Bergwijkpark is het grootste park binnen de bebouwde kom van Diemen, maar heeft voor de gemeente door zijn ligging beperkte betekenis. In het park kunnen de werknemers van de omliggende bedrijven en de bewoners van de twee studentencomplexen elkaar ontmoeten en een ommetje lopen en zich ontspannen. Een nadeel is dat vooral in de avonduren de sociale veiligheid in het gebied een aandachtspunt is.
Het park is vanaf het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 goed bereikbaar, per fiets of te voet.

4.6 Natuurfunctie

De natuurwaarde van het talud langs de metrolijn plus de direct aanliggende groenstroken is beperkt. Dit blijkt ook uit de Natuurwaardenkaart van Diemen. Niettemin fungeren de taluds en groenstroken als leefgebied en trekroute van zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten. Daarmee worden de taluds en de direct aanliggende groenstroken gezien als onderdeel van de ecologische structuur van Diemen. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in een gebied zonder bijzondere vegetatie. Dit gebied heeft de bestemming "Gemengd – 5" volgens het vigerende bestemmingsplan "Bergwijkpark Noord" en binnen het gebied zijn op dit moment volgens het vigerende bestemmingsplan bouwpercelen voor met name de bouw van kantoren aanwezig.

Het talud langs de metrolijn blijft behouden volgens het onderhavige project, waardoor de natuurwaarden op de oostgrens van of vlak naast het projectgebied blijven gewaarborgd.

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT WOONGEBOUWEN TOREN 3, BLOK 6, TOREN 4 EN BLOK 7 (ONDERBOUWING BEHOEFTE WONINGEN)

5.1 Algemeen

Woningbouw aan de Eekholt wordt gezien als een oplossing voor de leegstaande panden. Omdat er sprake is van een stedelijke locatie die te weinig wordt gebruikt is het wenselijk om iets te doen aan de invulling en kwaliteit van het plan- en projectgebied. Nieuwe bebouwing met appartementen is een invulling waaraan behoefte is. Die behoefte, en de mate waarin, wordt hieronder onderbouwd.

De regionale behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[36]. Bij een plan c.q. een afwijking van het bestemmingsplan, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De voorgenomen woningbouw in Bergwijkpark beoogt te voorzien in een regionale behoefte aan woningen.

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen, ofwel de nut en noodzaak van woningbouw, wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Deze sluit aan bij het bepaalde in het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit drie hoofdtreden en wordt beschreven in Paragraaf 5.2.

Ter onderbouwing van de woningbouw aan de Eekholt wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksrapport van het bureau RIGO[37]. Met de gegevens in dit rapport is de 'ladder-toets' in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld, in Paragraaf 5.3. Het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte" is opgenomen als Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

In opdracht van Bergwijkstadspark BV is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen alvorens men besloot om de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in het gebied Bergwijkpark Noord uit te doen voeren. Van het onderzoek is verslag gedaan in het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte" van RIGO, d.d. 3 november 2014.

5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen (en andere functies) wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstelijking". De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. Het Bro bepaalt dat voor onder meer afwijkingsprocedures ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo de in het Bro genoemde drie treden van de ladder moeten worden doorlopen.

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Bij de ladder worden in principe drie treden doorlopen. Als aan de eerste trede of stap niet wordt voldaan dan zijn de tweede en derde trede in feite niet meer van belang. Het gaat om de volgende treden en onderdelen:

Artikel 3.1.6, lid 2:

[36] Het betreft Bro artikel 3.1.6, lid 2.
[37] Rapport *Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte* (RIGO) d.d. 3 november 2014.

De toelichting bij een bestemmingsplan (en een Ruimtelijke Onderbouwing als onderhavige) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

a. Trede 1: er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b. Trede 2: indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
c. Trede 3: indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Trede 1 en 2 hangen bij stedelijke ontwikkeling in Bergwijkpark sterk met elkaar samen. De hoeveelheid behoefte en vraag waarvan er bij trede 1 wordt uitgegaan, bepaalt hoe belangrijk trede 2 is. Trede 3 is in feite niet van belang bij Bergwijkpark, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Bergwijkpark zeer goed.

5.3 Laddertoets voorgenomen woningen

5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte

In Hoofdstuk 2 van het rapport van RIGO is de "Toets op de kwantitatieve woningbehoefte" beschreven. Het plan Bergwijkpark, waarvan het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt, dient aan te sluiten op de actuele regionale behoefte. De eerste vraag die in het rapport wordt beantwoord is "wat is de regio?"

5.3.1.1 Wat is de regio?

In september 2010 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Woonvisie "Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020" vastgesteld. De doelstelling van deze woonvisie is voldoende woningen met een passende kwaliteit en een aantrekkelijk woonmilieu voor de inwoners van Noord-Holland. Als uitwerking van deze woonvisie heeft de provincie vier onderscheiden deelregio's van Noord-Holland omschreven. Eén daarvan is de Stadsregio Amsterdam (SRA). De Stadsregio Amsterdam onderscheidt binnen de regio weer: SRA-Noord en SRA-Zuid. Het plan voor Bergwijkpark is gelegen in SRA-zuid. Deze regio wordt door de Provincie ook wel aangeduid als Amstel[land]-Meerlanden, het gaat dan om SRA-Zuid minus de gemeente Amsterdam. Met name als het gaat over de regionale behoefte, wordt er in het rapport van RIGO ingegaan op de drie genoemde regio's. (Voor de duidelijkheid, SRA-Zuid is inclusief de stad Amsterdam).

5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose)

Het bepalen van de woningbehoefte is sterk afhankelijk van de aannames die men doet aangaande onder andere bevolkings- en huishoudens ontwikkelingen, en binnen- en buitenlandse migratie. Het blijven echter altijd prognoses. Daarnaast stuurt – op de woningmarkt – de aanbod ook de vraag. Door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn de vraaggestuurde woningbehoeftecijfers tot 2040 vastgesteld. Deze cijfers hanteert de Provincie, naast de RAP's (Regionale Actieprogramma's), bij het beoordelen van nut en noodzaak van woningbouw, conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Het gaat hier dus om een provinciale prognose.

De cijfers zijn beschikbaar per regio en per gemeente. De meest recente prognose is van 2010. Deze cijfers zijn aan alle regio's beschikbaar gesteld door de Provincie.

Het onderzoeksbureau RIGO heeft de prognosecijfers van de Provincie voorzien van een *update* naar 1 januari 2014. Dit houdt in dat er rekening is gehouden met de woningtoevoegingen die tussen het verschijnen van de prognose en 1 januari 2014 hebben plaatsgevonden.

Tabel 1 Prognose woningbehoefte

	*Prognose provincie 2010> ** *gewenste groei woningvoorraad*		*Opleveringen***	*Geactualiseerde prognose 2014> gewenste groei woningvoorraad*	
	2010-2020	*2010-2030*	*2010-2013*	*2014-2020*	*2014-2030*
SRA	74.400	122.700	13.450	60.950	109.250
SRA-Zuid	60.850	102.400	7.859	**52.991**	**94.541**
Amstel-Meerlanden	15.450	30.150	2.233	13.217	27.917

*Bron: Provincie Noord-Holland; prognose gebaseerd op vraaggestuurd bouwen. **Bron: CBS

Afbeelding 5.1: Prognose woningbehoefte. (Tabel 1 volgens het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

De gewenste groei van de voorraad concentreert zich vooral in SRA-Zuid. Te zien is in de Tabel 1 volgens Afbeelding 5.1 dat er in de regio Amstel[land]-Meerlanden een gewenste groei van de voorraad wordt verwacht van circa 13.200 woningen voor de komende 5 jaar. Voor de komende 15 jaar is dat 27.900 woningen. In SRA-Zuid (dus inclusief Amsterdam) is dat respectievelijk circa 53.000 en 94.500 woningtoevoegingen. Dit is exclusief het inlopen van het huidige woningtekort.

Regionale plancapaciteit

Bij het bepalen of een ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte dient rekening gehouden te worden met de capaciteit in bestaande woningbouwplannen alwaar dus woningen worden toegevoegd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de monitor woningbouwcapaciteit die jaarlijks wordt geactualiseerd door het bureau RIGO in opdracht van de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland (stand midden 2014).

Tabel 2 Plancapaciteit naar status (hardheid)

	Totaal	Hard	Zacht
SRA	111.850	**41.420**	70.430
SRA-Zuid	78.970	**36.240**	42.730
Amstel-Meerlanden	39.280	**6.770**	32.510

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014

Afbeelding 5.2: Plancapaciteit naar status (hardheid). (Tabel 2 van het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

Ervan uitgaande dat alle harde plannen ook tot uitvoering komen, zullen er circa 6.770 woningen in de regio Amstel[land]-Meerlanden worden gebouwd; inclusief Amsterdam (SRA-Zuid) is dat 36.240 woningen, die volgens de plannen in de toekomst worden gebouwd. Voor de Stadsregio als geheel zijn dat er momenteel 41.420 woningen. RIGO is in de verdere berekeningen ervan uitgegaan dat de harde plannen ook daadwerkelijk tot uitvoer komen in de komende 15 jaar. In werkelijkheid zal daarvan een deel nog kunnen uitvallen of vertragen. Er kunnen echter ook nog harde plannen bijkomen, indien daar ruimte voor is.

Resultaat kwantitatieve analyse (confrontatie vraag en aanbod)
Het bureau RIGO heeft de gewenste groei van de voorraad geconfronteerd met de capaciteit in harde plannen en komt zo aan een tekort aan capaciteit per regio. (Zie onderstaande tabel).

Tabel 3 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde plancapaciteit

	2014-2019	2014-2030
SRA	-19.530	-67.830
SRA-Zuid	**-16.750**	-58.300
Amstel-Meerlanden	**-6.450**	-21.150

Afbeelding 5.3: ***Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde plancapaciteit. (Tabel 3 van het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)***

Voor de periode 2014-2030 geldt dat de capaciteit in alle harde vastgestelde plannen lager is dan de behoefte die geraamd is in deze periode. Dit geldt zowel voor de Stadsregio Amsterdam als totaal, SRA-Zuid als voor de subregio Amstel[land]-Meerlanden.

Voor de korte termijn, 2014-2019, geldt ook dat er nog onvoldoende harde plannen zijn om aan de behoefte te voldoen. Dit geldt hier eveneens voor zowel de stadsregio totaal, voor de SRA-Zuid, als ook voor de regio Amstel[land]-Meerlanden.

Het bureau RIGO gaat er in bovenstaande tabel (Afbeelding 5.3 = tabel 3 van het RIGO rapport) vanuit dat alle harde capaciteit ook daadwerkelijk tussen 2014 en 2019 zal worden gerealiseerd. In werkelijkheid zal dit niet het geval zijn. Volgens de opgave van de gemeenten zal van de harde capaciteit in de stadsregio 40% na 2020 worden gebouwd. Binnen de subregio Amstel[land]-Meerlanden is dat 30%. Indien er rekening wordt gehouden met de planning van de harde plannen, wordt het tekort op korte termijn groter. Op de lange termijn blijft dit tekort gelijk, omdat de harde plannen alle voor 2030 gereed zullen zijn.

Tabel 4 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde Plancapaciteit (rekening houdend met planning binnen harde plannen)

	2014-2019	2014-2030
Stadsregio	-36.471	-67.829
SRA-Zuid	**-32.570**	-58.300
Amstel-Meerlanden	**-8.458**	-21.147

Afbeelding 5.4: ***Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde Plancapaciteit (rekening houdend met planning binnen harde plannen). (Tabel 4 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)***

Het RIGO rapport concludeert in paragraaf 2.2, dat na het uitvoeren van een analyse op basis van de bronnen, zoals ook gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie, is te concluderen dat het plan Bergwijkpark, bestaande uit circa 5.200 woningen, een nieuwe stedelijke ontwikkeling is die met betrekking tot aantallen woningen voorziet in een "actuele regionale behoefte". Geconcludeerd kan worden dat de ingediende bouwplannen binnen het plangebied Bergwijkpark Noord, voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, waarmee respectievelijk 37, 164, 39 en 118 woningen, zijnde 358 woningen in totaal, worden mogelijk gemaakt, ook voorziet in deze "actuele regionale behoefte".

5.3.1.3 Check gevoeligheid voor actualiteit plangegevens korte termijn

In de berekening in voorgaande paragrafen zit een gevoeligheid met betrekking tot de actualiteit van plangegevens. Indien bijvoorbeeld (de afgelopen paar maanden) een groot plan van bijvoorbeeld 5.000 woningen is goedgekeurd ziet het plaatje er anders uit omdat de harde capaciteit hiermee toeneemt. Hierdoor neemt de ruimte voor nieuwe plannen af op vooral de korte termijn.

Tabel 5 Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde en zachte plancapaciteit waar de oplevering voor 2020 gepland is.

Periode 2014-2020	Capaciteit in plannen*				
	hard	zacht	totaal	behoefte	tekort
Stadsregio Amsterdam	24.479	18.433	42.912	60.950	-18.038
Amstel-Meerlanden	4.759	4.400	9.159	13.217	-4.058

*Exclusief Bergwijkpark zelf (=zacht)

Afbeelding 5.5: Resterend tekort; Saldo woningbehoefte en totale harde en zachte plancapaciteit waar de oplevering voor 2020 gepland is (Tabel 5 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)

Om een indicatie te geven ten aanzien van deze gevoeligheid is RIGO er hypothetisch vanuit gegaan dat alle zachte capaciteit in de regio waarvan de betreffende gemeente heeft aangegeven de komende vijf jaar te starten met bouwen, in werkelijkheid al juridisch hard is. Ook dan blijft er in de stadsregio een tekort van 18.000 woningen voor de periode 2014-2019 en voor de subregio Amstel[land]-Meerlanden van 4.000 woningen (zie bovenstaande tabel). Er is dus geen reden te veronderstellen dat het onvoldoende actueel zijn van plangegevens de conclusie, zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 van het rapport van RIGO (zie hierboven bij Paragraaf 5.3.1.2), sterk zal veranderen.

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse

RIGO geeft aan dat de wetgever vraagt dat een plan dient aan te sluiten op de actuele regionale behoefte. Hiermee wordt, zoals ook uit de structuurvisie van de provincie en de RAP van de Stadsregio Amsterdam blijkt, impliciet bedoeld dat er ook een kwalitatieve aansluiting dient te zijn naast een kwantitatieve. Het begrip kwaliteit is uitgewerkt in kenmerken als woonmilieu, woningtype en betaalbaarheid. Er is echter geen sprake van een duidelijke opgave in kwantitatieve zin. Het gaat voornamelijk om het voorkomen van overaanbod in bepaalde segmenten op de woningmarkt.

Aan nagenoeg alle typen woonmilieus is een tekort in de Stadsregio Amsterdam en de subregio Amstel[land]-Meerlanden. Dit hangt sterk samen met het relatief grote kwantitatieve woningtekort op dit moment en de verwachting voor de toekomst. Hierdoor is een analyse naar de aansluiting van het plan (bouwprogramma) op de kwalitatieve behoefte minder relevant. Bij een grote totale vraagdruk is er weinig risico dat projecten tot kwalitatief overschot leiden.

Woonmilieus

Op basis van de woningbehoefte prognose vraaggestuurd bouwen is een zogenaamde additionele behoefte naar woonmilieu berekend. Van belang is, dat in een krappe woningmarkt de vraag naar woningen in sommige woonmilieus niet volledig kan worden bediend en men zich zal vestigen in een "tweede keus" woonmilieu. Door nieuwbouw lost men niet altijd de vraag in van de woonconsument als het gaat om woonmilieus. Een voorbeeld dat het bureau RIGO hierbij noemt is het "tekort" aan vooroorlogse woonmilieus in de Stadsregio Amsterdam-Zuid. Hierin kan maar mondjesmaat extra aanbod worden gecreëerd. Dit zal dus elders moeten gebeuren.

Tabel 6 Additionele behoefte naar woonmilieu Stadsregio Amsterdam-Zuid

	2010-2019	2010-2040
Centrum-stedelijk plus	21.870	34.520
Centrum-stedelijk	9.630	14.030
Stedelijk vooroorlogs	7.340	19.580
Stedelijk naoorlogs compact	8.420	28.290
Stedelijk naoorlogs grondgebonden	7.290	15.170
Groen-stedelijk	1.310	5.570
Centrum-kleinstedelijk	-200	2.150
Kleinstedelijk	-40	3.410
Groen-kleinstedelijk	0	0
Centrum-dorps	4.410	10.430
Dorps	1.130	2.310
Landelijk bereikbaar	730	1.870
Landelijk perifeer	0	0
Totaal	61.890	137.330

Bron: Onderzoek Vraaggestuurd bouwen, 19 september 2012, Companen

Afbeelding 5.6: ***Additionele behoefte naar woonmilieu Stadsregio Amsterdam-Zuid (Tabel 6 van het rapport RIGO d.d. 3 november 2014)***

Plan Bergwijkpark Noord
Een plan als Bergwijkpark Noord kan, gelet op zijn ligging en bouwprogramma, volgens het bureau RIGO, worden getypeerd als een "naoorlogs compact woonmilieu", al geldt dat niet voor al zijn deelplannen. Wat betreft de voorgenomen gestapelde bouw geldt dit echter wel. Hierbij wordt door bureau RIGO ook rekening gehouden met de directe omgeving en de naastgelegen plannen E-buurt West, E-buurt Oost en D-buurt (gemeente Amsterdam Zuidoost).

Op basis van de tot hun beschikking zijnde gegevens was het voor bureau RIGO niet mogelijk om tot in detail cijfermatig te bepalen in hoeverre de harde plannen, die er nu liggen, de vraag naar het woonmilieu naoorlogs compact (en grondgebonden) reeds invult. Het is wel duidelijk dat de harde capaciteit in dit deel van de regio voor een groot deel gericht is op het zelfde type woonmilieu (mede gelet op het aandeel gestapelde woningen). Gelet op de kwantitatieve tekorten lijkt er echter zeker de komende 5 tot 15 jaar voldoende plaats voor dit type woonmilieu, zeker indien we ook rekening houden met het feit dat er substitutie zal plaatsvinden van woonconsumenten die aanvankelijk een ander woonmilieu wensten (zoals centrum-stedelijk) maar daar niet in voldoende mate in kan worden voorzien. Het bureau RIGO meent dat vooral door de ligging van het plan Bergwijkpark in de regio SRA-Zuid (bereikbaarheid van centrum, regio, en werkgelegenheid) deze substitutie ook kan plaatsvinden.

Woningtype (appartementen versus grondgebonden)
Eveneens geldt voor de woonmilieus, dat er in de regio zowel een aanzienlijk tekort aan grondgebonden woningen als aan appartementen is. De exacte verhouding en afzetbaarheid is op basis van woningbehoefteonderzoek vaak lastig te bepalen. In de Stadsregio Amsterdam overstijgt bijvoorbeeld de wens een eengezinswoning te betrekken het aanbod waardoor men uiteindelijk in veel gevallen kiest voor een (ruim) appartement. Omdat de behoefte aan woningen in de regio, gelet op de huidige juridische harde plannen, de komende tijd niet zal worden ingelost blijft er dan ook ruimte voor beide woningtypen. Er zal geen overschot ontstaan.

Te zien is, volgens het bureau RIGO, dat in de regio SRA-Zuid een relatief groot deel appartementen onderdeel uit maakt van de harde plannen. Een aanzienlijk deel betreft ook vervanging van bestaande appartementen.

Tabel 7 Harde capaciteit in plannen naar woningtype

	Appartementen		Grondgebonden		nog onbekend		totaal nieuwbouw		nog te slopen
SRA	24.060	51%	10.751	23%	12.409	26%	47.220	100%	5.789
SRA-zuid	22.693	55%	7.363	18%	11.248	27%	41.304	100%	5.060
Amstel-Meerlanden	2.540	35%	4.151	57%	606	8%	7.297	100%	526

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014

Afbeelding 5.7: Harde capaciteit in plannen naar woningtype. (Tabel 7 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

Wanneer alleen gekeken wordt naar appartementen, die naar verwachting het merendeel van het plan Bergwijkpark gaan uitmaken, is te concluderen dat deze passen in de behoefte. Er bestaat wel concurrentie met zowel de bestaande voorraad als andere nieuwbouw in de regio. Deze zal naar verwachting echter niet zorgen voor afzetproblemen.

Prijsklassen

De afzet van nieuwe woningen is de laatste tijd teruggevallen in de Stadsregio Amsterdam. Dit was niet te verklaren door een verminderde vraag naar woningen in de zin van behoefte. Integendeel, dit tekort is alleen maar opgelopen. Er is een kloof ontstaan tussen behoefte en effectieve vraag. Eén van de achtergronden is dat bijvoorbeeld de mogelijkheden om een woning te kopen voor grote groepen kleiner is geworden.
In het onderzoek "Wonen in de regio Amsterdam"[38] en de prognoses die gemaakt zijn voor de Stadsregio komt ook duidelijk een tekort aan betaalbare woningen naar voren, waaronder middeldure huur. Juist de middeninkomens komen in de knel op de regionale markt. Het plan Bergwijkpark wil hier in haar programma duidelijk op aansluiten met 90% in de klasse lager dan 900 euro huur en lager dan een koopsom van 190.000 euro. Daarnaast geldt, dat het overige aanbod in de harde plannen en in de regio maar voor een relatief klein deel voorziet in middeldure huur (665 – 900 euro). Het aandeel huur in Bergwijkpark dat ligt rond de 50% lijkt volgens RIGO goed aan te sluiten op de vraag. Momenteel is er weliswaar een vraag van koopstarters, RIGO verwacht echter dat er vooral ook voor middeldure huur een belangrijke markt blijft. Zeker gelet op de teruggelopen leencapaciteit van middeninkomens door de o.a. toename van tijdelijke contracten op de arbeidsmarkt. De harde plannen op dit moment zijn voor 65% gericht op koop (zie Afbeelding 5.8 hieronder).

Met betrekking tot de prijsklassen koop is te zien dat vooral de categorie woningen met een koopsom van < € 185.000,- op dit moment (nog) maar mondjesmaat in harde plannen zijn opgenomen (zie Afbeelding 5.8). Dit zorgt ervoor dat het bureau RIGO kan concluderen dat het plan Bergwijkpark aansluit op de wensen en vooral mogelijkheden van de woonconsument en daarmee aansluit op de regionale behoefte.
Voor wat hiervoor is geschreven over de prijsklassen geldt ook voor het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Ook voor het onderhavige project wordt ervan uitgegaan dat voor circa 90% van de woningen het prijsniveau zal liggen tussen de € 600 en € 900 huur per maand of een koopprijs lager dan € 190.000,-.

[38] *Wonen in de regio Amsterdam; Stadsregio Amsterdam, Gemeente Almere, Regio Zuid-Kennemerland/IJmond,* O&S Amsterdam (maart 2014).

Tabel 8 Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio

	Totaal	Waarvan:			
		huur		koop	
Amstel-Meerlanden	7.296 (100%)	2.001	27%	4.710	65%
Amsterdam	34.007 (100%)	12.208	36%	21.749	64%
SRA-Zuid	41.303 (100%)	14.209	34%	26.459	64%

Harde plancapaciteit **Huur** naar prijsklasse

	totaal	waarvan:							
		tot 665		665-900		900+		onbekend	
Amstel Meerlanden	2.001	1.137	57%	726	36%	96	5%	42	2%
Amsterdam	12.208	8.470	69%	1.754	14%	1.984	16%	0	0%
SRA-Zuid	14.209	9.607	68%	2.480	17%	2.080	15%	42	0%

Harde plancapaciteit **koop** naar prijsklasse*

	Totaal	tot 184		184-210		210-350		350+		onb	
Amstel Meerlanden	4.710	372	8%	405	9%	1.090	23%	1.094	23%	181	4%

	totaal	142-260		260+	
Amsterdam	21.749	6.852	32%	14.897	68%

*Prijsklassen Amsterdam zijn afwijkend, Hierdoor is geen totaal voor de regio te maken

Bron: Monitor woningbouwcapaciteit 2014, Bewerking RIGO

Afbeelding 5.8: Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio. (Tabel 8 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

5.3.1.5 Conclusie trede 1

Na het uitvoeren van de analyse van de bronnen, zoals ook gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie, is door RIGO geconcludeerd dat het plan Bergwijkpark, bestaande uit circa 5.200 woningen, een nieuwe stedelijke ontwikkeling is, die met betrekking tot aantallen woningen voorziet is een "actuele regionale behoefte". (Conclusie 1 RIGO).

Het plan Bergwijkpark kan worden getypeerd als een woonmilieu waar in de komende periode 5 tot 10 jaar zeker behoefte aan is, gelet op de woningtekorten die er naar verwachting in die periode zullen zijn. (Conclusie 2 RIGO).

Het plan Bergwijkpark zal concurreren met andere nieuwbouwplannen in de regio. Vooral omdat het plan zich richt op het middensegment met betrekking tot huur- en koopprijzen concludeert het bureau RIGO dat het plan aansluit op de kwalitatieve behoefte. (Conclusie 3 RIGO). Ook het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 richt zich op het genoemde middensegment met betrekking tot de huur- en koopprijzen en daarom sluit het onderhavige project ook aan op de kwalitatieve behoefte.

RIGO concludeert dat het plan Bergwijkpark voldoet aan Artikel 3.1.6, lid 2, a Bro (trede 1). Aangezien het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt van het grotere plan Bergwijkpark, voldoet ook het onderhavige project.

5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Het plan voor het gehele project Bergwijkpark is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied. Er is sprake van transformatie van een bestemming kantoren naar vooral wonen. Hiermee voldoet het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aan artikel 3.1.6, lid 2, b Bro (trede 2).

Conclusie trede 2

Aangezien het plan Bergwijkpark is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied en er bovendien sprake is van transformatie van een bestemming kantoren naar vooral wonen, voldoet het plan Bergwijkpark Noord aan artikel 3.1.6, lid 2, b Bro (trede 2). Aangezien het onderhavige project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 onderdeel uitmaakt van het gehele plan Bergwijkpark, voldoet ook het onderhavige project.

5.3.3 Trede 3: multimodaal ontsloten locatie – meervoudige bereikbaarheid

Trede 3 is in feite niet van belang bij Bergwijkpark, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Bergwijkpark zeer goed. De conclusie van RIGO is dat het plan Bergwijkpark daarom aansluit op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie trede 3

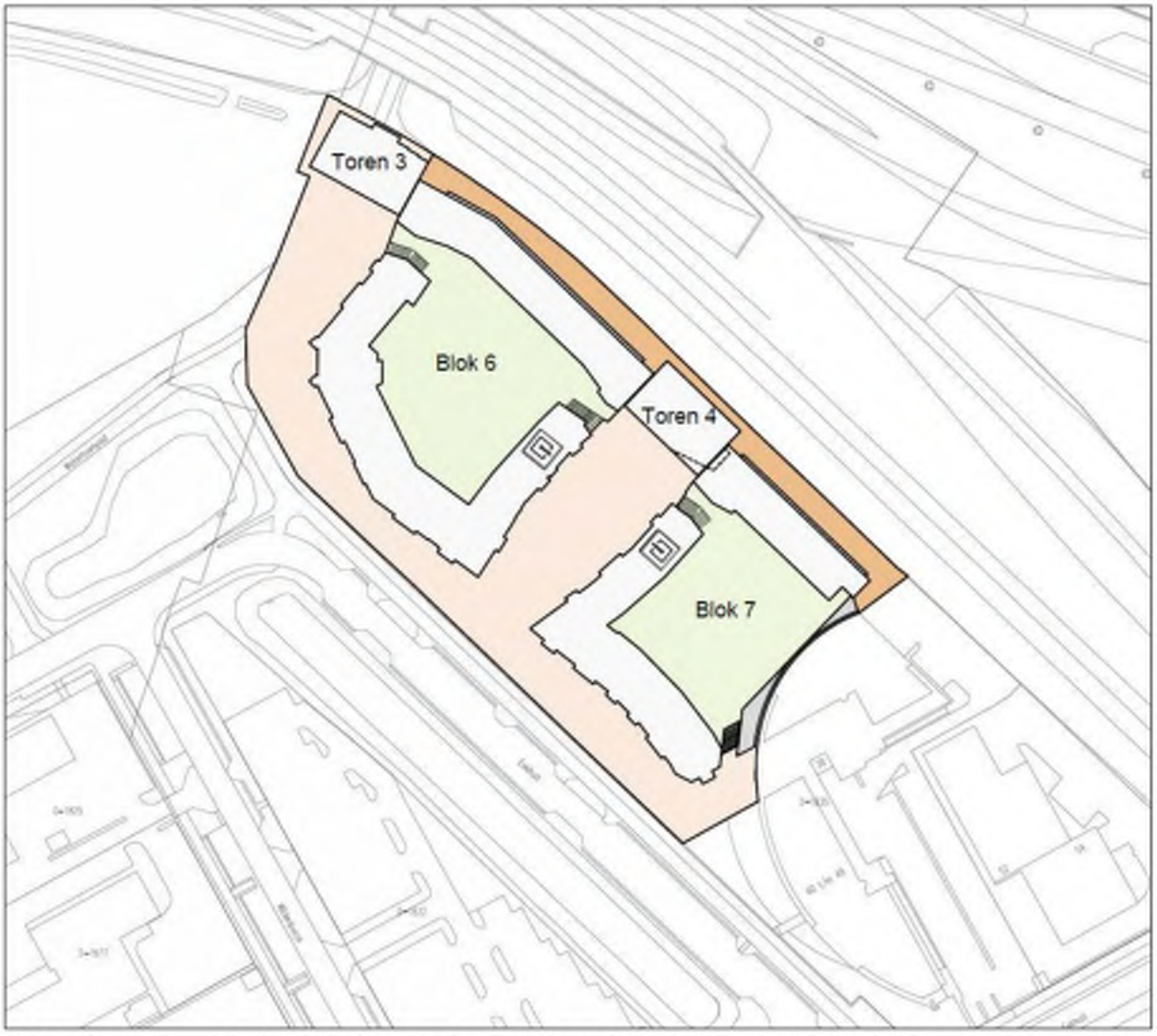
Aangezien het plan Bergwijkpark aansluit op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking is dat voor het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ook het geval.

Voor het rapport "Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale behoefte" van RIGO, rapportnummer P29420, d.d. 3 november 2014, wordt verwezen naar Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gebaseerd op het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013) en op het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015). In deze paragraaf wordt eerst het projectgebied van de onderhavige afwijkingsprocedures en omgevingsvergunningen voor de bouwplannen van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 beschreven. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de verschillende elementen van en bij het project beschreven.

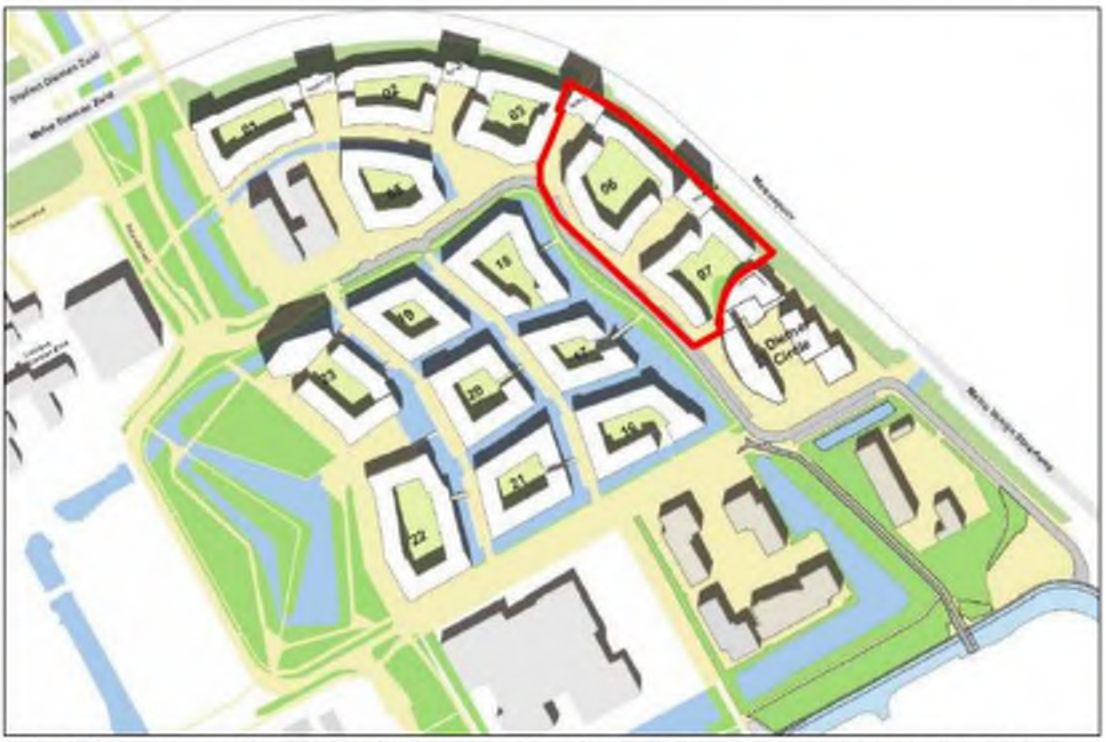


Afbeelding 6.1: Projectgebied woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Op Afbeelding 6.1 is het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 weergegeven in relatie tot de directe omgeving.

Op Afbeelding 6.2 en Afbeelding 6.3 is het projectgebied voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 weergegeven in de context van het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark, dat Holland Park wordt genoemd. Dit plan voor Holland Park is ontworpen in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque".

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn gepland in het noordoosten van het gebied Bergwijkpark Noord, in het deel dat "Holland Park" wordt genoemd. Zie onderstaande tekeningen:



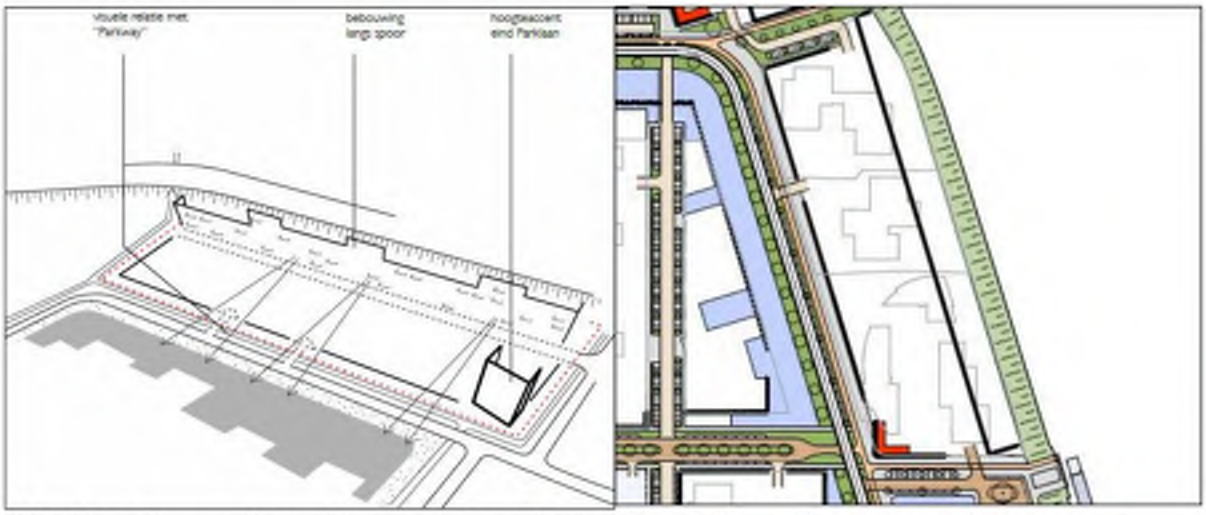
Afbeelding 6.2: ***Het projectgebied en de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, bij realisatie Holland Park t/m fase 3A, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015***

Afbeelding 6.3: ***De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015***

6.2 Verschillen tussen het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking"

Het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 bevindt zich in Cluster 3 Eekholt van het Masterplan Bergwijkpark. De uitgangspunten voor uitwerking van Cluster 3 Eekholt zijn volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013)(blz. 72):

- Geluidsafschermende bebouwing langs het spoor met oriëntatie op zuidwesten.
- Openheid richting "Parkway" [Eekholt].
- Accent op zuidwesthoek op het uiteinde van de "Parklaan" gelegen aan het voorplein van station Verrijn Stuartweg.



Afbeelding 6.4: ***Cluster 3 Eekholt, volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (blz. 73)***

Uit de genoemde uitgangspunten en uit de kaarten volgens de Afbeeldingen 6.1, 6.2, 6.3 en 6.4 blijkt, dat de plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 passen in zowel het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) als het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking". Van het genoemde hoogteaccent is bij onderhavig project geen sprake, omdat zich aldaar het kantoorgebouw Diemercircle bevindt dat geen onderdeel uitmaakt van het projectgebied. Overeenkomstig het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking", worden in het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wel hoogteverschillen en -accenten gerealiseerd. Tevens is sprake van openheid richting de "Parkway" ofwel Eekholt.

Bij het ontwerp van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is nadrukkelijk rekening gehouden met het geluid van onder andere wegen en spoorwegen. (Zie voor het onderwerp geluid Paragraaf 8.2). De aangesloten gebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zorgen, in samenhang met de aangrenzende (toekomstige) bebouwing, voor de afscherming van geluid vanaf de spoorwegen en de bedrijventerreinen ten oosten van het projectgebied.

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past in het stedebouwkundig plan en in het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking".

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Om het gebied in de toekomst weer nieuw leven in te blazen en toekomstbestendig te maken is ervoor gekozen om het gebied Bergwijkpark Noord te transformeren naar een multifunctioneel woon-werkgebied. Vrijkomende plekken kunnen met woningbouw worden ingevuld.[39] Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 kan goed worden ingepast in de huidige omgeving en de toekomstige omgeving volgens het genoemde "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" en de uitwerking daarvan het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013).
Na de uitvoering van het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) zal de ruimtelijke structuur van het gebied zodanig zijn veranderd dat er in het noordoostelijke deel van Bergwijkpark een aantrekkelijk woongebied zal zijn gerealiseerd. De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maken daarvan onderdeel uit.
Hieronder wordt de ruimtelijke structuur van het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", waar het onderhavige projectgebied onderdeel van uitmaakt, beschreven.

In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015) is een planopzet opgenomen die hierna is weergegeven. Bij de invulling van de stedebouwkundige uitwerking van Bergwijkpark is niet zoals in de huidige situatie uitgegaan van losse bebouwing op een *tabula rasa* geplaatst. Er is uitgegaan van openbare ruimten voor respectievelijk, voetganger, fietser en auto, gebaseerd op de menselijke maat en op een afwisselende beleving van de ruimte. Daartoe wordt in plaats van voor "gebouwen omgeven door ruimte", gekozen voor "ruimte omgeven door gebouwen". De verhoudingen, maat en oriëntatie van de openbare ruimten zijn maatgevend voor de wanden die nodig zijn om haar te begrenzen. De stedelijke blokken zijn in hoogte, richting en ritme dienend voor de gekozen uitgangspunten voor de openbare ruimten. Door de blokken niet in één materiaal, kleur, of architectonische taal te maken, maar ze op te knippen in een reeks van percelen en de rooilijnen te knikken, ontstaat er een beeld van verticale gevelvlakken, die in hun afwisseling er voor zorgen dat het bewegen door de openbare ruimte voor een *serial vision* aan gevarieerde ervaringen zorgt.[40]

De hoofdstructuur van het Masterplan Bergwijkpark wordt bepaald door een bestaande situatie waarin het beloop van spoor- en metrolijnen, de hoofdwegenstructuur voor auto's, het regionaal fietsnetwerk en de ruimte voor de voetganger, de uitgangspunten bepaalt. De stedebouwkundige uitwerking van het Masterplan ofwel het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" volgt niet alleen deze hoofdstructuur maar breidt de water- en groenstructuren aanzienlijk uit, en is gericht op het creëren van reeksen van openbare ruimten, ruimten tussen gebouwen die zo georiënteerd en gemaatvoerd zijn, dat er een stevige relatie ontstaat tussen (mensen in) de openbare ruimte en (mensen in) de gebouwen er omheen.[41]

De ruimten tussen de Blokken onderling[42] zijn pleinen, die aan de Eekholt-zijde een beetje worden dichtgeknepen om de ruimten een comfortabele omsluiting te geven en die als "diepteplein" werken voor de iets opgetilde torens die aan het einde ervan staan en de ruimten domineren. De torens in het projectgebied maken onderdeel uit van een reeks van pleinen en torens tussen de hoofd verkeersontsluiting en het talud van de metrospoordijk. De wanden van de woongebouw Blok 6 en Blok 7 omsluiten, licht geknikt, de pleinruimte.

De maximale bouwhoogtes van de vier woongebouwen zijn circa als volgt: Toren 3 is 52 meter, Blok 6 is 29 meter, Toren 4 is 52 meter en Blok 7 is 27 meter.

De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden aan de (noord)oostzijde begrensd door het talud van de metrospoordijk. De contour van de woongebouwen staat op een afstand van circa 2 meter van de teen van het talud. Het laat daarmee een ruimte beschikbaar voor werkzaamheden aan de gebouwen vanaf eigen terrein.

---

[39] *Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking*. Voorwoord.
[40] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
[41] *Stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque"* Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
[42] Bij de Blokken langs het talud van de metrospoordijk.

Het woongebouw Blok 7 wordt dicht op het bestaande kantoorgebouw 'Diemer Circle' gerealiseerd. Er is gevisualiseerd hoe de twee gebouwen op elkaar aansluiten en hoe een-en-ander er stedebouwkundig uit komt te zien. Deze visualisatie is opgenomen in de document "Holland Park - Studie aansluiting blok 7 op Diemer Circle" (d.d. 9 september 2015), dat als Bijlage 21 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Uit de visualisatie blijkt dat het uitzicht vanuit de Diemer Circle richting het projectgebied een kwaliteitsimpuls krijgt. Met Blok 7 is er sprake van een hoogwaardige stedebouwkundige situatie. Tevens blijkt dat de Diemer Circle goed aansluit op Blok 7. Omdat Blok 7 en de andere woonblokken over het algemeen uit zes à zeven bouwlagen bestaan, past het kantoorgebouw Diemer Circle (met zes à acht bouwlagen) goed in de omgeving van Holland Park. Diemer Circle bestaat uit twee delen, waarvan het deel vlak naast Blok 7 zes bouwlagen kent.
Tussen de zuidoostelijke punt van de noordoostelijke vleugel van Blok 7 en het nabij liggende kantoorgebouw 'Diemer Circle' wordt een geluidscherm gerealiseerd. Het scherm bevindt zich aan de spoorzijde van Blok 7, zie Afbeelding 6.8C (en Afbeelding 6.8D). Het scherm tussen Blok 7 en het kantoorgebouw maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning Blok 7.

Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

6.4 Toekomstige Woonfunctie Projectgebied, en Kenmerken en Aangezicht Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Het nieuwe Holland Park in Bergwijkpark, volgens het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", wordt een woonwijk voor een brede doelgroep. De goede ligging aan uitvalswegen en aanwezigheid van het station Diemen Zuid geven het gebied een enorme potentie om zich te ontwikkelen tot een nieuwe woonwijk die de hele Stadsregio bedient. Binnen de stadsregio Amsterdam is er volgens het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 voornamelijk behoefte aan middeldure koop- en woningen. Daarnaast zal het bestaande woningtekort in de stadsregio Amsterdam de komende jaren verder toenemen door de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens en door de trek naar de Randstad. De nadruk in het nieuwe Bergwijkpark zal echter liggen op starters, tweeverdieners en alleenstaanden. De transformatie van Bergwijkpark Noord van kantoren naar woningen zal een positief effect hebben op de leefbaarheid, veiligheid en uitstraling van de wijk en de gebieden eromheen.

Volgens het stedebouwkundige plan en de bouwplannen wordt aan het trein- en metrostation Diemen Zuid een woonmilieu gerealiseerd met de uitgangspunten van vooroorlogse Amsterdamse buurten. De buurt krijgt een vooroorlogse sfeer met een hedendaagse architectuur. Het ontwerp van het stedebouwkundig plan gaat uit van stedelijk wonen in een parkachtige omgeving met veel groen en water. Deze woonomgevingkenmerken zullen nabij het onderhavige projectgebied worden gerealiseerd. In de huidige situatie is er ook groen en water nabij het projectgebied aanwezig.
Door de verschillen in bouwhoogtes, ook in het projectgebied, ontstaan er allerlei doorzichten. De hoger gelegen appartementen hebben een weids uitzicht en de lager gelegen appartementen liggen veelal aan een groene binnentuin. Onder de binnenplaatsen van de Blokken worden parkeergarages gerealiseerd. Er komt parkeergelegenheid voor bewoners in de gebouwen, en in beperkte mate voor bezoekers op maaiveldniveau in de openbare ruimte.

De woongebouwen in onderhavig projectgebied krijgen de volgende woningaantallen:
- Toren 3: 37 woningen (appartementen).
- Blok 6: 164 woningen (appartementen).
- Toren 4: 39 woningen (appartementen).
- Blok 7: 118 woningen (appartementen).

De woongebouwen in onderhavig projectgebied krijgen de volgende aantallen bouwlagen/etages en de volgende maximale bouwhoogtes:

- Toren 3: 15 bouwlagen (14 etages), maximaal circa 52 meter hoog inclusief glazenwasinstallatie (de dakrand is maximaal circa 50 meter hoog).
- Blok 6: 9 bouwlagen (8 etages), maximaal circa 29 meter hoog, bij de dakrand van het hoogteaccent (elders is de dakrand maximaal circa 24 à 25 meter hoog)
- Toren 4: 15 bouwlagen (14 etages), maximaal circa 52 meter hoog inclusief glazenwasinstallatie (de dakrand is maximaal circa 48 meter hoog).
- Blok 7: 8 bouwlagen (7 etages), maximaal circa 27,1 meter hoog, bij de dakrand van het hoogteaccent (elders is de dakrand maximaal circa 24 à 25 meter hoog).

Hierbij wordt opgemerkt dat de bij de aanvraag omgevingsvergunning(en) ingediende bouwtekeningen leidend zijn.

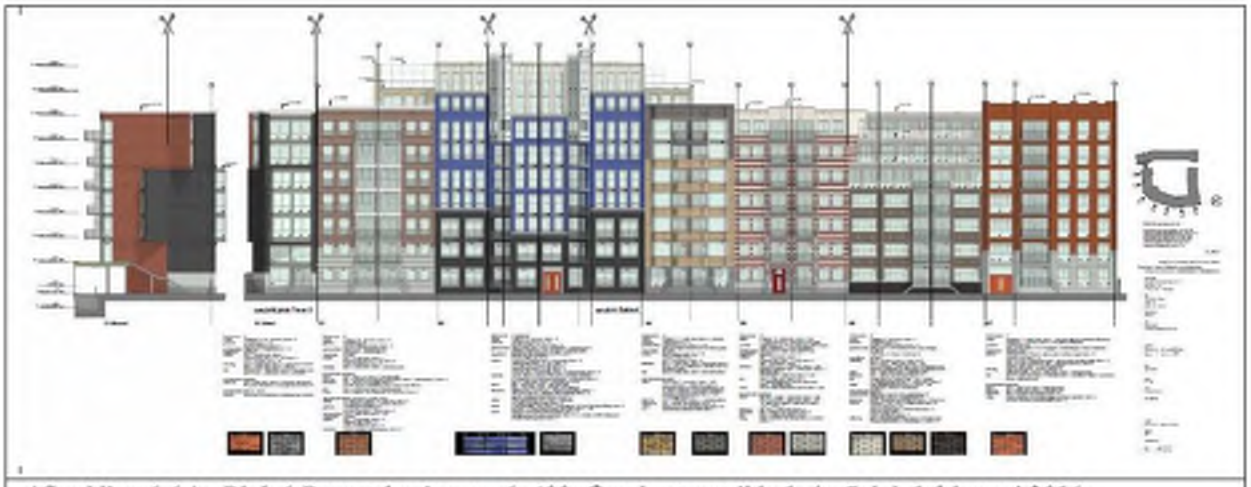
Toekomstbestendig
In verband met een goede toegankelijkheid voor alle toekomstige gebruikers liggen wegen en wandelpaden zoveel mogelijk op gelijk niveau en hebben een passende verharding waardoor ze ook na veel regen goed bruikbaar en veilig blijven. Extra aandacht wordt besteed aan overgangen in de openbare ruimte waarbij barrières voor mindervaliden en kinderen worden vermeden.
De drager van de woongebouwen is zo ontworpen dat de gebouwen maximale flexibiliteit hebben en daardoor een vergrote toekomstwaarde. De gebouwen zullen voorzien zijn van ruime entrees en gangen die toegankelijk zijn voor mindervaliden. De wanden in de woningen zijn van lichte materialen zodat deze verplaatst of verwijderd kunnen worden als de woning aangepast moet worden.

Gevelaanzichten
Op de Afbeeldingen 6.5A en 6.5B zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Toren 3 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Cruz y Ortiz Amsterdam BV van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.6A t/m 6.6E zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Blok 6 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.7A t/m 6.7D zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Toren 4 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Mopet architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).
Op de Afbeeldingen 6.8A t/m 6.8E zijn de gevelaanzichten van het te bouwen woongebouw Blok 7 weergegeven volgens het definitief ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten van 1 februari 2016 (bouwtekeningen).

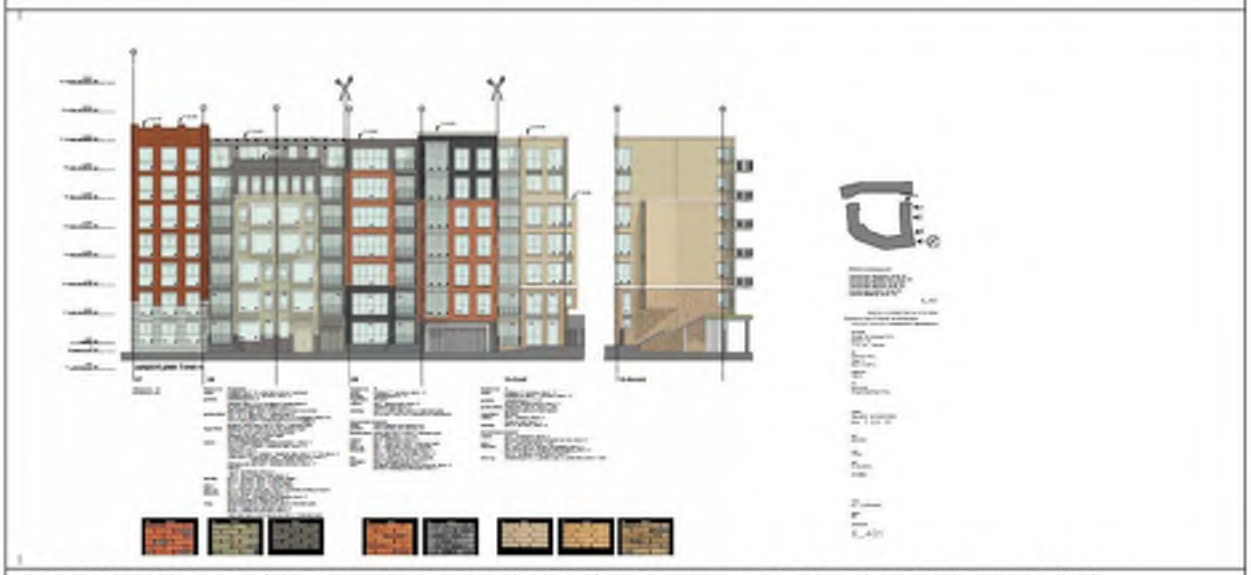
Hierbij wordt opgemerkt dat de bij de aanvraag omgevingsvergunning(en) ingediende bouwtekeningen leidend zijn. De op de volgende pagina's weergegeven geveltekeningen zijn in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen om aan te geven hoe het te bouwen woongebouw er ongeveer zullen uitzien.

Afbeelding 6.5A: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels zuid en oost d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.5B: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels noord en west d.d. 1 februari 2016

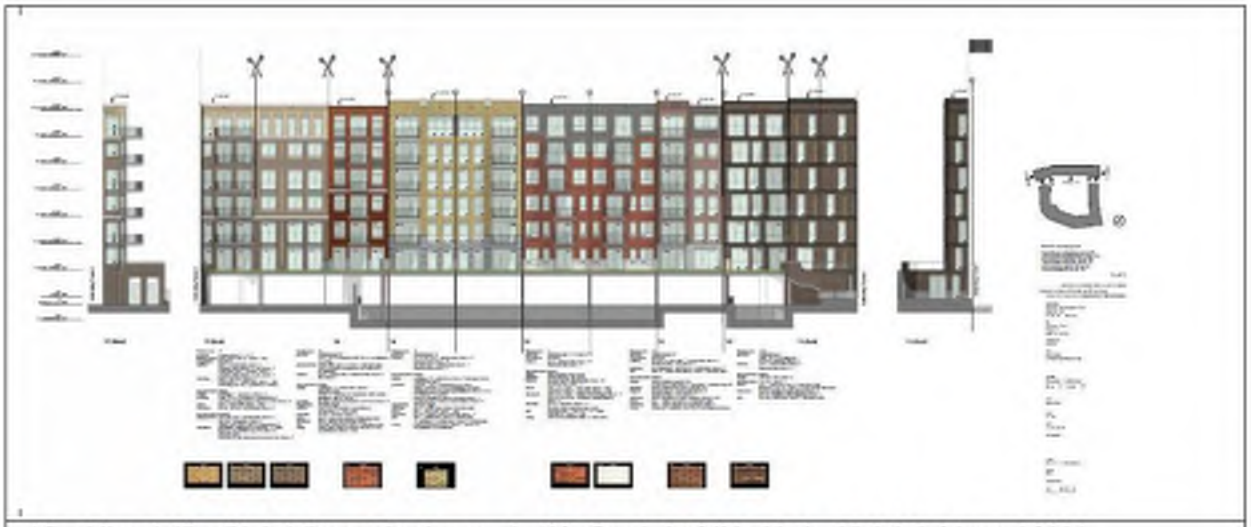


Afbeelding 6.6A: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_400 Gevels straatzijde 1 t/m 7 d.d. 1 februari 2016

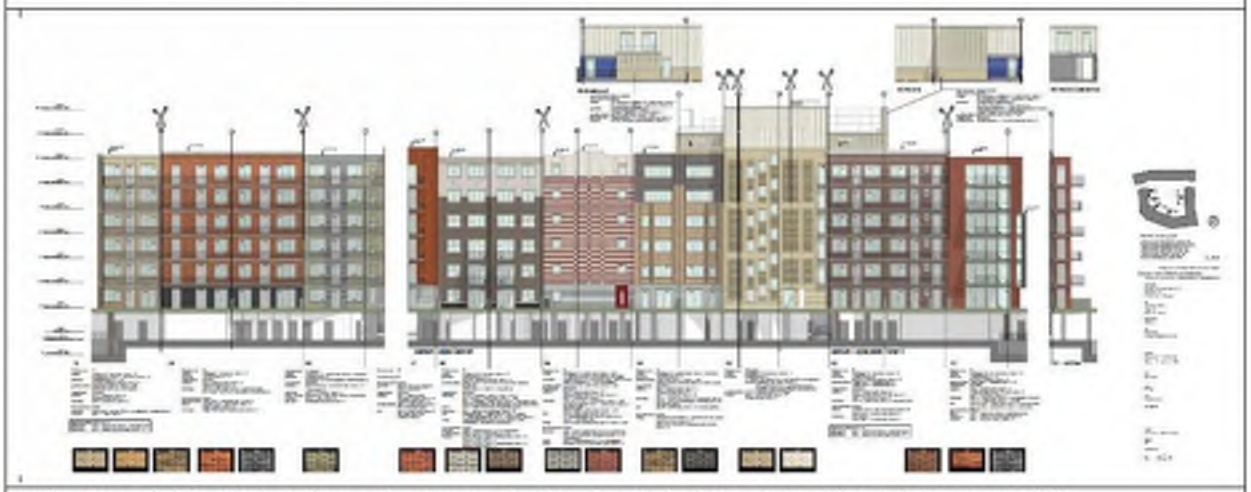


Afbeelding 6.6B: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_401 Gevels straatzijde 7 t/m 10 d.d. 1 februari 2016

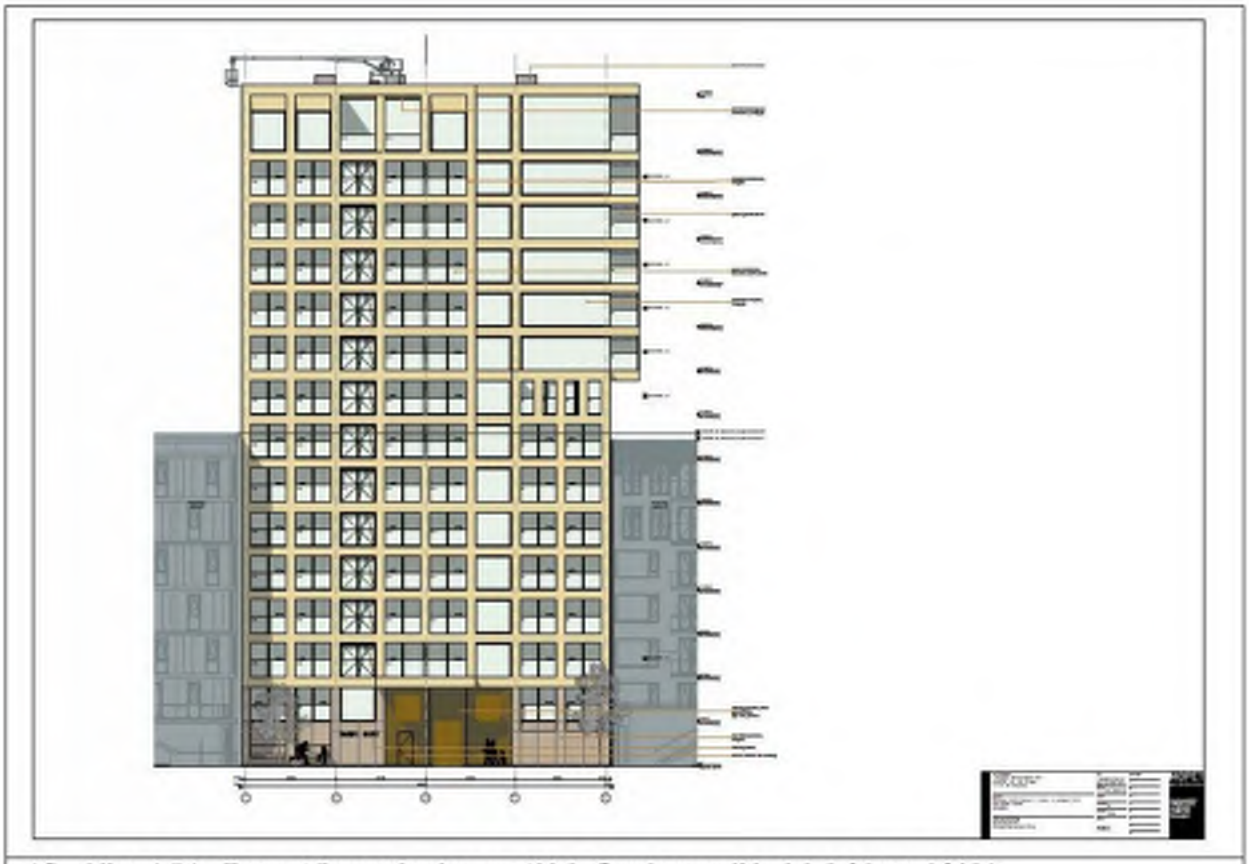
Afbeelding 6.6C: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_402 Gevels spoorzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016



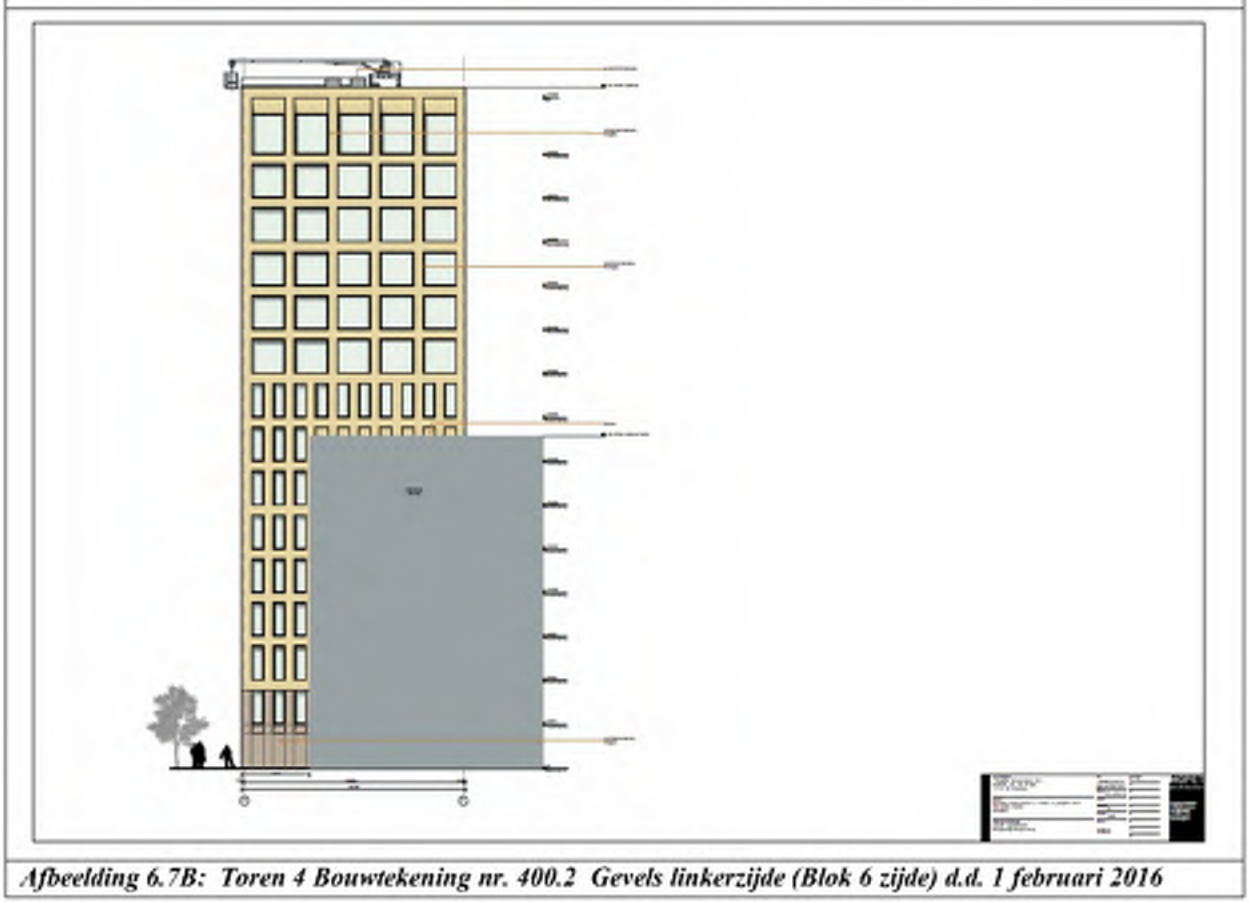
Afbeelding 6.6D: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_403 Gevels hofzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016



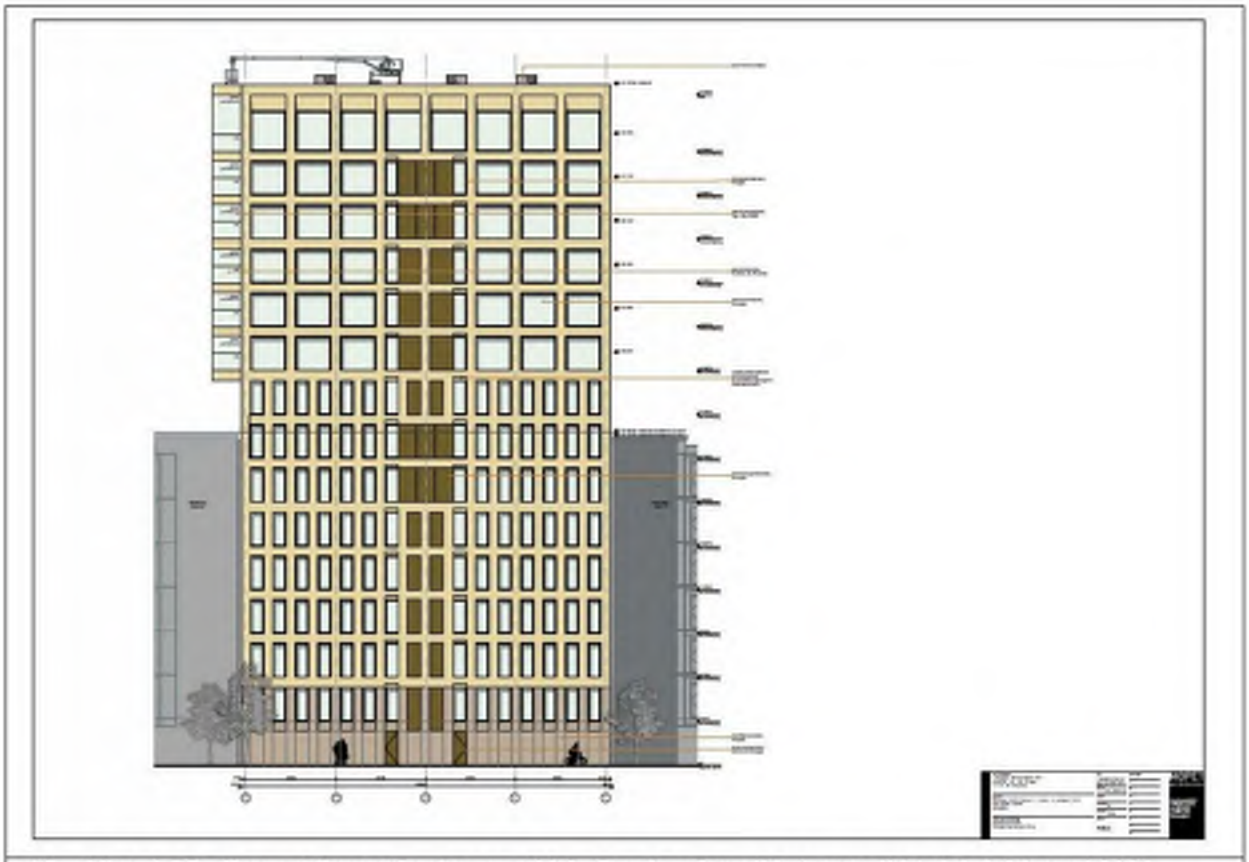
Afbeelding 6.6E: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_404 Gevels hofzijde 1 t/m 10 d.d. 1 februari 2016



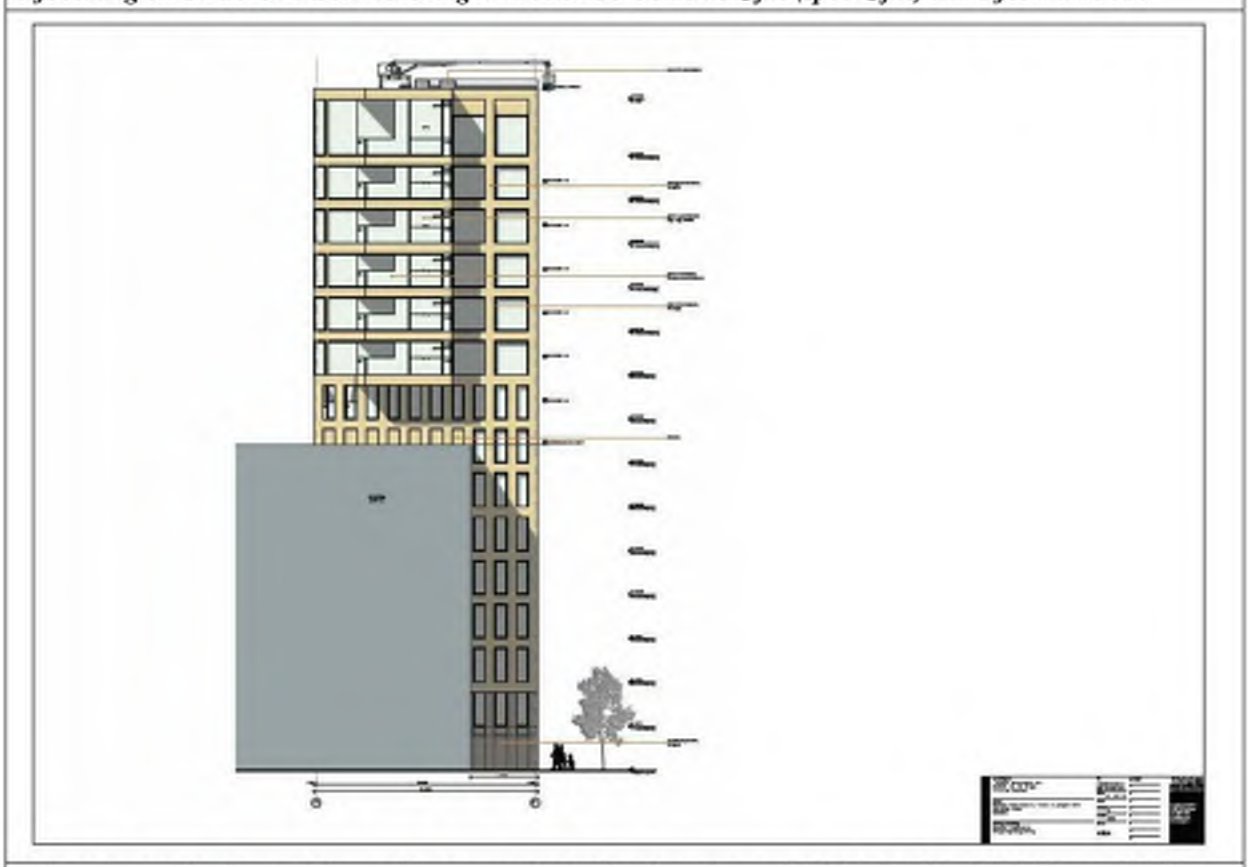
Afbeelding 6.7A: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.1 Gevels voorzijde d.d. 1 februari 2016



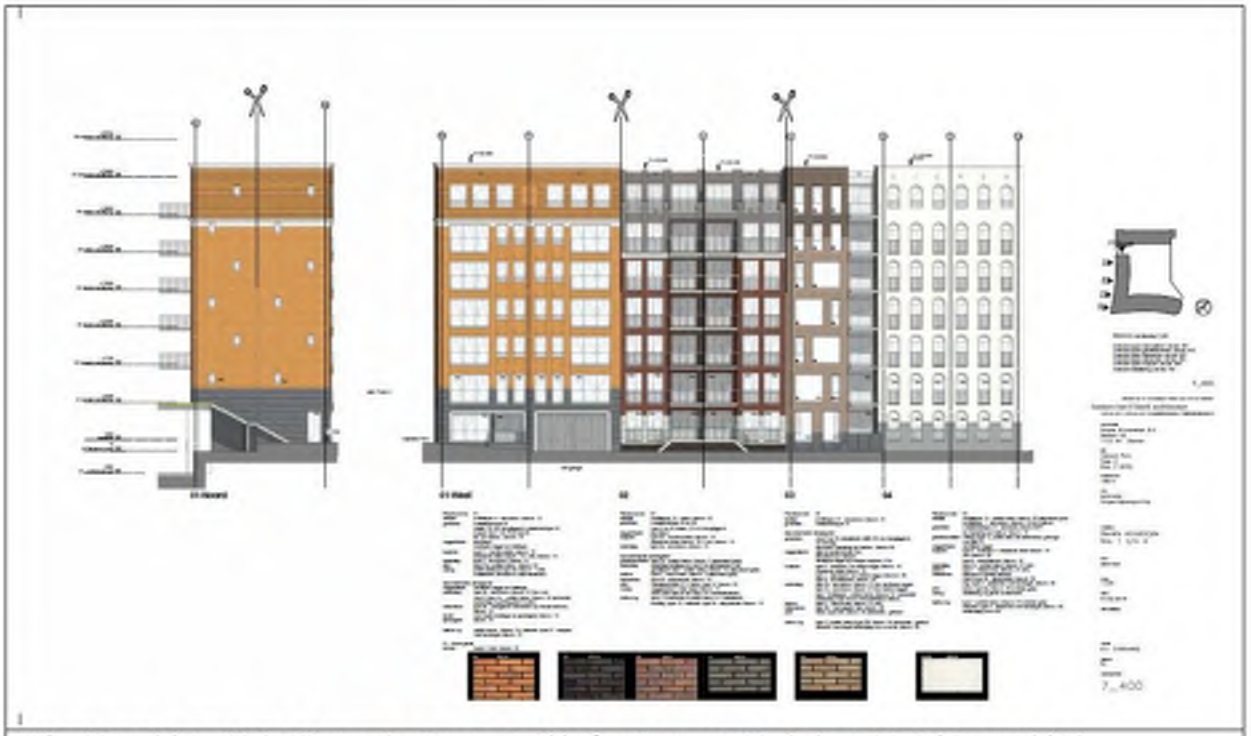
Afbeelding 6.7B: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.2 Gevels linkerzijde (Blok 6 zijde) d.d. 1 februari 2016



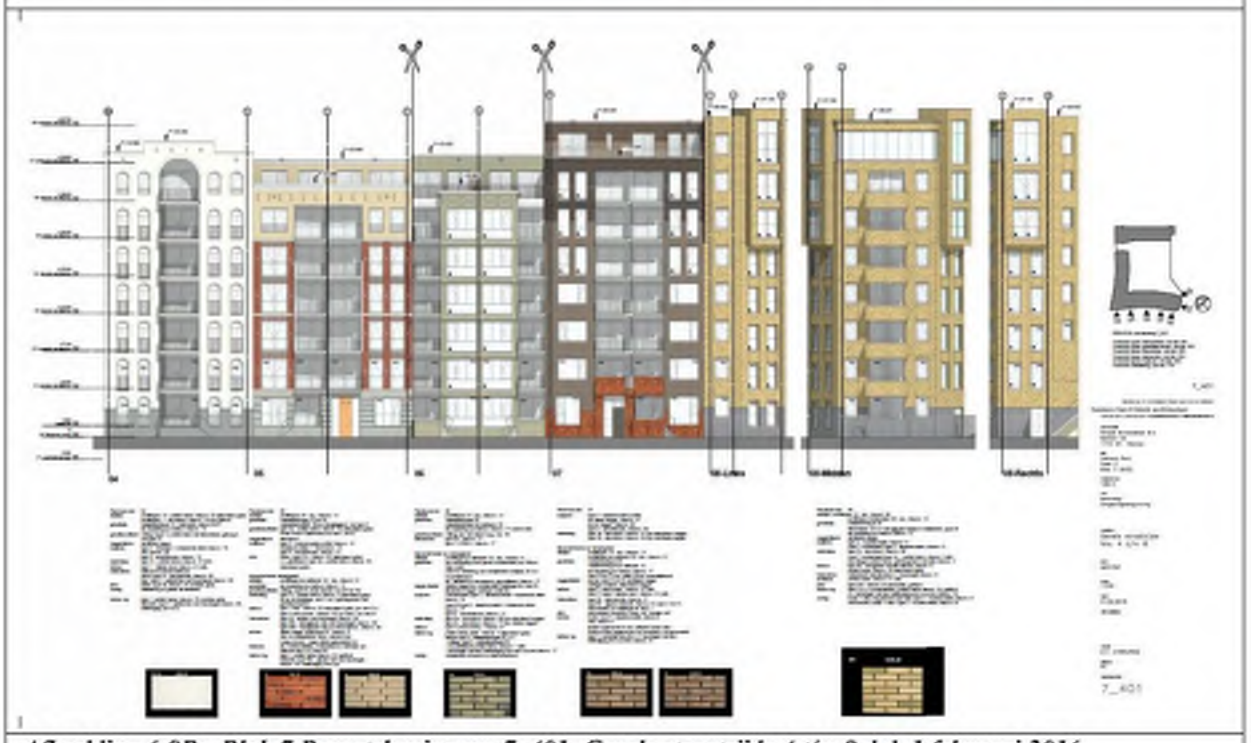
Afbeelding 6.7C: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.3 Gevels achterzijde (spoorzijde) d.d. 1 februari 2016



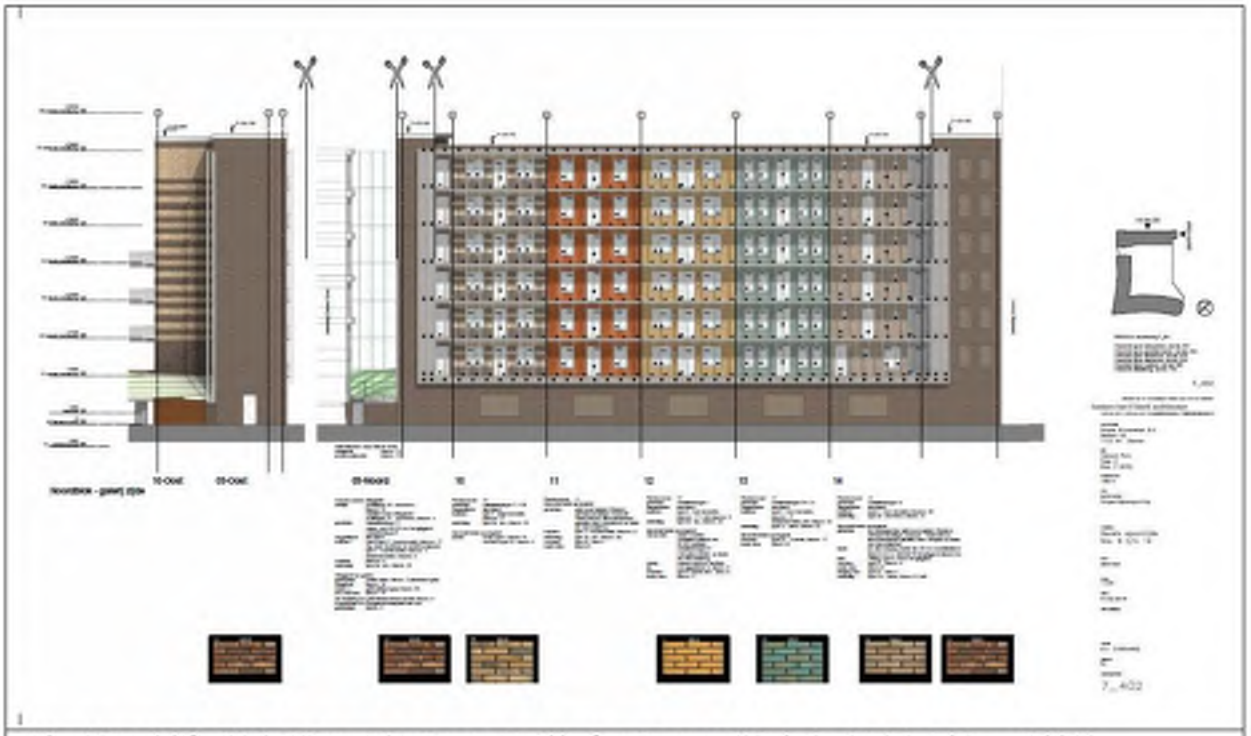
Afbeelding 6.7D: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.4 Gevels rechterzijde (Blok 7 zijde) d.d. 1 februari 2016



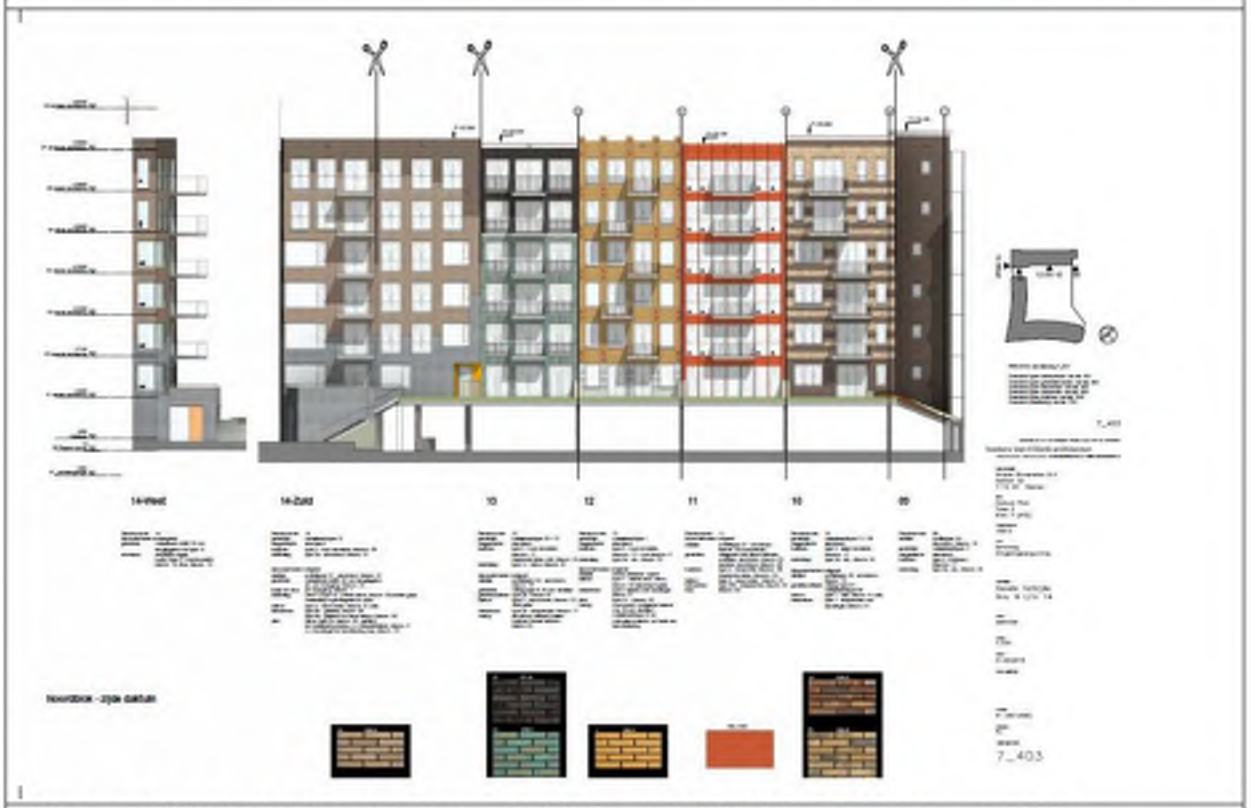
Afbeelding 6.8A: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_400 Gevels straatzijde 1 t/m 4 d.d. 1 februari 2016



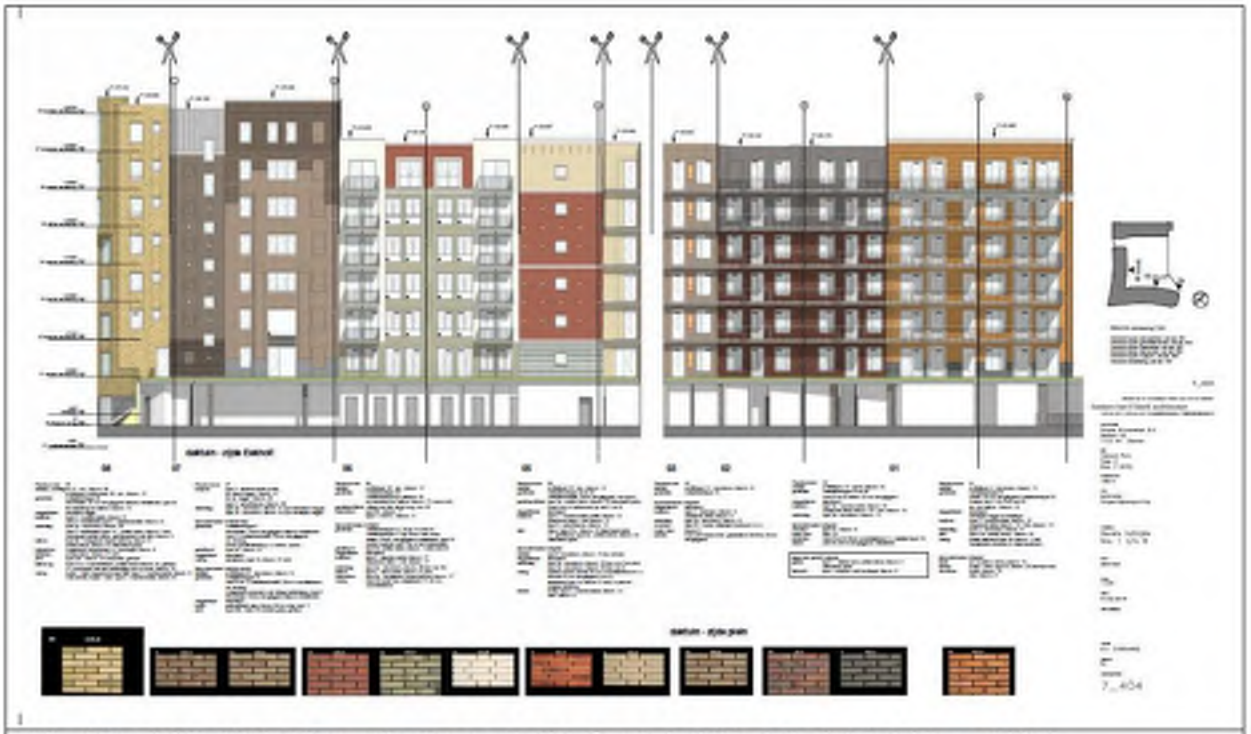
Afbeelding 6.8B: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_401 Gevels straatzijde 4 t/m 8 d.d. 1 februari 2016



Afbeelding 6.8C: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_402 Gevels spoorzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016



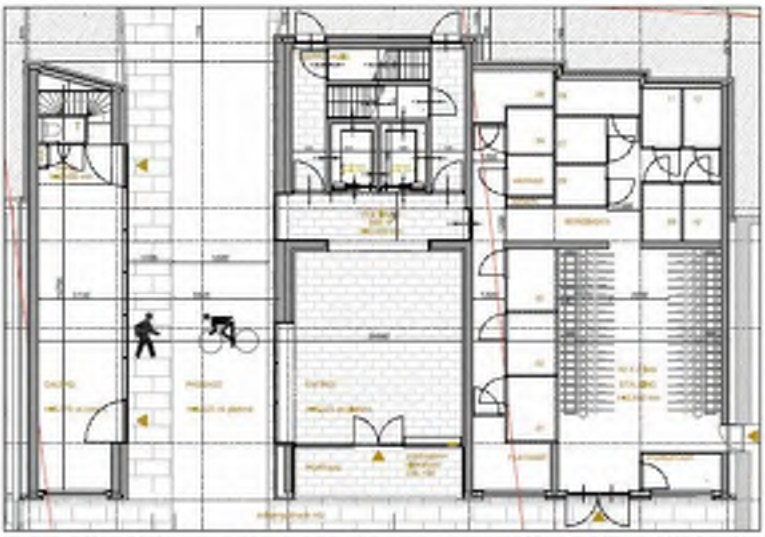
Afbeelding 6.8D: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_403 Gevels hofzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016



Afbeelding 6.8E: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_404 Gevels hofzijde 1 t/m 8 d.d. 1 februari 2016

6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Op de begane grond van woongebouw Toren 3 komt een (zeer) kleinschalige kunstgalerie, van circa 40 m² bvo. Door Toren 3 loopt een fietstunnel en aan de westzijde van de fietstunnel wordt de kunstgalerie gerealiseerd. Hiermee wordt een restruimte van de begane grond van Toren 3 benut. De locatie van de kunstgalerie is (links) op Afbeelding 6.9 weergegeven (links op de plattegrond van de begane grond van Toren 3). Vanwege de kunstgalerie zal de fietstunnel dag en nacht verlicht zijn. In het kader van sociale veiligheid zal de fietstunnel sowieso al 's avonds en 's nachts verlicht zijn. Met de kunstgalerie in/naast de fietstunnel is er sprake van een zeer kleinschalige tentoonstellingsruimte voor kunstwerken waarbij ook sprake kan zijn van detailhandel.



Afbeelding 6.9: Plattegrond begane grond Toren 3 met links de fietstunnel en de kunstgalerie

In de genoemde unit kunnen de volgende bestemmingen/functies met de aangegeven maximale oppervlakte worden gerealiseerd:

Functies/Bestemmingen	**Maximale oppervlakte in m² bvo**
Maatschappelijke voorzieningen (kunstgalerie)	40 m² bvo *)
Detailhandel **)	40 m² bvo *)

*) In de unit op de plattegrond van het woongebouw Toren 3 van circa 40 m² bvo waar dat is aangegeven op de bouwtekeningen kan een kunstgalerie worden gebouwd en als zodanig worden gebruikt. Deze ruimte kan ook worden gebruikt voor detailhandel.
**) In de unit waar detailhandel kan worden gerealiseerd is geen supermarkt toegestaan.

Dat de onderhavige galerie past in de wijzigingsregels van het nieuwe bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015" is onderbouwd in Hoofdstuk 1, Paragraaf 1.3.

Voor de onderbouwing van de regionale behoefte van deze voorzieningen wordt verwezen naar het rapport dat door het Bureau Stedelijke Planning is opgesteld in het kader van het bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", namelijk het rapport "Regionale behoefteraming voorzieningen Bergwijkpark" d.d. 13 november 2015; zie Bijlage 16 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

6.6 Toekomstige Verkeerssituatie

De verkeersfunctie- en situatie van het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, gelegen in het noordoosten van het plangebied van het Masterplan Bergwijkpark, verandert. Het hoofdprincipe in het Masterplan is dat verkeerssoorten in mindere mate worden gescheiden. In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is dit principe tevens gehanteerd, en in de directe omgeving van de betreffende woongebouwen worden de verkeerssoorten nauwelijks gescheiden.
Het grotere stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" en bijbehorende uitwerkingen zijn gemaakt door het bureau Soeters Van Eldonk architecten. Zie Afbeelding 6.10 en Afbeelding 6.11 voor de uitwerking van de toekomstige verkeerssituaties, en de aansluiting van het projectgebied op het grotere stedebouwkundig plan.

Afbeelding 6.10: Verkeerssituatie/Verkeersstructuur omgeving Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in de verdere toekomst bij realisatie van het grotere stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Bij inpassing van het onderhavige project in de bestaande situatie wordt aangesloten op de bestaande weg Eekholt. (Zie Afbeelding 6.1). De straat bij Blok 6 en Blok 7 zal een 30 km/u regime kennen. In de toekomst zal de Eekholt nabij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 een 30 km/u regime en daarbij behorende inrichting kennen. Het eerste gedeelte van de Eekholt vanaf de (nieuwe) Bergwijkdreef blijft een 50 km/u weg; dit is ruim van het onderhavige projectgebied vandaan. De Bergwijkdreef is en blijft 50 km/uur.

Afbeelding 6.11: ***Verkeerssituatie/Inrichting omgeving Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 in de verdere toekomst bij realisatie van het stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)***

Tussen Blok 6 en Blok 7 is er in feite sprake van een soort van woonerf. Dit woonerf en verblijfsgebied zal tevens dienst doen als ruimte voor enkele parkeerplaatsen en als toegang tot de in- en uitgang van de parkeergarages van Blok 6 en Blok 7. De ontsluiting van het autoverkeer vindt allereerst plaats vanaf de nieuwe straat in het verblijfsgebied, met een snelheidsregime van 30 km/u. Het verblijfsgebied en de nieuwe straat zijn voor bestemmingsverkeer. De parkeervoorzieningen in en bij Blok 6 en Blok 7 zijn vanaf de weg Eekholt (via die nieuwe straat) te bereiken met de auto. Het verblijfsgebied en de nieuwe straat in het projectgebied worden eerst met een tijdelijke aansluiting met de Eekholt verbonden. Vanaf de Eekholt kan het autoverkeer zijn weg vervolgen op de Bergwijkdreef of de Daalwijkdreef.

De woongebouwen zijn vanaf meerdere zijden te bereiken met de fiets en te voet. Langs de Eekholt ligt een fietspad, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Het verblijfsgebied, waarin het langzaam verkeer een prominente rol heeft, bij de woongebouwen zal eerst aansluiten op het bestaande netwerk van fiets- en voetpaden. De bestaande routes voor langzaam verkeer zijn weergegeven op Afbeelding 6.12. Nabij de woongebouwen wordt aangesloten op de (bestaande) fietsroutes naar de woonwijk Diemen Zuid en op de fietsroute(s) naar Amsterdam Zuidoost. De fietsroute naar Diemen Zuid, die via het Waterhoenpad en het Zwanenpad gaat, zal onder Toren 3 doorlopen. In de begane grondlaag van Toren 3 wordt een fietstunnel gerealiseerd, waardoorheen het nieuwe Waterhoenpad zal gaan (zie Afbeelding 6.9).
Ten (noord)westen van het projectgebied ligt het trein- en metrostation Diemen Zuid. Het station kan via bestaande paden of via het nieuwe langzaam verkeernetwerk worden bereikt en ligt op loopafstand. Ten zuidoosten van het projectgebied ligt op zeer korte afstand het metrostation Verrijn Stuartweg.

Afbeelding 6.12: ***Bestaande netwerk/routes langzaam verkeer in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7: stippellijnen.***

6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Autoparkeren

Parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernorm volgens het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking". De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op een (relatief) hoog gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een hoog/hoger gebruik van openbaar vervoer en fiets is aannemelijk aangezien de gebouwen vlakbij het station Diemen Zuid liggen. Op basis van de parkeernormen zijn de aantallen parkeerplaatsen berekend. Voor de functie wonen is de parkeernorm in dit geval 0,55 tot 0,85 parkeerplaatsen per woning. Hiervan zijn 0,3 parkeerplaatsen per woning het minimale vereiste aantal parkeerplaatsen voor de bewoners. Daarbovenop is nog eens 0,3 parkeerplaatsen voor bewoners als buffer van toepassing. Daarnaast dienen voor bezoekers 0,25 parkeerplaatsen per woning te worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren dient in de openbare ruimte te worden opgelost. Het bewonersparkeren wordt volledig inpandig gerealiseerd.

Voor de te bouwen 358 woningen zijn 0,3 tot 0,6 inpandige parkeerplaatsen per woning benodigd, waardoor er minimaal ongeveer 108 parkeerplaatsen inpandig dienen te kunnen worden gerealiseerd. De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voorzien in ruimte voor 217 inpandige parkeerplaatsen, waarbij het daadwerkelijke aantal variabel is, doch minimaal 110 bedraagt. In eerste instantie zijn er 61 parkeerplaatsen in Blok 6 beschikbaar en zijn er 49 parkeerplaatsen in Blok 7 beschikbaar.
In de openbare ruimte (op maaiveldniveau) zullen voor het bezoekersparkeren tenminste 90 parkeerplaatsen (moeten) worden aangelegd.
In totaal zijn er voor de bestemming wonen 197 parkeerplaatsen (exclusief buffer) tot 305 parkeerplaatsen (inclusief buffer) benodigd.

Het parkeren voor bewoners wordt als volgt geregeld. De parkeerplaatsen voor de bewoners van Toren 3 worden gerealiseerd in Blok 6, en de parkeerplaatsen voor de bewoners van Toren 4 worden gerealiseerd in Blok 7.

Afhankelijk van de vraag naar parkeerruimte zal in de Blokken een buffer worden toegepast. De parkeerbuffer kan worden aangesproken middels een te realiseren parkeersysteem. Voor dit parkeersysteem wordt vooraf ruimte gereserveerd; de parkeerkelder wordt in elk geval circa vijf meter hoog. Hierdoor kan een tweede parkeerlaag worden gerealiseerd, die kan worden bereikt middels liften. Bouwkundig is gewaarborgd dat een dergelijk parkeersysteem kan worden geïnstalleerd. De uiteindelijke vraag naar parkeerplaatsen is echter pas bekend bij de verkoop van de appartementen en nog niet ten tijde van de aanvraag van omgevingsvergunningen.

Afhankelijk van of het parkeersysteem met twee lagen en parkeerlift wordt gehanteerd, worden de volgende minimale en maximale aantallen parkeerplaatsen inpandig gerealiseerd:

- Blok 6: minimaal 61 en maximaal 122 parkeerplaatsen;
- Blok 7: minimaal 49 en maximaal 95 parkeerplaatsen;

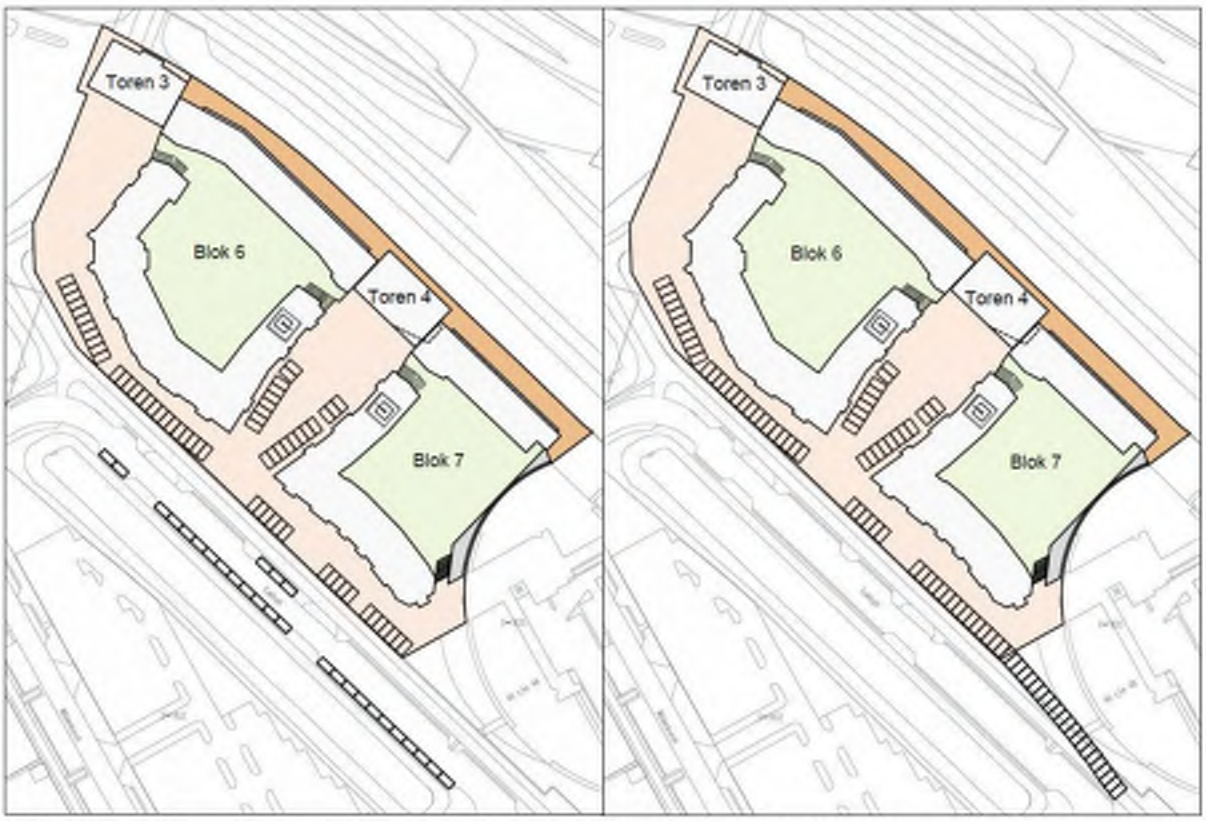
In totaal worden er derhalve minimaal 110 en maximaal 217 parkeerplaatsen inpandig gerealiseerd.

Het totaal aantal vereiste parkeerplaatsen is als volgt bepaald:

Woongebouwen *Toren 4, Blok 6, Toren 4 en Blok 7*	*Minimale aantal parkeerplaatsen*	*Aanvullende parkeerplaatsen*	*Inpandige parkeerplaatsen*	***Totalen***
Toren 3	37 x 0,3 = 11,1	37 x 0,3 = 11,1	In Blok 6	
Blok 6	164 x 0,3 = 49,2	164 x 0,3 = 49,2	61 à 122	
Toren 4	39 x 0,3 = 11,7	39 x 0,3 = 11,7	In Blok 7	
Blok 7	118 x 0,3 = 35,4	118 x 0,3 = 35,4	49 à 95	
Totaal bewonersparkeren	***107,4***	***107,4***		***215***
Bezoekersparkeren totaal	0,25 x 358 = 89,5			***90***
Totaal aantal parkeerplaatsen	**196,9**	**107,4**		**305**

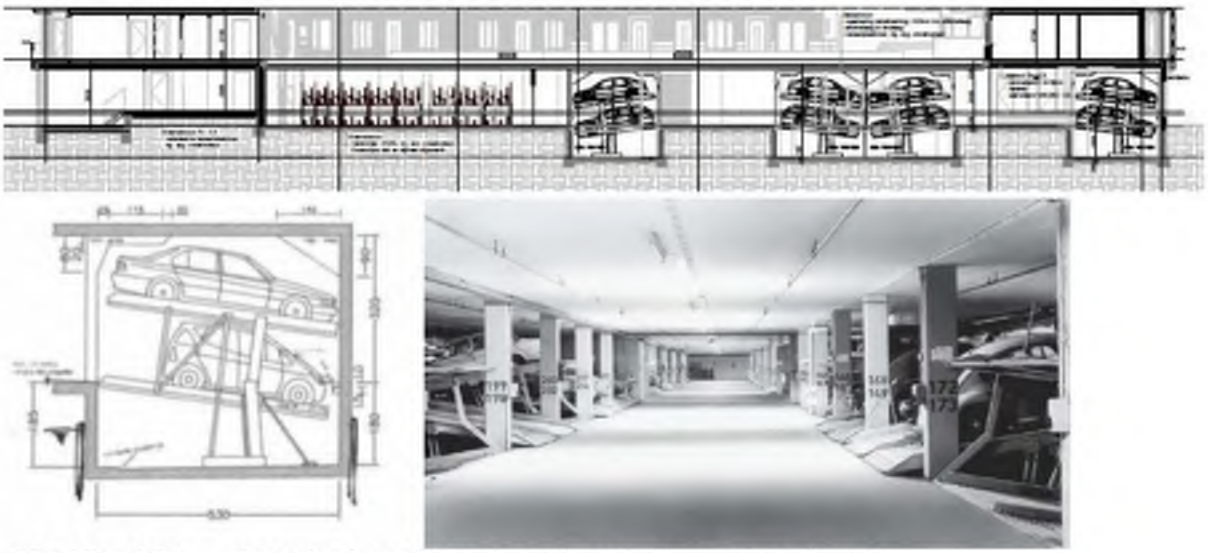
Woongebouwen *Toren 4, Blok 6, Toren 4 en Blok 7*	*Minimale aantal parkeerplaatsen*	*Aanvullende parkeerplaatsen*	*Inpandige parkeerplaatsen*	***Totalen***
Toren 3 en Blok 6	201 x 0,3 = 60,3	201 x 0,3 = 60,3	61 à 122 in Blok 6	
Toren 4 en Blok 7	157 x 0,3 = 47,1	157 x 0,3 = 47,1	49 à 95 in Blok 7	
Totaal bewonersparkeren	***107,4***	***107,4***		***215***
Bezoekersparkeren totaal	0,25 x 358 = 89,5			***90***
Totaal aantal parkeerplaatsen	**196,9**	**107,4**		**305**

In totaal zijn er volgens de parkeernormen 305 parkeerplaatsen benodigd, inclusief de buffer. Daarvan zijn er 90 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers. De 90 (openbare) bezoekersparkeerplaatsen worden nabij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gerealiseerd. Zoals uit Afbeelding 6.13 blijkt, kunnen er voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de vier woongebouwen worden gerealiseerd in en nabij het projectgebied, onder meer langs de bestaande Eekholt. In de nadere toekomst worden de parkeerplaatsen langs de Eekholt verplaatst.



Afbeelding 6.13: Parkeerplaatsen voor bezoekers / Openbare parkeerplaatsen

Voor het parkeren binnen de gebouwen Blok 6 en Blok 7 is gekozen voor een systeem dat parkeren van twee auto's boven elkaar in een semi-automatisch parkeersysteem mogelijk maakt. Bij deze oplossing is de oppervlakte van de garage kleiner en wordt er een auto boven/onder een andere auto geparkeerd (zie Afbeelding 6.14). De parkeergarage wordt gerealiseerd onder de binnenplaats.



Afbeelding 6.14: Oplossing inpandig parkeren (voor het bewonersparkeren)

Het totale aanbod van autoparkeerplaatsen in de omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is voldoende groot.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren voor bewoners wordt inpandig in de woongebouwen geregeld, waarbij rekening is gehouden met twee fietsparkeerplaatsen per woning.

6.8 Groen en Water in de omgeving van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

In het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is voor groenvoorzieningen een substantiële ruimte gereserveerd. Het gebied Bergwijkpark wordt op dit moment gekarakteriseerd door een samenspel van brede groene lanen, brede watergangen en verharde terreinen met losstaande (kantoor)gebouwen. Hierin wordt met de ruimtelijke plannen verandering gebracht.
De groene ruimte langs het spoor is ongedefinieerd en ruig en is eerder een groene restruimte dan een verblijfsplek, en dit blijft met de nieuwe de stedebouwkundige inrichting in feite ook het geval.
Het park, Bergwijkpark, dat in de nabijheid van het onderhavige projectgebied ligt, is in de bestaande situatie een grote natuurlijke groene ruimte met verschillende grotere bomen, bosschages en verschillende verblijfsplekken. Het nieuwe park in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" wordt kleiner, maar wordt toegankelijker, gebruiksvriendelijker en waterrijker. Het resterende deel van het huidige park blijft mogelijk een groen gebied.

Groenstructuur

De groenstructuur in het gebied Bergwijkpark wordt gekenmerkt door brede groene lanen en het park dat in zijn nieuwe positie meer centraal in de wijk komt te liggen. De lanen behouden hun groene karakter met bomen verspreid aan weerszijden van de rijbaan. De nieuwe gebouwen staan met hun voorkanten aan deze straten en zijn zichtbaar tussen de bomen door.
In het projectgebied wordt nauwelijks groen aangelegd. Het groen is in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 aanwezig. De groenstructuur van Holland Park en nabij het onderhavige projectgebied is weergegeven op Afbeelding 6.15. Van belang is dat de groenstructuur van het talud langs de metrospoordijk alleen een ecologische functie zal hebben. Er is geen toegang vanaf de woongebouwen tot dit talud; de toegang tot het talud zal met een hekwerk worden afgesloten.

Waterstructuur

In het stedebouwkundig plan wordt het grootste deel van de bestaande water- en groenstructuren behouden. Het plan heeft een compacte stedelijke structuur. In de nieuwe plannen wordt de waterstructuur wel sterk uitgebreid waardoor het gebied een nieuw waterrijk karakter krijgt. Behalve dat de nieuwe waterstructuur aan de wijk een herkenbaar karakter geeft, biedt de waterstructuur ook extra ruimte voor waterberging en verkoeling. In de plannen wordt de groen- en waterstructuur direct gekoppeld aan de verschillende gebouwen waardoor deze beter beleefbaar worden voor de bewoners en gebruikers van het gebied. De waterstructuur nabij het onderhavige projectgebied is weergegeven op Afbeelding 6.15. In het projectgebied is geen oppervlaktewater aanwezig; het benodigde oppervlaktewater bevindt zich ten westen van het projectgebied. Voor een nadere onderbouwing van de waterstructuur bij het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zie de Waterparagraaf (Paragraaf 8.5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

Afbeelding 6.15: Groen(voorzieningen) en water in het gebied Bergwijkpark Noord en Holland Park, in het stedebouwkundig plan. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Beheer en onderhoud

In overleg met de gemeente zullen de groene structuren verder worden uitgewerkt waarbij de wensen en eisen met betrekking tot het beheer en onderhoud mede bepalend zullen zijn voor de keuze van soorten en materialen. Deze zullen moeten aansluiten bij de omliggende gebieden waarbij het de voorkeur heeft om in te zetten op hoogwaardige soorten en materialen, waardoor de beheer- en onderhoudskosten op de lange termijn beperkt kunnen blijven.

6.9 Openbare Ruimte bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Voor het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque" is het ontwerpen van een openbare ruimte, aantrekkelijk in maat en schaal, met prioriteit voor de verblijfsfunctie, het belangrijkste uitgangspunt geweest. Niet de vorm van de gebouwen maar de vorm van de openbare ruimte was daarbij leidend. Met het stedebouwkundig plan wordt de groen- en waterstructuur in het gebied Bergwijkpark versterkt en uitgebreid. Het gebied krijgt met zijn verschillende nieuwe watergangen en grachten een nieuw waterrijk karakter, waardoor de verblijfsfunctie plaatsvindt in een recreatieve sfeer.

De beoogde doelgroep voor de ontwikkeling van Bergwijkpark zijn starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het zullen voornamelijk één- of tweepersoonshuishoudens zijn. Vanwege deze doelgroep is de verwachting dat er weinig behoefte zal zijn aan speelvoorzieningen. Echter, om de nieuwe buurt toekomstbestendig te maken, zal er wel ruimte gereserveerd worden waar, als het nodig is, een speelplek op blokniveau gemaakt kan worden. Afhankelijk van de leeftijd, spelen kinderen dicht bij huis of iets verder. Kinderen tot 6 jaar spelen buiten voor de woning waar ouders goed toezicht kunnen houden. Kinderen van 6 tot 12 jaar spelen iets verder weg, om de hoek op een plein of in een park (het park maakt overigens geen onderdeel uit van het onderhavige project c.q. van de onderhavige omgevingsvergunningen).
Naast het op de juiste manier situeren van de speelruimte in de wijk voor de gebruikers, zal er tegelijkertijd ook gelet moeten worden op het vermijden van onjuist gebruik. Speelplaatsen voor (kleine) kinderen moeten geen

plek worden voor hangjongeren. Eén van de belangrijkste uitgangspunten hierbij is het zorgen voor "ogen op de straat", maar ook om de ruimtes niet te groot te maken. Het maken van speelplekken en recreatieve verblijfsplekken in een luwe omsloten ruimte is een belangrijke keuze voor het houden van "ogen op de straat". Omwonenden van deze plekken zullen de plekken als hun domein beschouwen, waardoor ze actief zullen deelnemen in sociale controle.
Een wijk met veel water zal ook mogelijkheden in zich moeten hebben voor (kleine) kinderen om te spelen. In de besloten binnentuinen van de verschillende bouwblokken is ruimte voor (semi) private speelvoorzieningen voor kleine kinderen. Het zijn mooie omsloten plekken waar kinderen zelfstandig kunnen spelen. Naast speelruimtes in de blokken, bieden autoluwe straten en pleintjes voldoende open speelruimte voor (kleinere) kinderen. Speeltoestellen zijn daar niet nodig. Het zijn informele plekken waar kinderen spelen met eigen meegebrachte of zelf- bedachte speelmaterialen. Naast de informele speelplekken zal er volgens het stedebouwkundig plan per buurt een gestructureerde speelplek voor alle leeftijden moeten komen.

6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De sociale veiligheid van het projectgebied zal sterk verbeteren door de toevoeging van de 358 nieuwe woningen volgens de plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. Dit, enerzijds omdat er in de nieuwe toestand gedurende het volledige etmaal mensen aanwezig zullen zijn in het projectgebied en anderzijds omdat er in de nieuwe toestand meer toezicht zal zijn vanuit de nieuwe gebouwen op de openbare ruimtes. Tevens zal de sociale veiligheid elders in het gebied Bergwijkpark verbeteren, vooral in het gebiedsdeel Holland Park.
Het nieuwe park krijgt een duidelijke begrenzing en naast het park komen woongebouwen te staan. Hierdoor wordt de sociale controle bij het park vergroot.

De levendigheid van het openbaar gebied wordt voor een groot deel bepaald door de functies die er aan grenzen. Door het maximaal toevoegen van voordeuren, het maken van verblijfsruimten en het minimaliseren van achterkanten wordt het gevoel van sociale veiligheid op een natuurlijke manier verhoogd en neemt de dynamiek in de straat, ook in de avonduren, toe. Op deze manier zijn er altijd "ogen op de straat".
Het streven is om het aantal achterkanten van gebouwen aan het openbaar gebied te beperken. Expeditietoegangen, nutsvoorzieningen en bergingen vragen om creatieve, bij voorkeur inpandige, oplossingen om de kwaliteit van het openbaar gebied maximaal te garanderen. Door de uitvoering van het project (en het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque") zal zodoende de sociale veiligheid sterk toenemen. Bij het aspect sociale veiligheid is ook van belang dat het deel van het terrein tussen de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 en het talud van de metrospoordijk privaat eigendom zal zijn en zal worden afgesloten, zodat aldaar er geen "pad" of "weg" zal ontstaan die eventueel sociaal onveilig zal kunnen zijn.

6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De bouwplannen zullen zodra de aanvragen voor de omgevingsvergunningen zijn ingediend worden voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie. Hierbij zal worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota, en aan het beeldkwaliteitsplan Holland Park. Ook zal advies worden ingewonnen van het speciaal voor het gebied Bergwijkpark Noord samengestelde kwaliteitsteam. Hierdoor is gegarandeerd dat het welstandsniveau van het onderhavige project van een hoog kwaliteitsniveau is.

6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Bergwijkpark Noord. Voor dit gebied is, zoals reeds eerder verwoord, het "Strategisch Masterplan Bergwijkpark" (maart 2012) en het "Masterplan Bergwijkpark, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013) opgesteld. Een belangrijke doelstelling van het Masterplan is om een nieuwe woonwijk te

creëren en om meer functiemenging toe te laten en om het gebied beter beleefbaar te maken. Voor het oostelijke deel van het gebied Bergwijkpark Noord is een nieuw stedebouwkundig plan opgesteld, namelijk het stedebouwkundig "Holland Park, Urban Picturesque" (december 2015).

Voor het gehele gebied Bergwijkpark Noord is op dit moment een nieuw bestemmingsplan in procedure. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 loopt op deze ontwikkeling vooruit. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 zijn op de stedebouwkundige plankaarten van het plan Bergwijkpark Noord (oostelijke deel) en Holland Park aangegeven, op Afbeelding 6.16 en Afbeelding 6.17. Voor de juiste vormgeving van Blok 7, zoals die hoort bij de omgevingsvergunning voor Blok 7, wordt verwezen naar Afbeelding 6.1 (en Afbeelding 6.2). Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

De plannen voor de ontwikkeling van Bergwijkpark Noord (oostelijke deel) en Holland Park worden gefaseerd gerealiseerd. De fasering van het oostelijke deel van Bergwijkpark Noord ofwel Holland Park is weergegeven op Afbeelding 6.18. Op Afbeelding 6.17 is de stedebouwkundige uitwerking t/m fase 3A weergegeven.

Het woongebouw Toren 3 wordt direct naast woongebouw Blok 3 gebouwd. Toren 3 komt tegen Blok 3 aan te staan. Woongebouw Blok 3 ligt in fasegebied 1.

Afbeelding 6.16: ***Plankaart gebied Bergwijkpark Noord (oostelijk deel) en Holland Park, met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)***

Afbeelding 6.17: Plankaart gebied Bergwijkpark Noord (oostelijk deel) en Holland Park t/m Fase 3A, met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

Afbeelding 6.18: Fasering van het plan voor het oostelijke deel van Bergwijkpark Noord ofwel Holland Park, met daarin opgenomen Fase 3 (met de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7). (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015)

HOOFDSTUK 7 RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 tegen het licht worden gehouden in verband met de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving. Daardoor kan worden vastgesteld of er negatieve ruimtelijke effecten te verwachten zijn van het project zelf op de omgeving daarvan.

7.2 Verkeersaantrekkende Werking / Verkeershinder

In het kader van het onderhavige project zijn de verkeersgevolgen, die verwacht mogen worden als resultaat van de realisatie van het project, beoordeeld. Verkeersberekeningen laten verschuivingen zien in de verkeersstromen. De belangrijkste wijziging vindt plaats binnen het plangebied Bergwijkpark bij en op de wegen Bergwijkdreef en Eekholt. Dit komt onder andere door de nieuwe ligging van, en de nieuwe aansluitingen op, die wegen. De effecten buiten het plangebied Bergwijkpark en nabij het onderhavige projectgebied zijn beperkt van omvang. De route tussen Bergwijkpark en de Gooiseweg via de Bergwijkdreef en Diemerdreef wordt drukker. Op het eerste deel van de Boven Rijkersloot (vanaf de Diemerdreef) is er sprake van een zeer beperkte verkeerstoename.

Afbeelding 7.1: Overzicht van de toegangswegen voor auto's, naar onder meer het onderhavige projectgebied. (Tekening uit het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", definitief, december 2015, blz. 34)

In het kader van het nieuwe bestemmingsplan Bergwijkpark is er verkeersonderzoek verricht. In de berekeningen bij dat verkeersonderzoek is uitgegaan van de reguliere kengetallen. Er is in het verkeersonderzoek nog geen rekening gehouden met de lagere parkeernorm waardoor het aantal autoritten bij het grotere plan/project naar

verwachting lager zal zijn dan berekend. De resultaten van de berekeningen zijn gebruikt om de inrichting te bepalen van de wegprofielen en aansluitingen in Bergwijkpark. Dit heeft onder andere geleid tot kruispuntontwerpen met voorsorteervakken en verkeerslichten op de aansluitingen Bergwijkdreef-Dalsteindreef en Bergwijkdreef-Eekholt. Op de rotonde Diemerdreef-Boven Rijkersloot kan met een beperkte ingreep de verkeersafwikkeling worden verbeterd. Dit geldt ook voor de aansluiting op de Gooiseweg en bij Laagland. De Daalwijkdreef wordt in 2016 al aangepakt door de gemeente Amsterdam. Op de Provincialeweg en Muiderstraatweg zijn al doorstromingsmaatregelen uitgevoerd.

Uit de ontwerptekening bij Afbeelding 7.1 blijkt, dat er onder meer 30 km/u gebieden worden ingesteld, en dat de langzaamverkeerroutes zorgvuldig zijn ontworpen. Er zal vanwege dit stedebouwkundig plan bij de uitvoering van het project van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 geen verkeershinder optreden voor de omgeving. Verder is van belang dat het regionale fietsnetwerk gehandhaafd blijft.
Het parkeren ten behoeve van de bewoners van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt binnen de gebouwen geregeld. Bezoekersparkeren vindt plaats op het maaiveld. Er worden nabij de woongebouwen parkeerplaatsen aangelegd voor de bezoekers volgens de norm van 0,25 parkeerplaatsen per woning.

Op basis van het verkeersonderzoek is ook akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Uit de genoemde verrichte onderzoeken blijkt dat het project kan worden uitgevoerd. Voor een onderbouwing hiervoor verwijzen wij naar de Paragrafen 8.2 en 8.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, in het Hoofdstuk Omgevingsaspecten.

7.3 Bezonning / Schaduwhinder

De plannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 hebben geen onevenredige hinder tot gevolg vanwege de bezonning en schaduw met betrekking tot de reeds bestaande woningen van de Campus Diemen Zuid, de nieuw te bouwen woningen volgens de onderhavige bouwplannen en de bestaande kantoorgebouwen. Ook is er geen onevenredige hinder met betrekking tot de bezonning en schaduw voor de woningen aan de overzijde van de metro- en treinsporen te Diemen Zuid. Dit blijkt uit het verrichte onderzoek naar de bezonning.

Ten behoeve van het gebied is een bezonningsonderzoek verricht. Zie hiervoor de "Bezonningsstudie t.b.v. " die als Bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd.

Van belang is dat voor bezonning en schaduwwerking geen wettelijke eisen bestaan. Over algemeen worden TNO-normen gehanteerd als beoordelingskader voor bezonning. TNO hanteert twee normen, een lichte norm en een strenge norm.
De strenge norm: 3 uur zon per dag (niet aansluitend), in de periode van 21 januari tot en met 22 november; in het midden van de vensterbank, binnenkant raam.
De lichte norm: 2 uur zon per dag (niet aansluitend) in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober; in het midden van de vensterbank, binnenkant raam.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de bezonningsnormen van TNO.

In verband met binnengekomen zienswijzen tegen de aanvragen omgevingsvergunningen voor de woongebouwen Blok 1, Blok 2, en met name Toren 1, zijn de Torens 1 en 2 in bouwhoogte verlaagd. In verband met deze wijziging van de plannen (en van de omgevingsvergunning voor Toren 1) is aanvullend bezonningsonderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor het "Bezonningsonderzoek i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2" d.d. 15 juli 2015, die als Bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Uit dit bezonningsonderzoek blijkt dat de woningen aan de Knoopkruid, nadat een verlaging van de woongebouwen Toren 1 (met een hoogte van 34 meter) en Toren 2 (met een hoogte van 37 meter) heeft plaatsgevonden - in vergelijking met de eerdere

(bouw)plannen voor de woontorens Toren 1 en Toren 2 (met een oorspronkelijke bouwhoogte van 52 meter) - geen schaduwhinder kennen.

Uit het bovengenoemde bezonningsonderzoek dat is verricht voor het stedebouwkundige plan het "Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park" d.d. 9 juli 2014 blijkt, dat de woningen aan de Knoopkruid niet onevenredig geraakt worden door de schaduwwerking van de woongebouwen Toren 3 en Toren 4 (en de woongebouwen Blok 6 en Blok 7).
Uit het "Bezonningsonderzoek i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2" d.d. 15 juli 2015 blijkt dat de schaduw vanwege Toren 3 in Diemen Zuid even ver reikt als die van de verlaagde Toren 2. Daarmee is er geen sprake van schaduwhinder vanwege woongebouw Toren 3, en tevens niet vanwege woongebouwen Toren 4, Blok 6 en Blok 7.

Uit de verrichte bezonningsonderzoeken blijkt verder dat de bestaande (studenten)woningen van de Campus Diemen Zuid niet geraakt worden door de schaduwwerking van de geplande nieuwe woongebouwen volgens het stedebouwkundige plan "Holland Park, Urban Picturesque".

Voor de bezonningsstudie uitgevoerd door ---------- wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

7.4 Windhinder

n.v.t.

7.5 Geluidhinder en Luchtkwaliteit

Er zijn geen bestaande woningen in de omgeving aanwezig, behalve de studentenwoningen die gerealiseerd zijn in het gebied Diemervijver in Bergwijkpark, in de "Campus Diemen Zuid", en de woningen die gelegen zijn aan de overzijde van spoorlijnen te Diemen Zuid. Bestaande woningen van derden zullen niet gehinderd worden vanwege de nieuw te bouwen woningen in verband met geluidhinder en de luchtkwaliteit. In verband met het wegverkeerslawaai en de luchtkwaliteit, is onderzoek gedaan door het bureau DGMR. De resultaten van dit onderzoek bevestigen deze conclusies (zie Paragrafen 8.2 en 8.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

7.6 Sociale Veiligheid

De sociale veiligheid in het gebied Bergwijkpark Noord zal door de realisering van het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden verbeterd. Dit, omdat er meer mensen zullen wonen en verblijven in het gebied. De verwachting is, dat met name ook de sociale veiligheid rondom het station Diemen Zuid sterk zal verbeteren. Bij het aspect sociale veiligheid is ook van belang, dat het deel van het terrein tussen de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 en het talud van de metrolijn/spoorlijn privaat eigendom zal zijn en zal worden afgesloten, zodat aldaar er geen "pad" of "weg" zal ontstaan die eventueel sociaal onveilig zal kunnen zijn.

7.7 Natuur

Uit de

Afbeelding 7.2: Natuurwaardekaart van de gemeente Diemen

HOOFDSTUK 8 OMGEVINGSASPECTEN

8.1 Algemeen

Een project kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een project, waarvan met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te onderzoeken welke waarden er bij het project/plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het project/plan zijn voor deze waarden.

Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) juncto de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een Ruimtelijke Onderbouwing die benodigd is voor de omgevingsvergunning.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de milieu- en omgevingsaspecten geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie (flora & fauna) en externe veiligheid aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op bedrijven & milieuzonering, en milieueffectrapportage.

8.2 Geluid(hinder)

8.2.1 Algemeen

8.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige functies in het plan zijn de woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd. Daarnaast bevat de wet een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt voor wat betreft wegverkeer begrensd door de onderstaande waarden, in tabel 8.2A.

Tabel 8.2A: Grenswaarden geluidsbelasting

geluidsbron	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
wegverkeer in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB
wegverkeer in buitenstedelijk gebied	48 dB	53 dB
railverkeer	55 dB	68 dB
industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel 'doof' wordt uitgevoerd of wordt afgeschermd van het geluid van de bron (vliesgevel). Indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (hogere waarde) worden aangevraagd.

Naast geluidsbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen (binnen de bijbehorende geluidszones) kan er ook sprake zijn van specifiek geluid geproduceerd door bepaalde activiteiten (van bedrijven/inrichtingen). De grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege die activiteiten staan in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in etmaalperiodes en type geluidsbelasting. Ten aanzien van de grenswaarden voor piekgeluid is geen sprake van hogere waarden c.q. ontheffingen zoals in de Wet geluidhinder. De grenswaarden van het Activiteitenbesluit worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegepast bij de realisatie van nieuwe woningen.

Geluidgevoelige bestemmingen

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidsbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn volgens de wet in principe niet geluidgevoelig.
Bij dit project bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

Begrip gevel

Ten behoeve van de stedebouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te kunnen realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", is aangevuld met "met uitzondering van:

a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering, die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
b. b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte."

Het bovenstaande betekent dat, indien een geveldeel zonder te openen delen voldoende geluidwering heeft, dit geveldeel niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder (Wgh). Een dergelijke gevel wordt "dove gevel" genoemd.

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel, die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen, en een voldoende karakteristieke geluidwering heeft, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet te worden betrokken. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) "geen gevel". Bij een dergelijke gevel kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een:
- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren.
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend.
- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm.
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt voor het wegverkeer bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen de volgende zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedtes hebben:

in stedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.

in het buitenstedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 76a van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om onder andere bij de voorbereiding van de vaststelling van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo,

dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat.

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 48 dB (artikel 82 Wgh). De ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt in buitenstedelijk gebied 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh) en in binnenstedelijk gebied 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Daarboven is bouwen alleen mogelijk als:
- dove gevels worden toegepast;
- eventuele afschermende gevelelementen worden toegepast die het geluid terugbrengen tot deze maximaal te ontheffen waarde.

Correctie op berekende geluidsniveaus
Volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh) wordt een aftrek toegepast. Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Op 20 mei 2014 zijn de rekenregels voor de aftrek aangepast voor geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer boven 55 dB.

Spoorwegverkeer
Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1).
De Wet Geluidhinder (Wgh) geeft voor railverkeerslawaai een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor de geluidsbelasting van nieuw te bouwen woningen. In beginsel mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan deze waarde. Als de geluidsbelasting toch hoger is, kan nieuwbouw pas mogelijk worden gemaakt nadat het bevoegd gezag hiervoor een zogenoemde "hogere waarde" (ontheffing) heeft verleend. Voor het railverkeer geldt een maximale te ontheffen waarde van 68 dB.

8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Het onderzoeksrapport van ----------
Met het akoestisch onderzoek wordt onder meer inzicht gegeven in het aantal woningen met geluidsbelasting(en) boven de grenswaarden en in het aantal benodigde hogere waarden.
Ten behoeve van de woongebouwen. Het resultaat van dit onderzoek is te vinden in het rapport "nderzoekek F.A. Molijnlaan, Nunspeet, van Adviesbureau de Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020

De bevindingen en conclusies van het akoestisch onderzoek worden hieronder besproken.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidsbronnen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is betrokken in de beoordeling. Het gaat om de volgende geluidsbronnen:

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen)

8.2.4.1 Wegverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de weg Molijnlaan.

8.2.4.2 Railverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de hoofdspoorweg (treinspoor) en het metrospoor. In tabel 8.2C

8.2.4.3 Industrielawaai

Het projectgebied ligt binnen de geluidszone van het industrieterrein Nestlé.

8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

Er is sprake van de samenloop van verschillende geluidsbronnen als bedoeld in artikel 110f Wgh. Daarom is cumulatieve geluidsbelasting vanwege rail-, weg,- industrie- en luchtvaartlawaai bepaald. De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. Het geluid van bronnen waarvan de zone niet samenvalt met het projectgebied of die geen geluidszone op grond van de Wgh hebben (bestemmingswegen en luchtvaartlawaai) zijn hierin betrokken.
De maximale cumulatieve geluidsbelasting uitgedrukt in wegverkeerslawaai ($L_{VL,\infty}$) is 63 dB, en treedt op bij Toren 3 en Toren 4.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.5 Maatregelen (overweging)

8.2.5.1 Algemeen

8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting

Afbeelding 8.1: Locaties vliesgevels Blok 6 en Blok 7 (aan de noordoostgevel)

8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai

8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen

8.2.6.1 Wegverkeerslawaai

8.2.6.2 Railverkeerslawaai

8.2.6.3 Industrielawaai

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting

8.2.7 Conclusies

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 5 juni 2014 verlengd tot en met 31 december 2016.
Het onderhavige project is niet opgenomen in het NSL. Het project zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. Voor het onderhavige project is het nemen van maatregelen niet van toepassing.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet Milieubeheer)
De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) is in Nederland geregeld in de Wet luchtkwaliteit, die daarna werd opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op 11 juni 2008 is de (op dat moment

nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd.
Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen.
Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten als gevolg van de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO_2);
- stikstofoxiden;
- zwevende deeltjes (PM_{10});
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een Ruimtelijke Onderbouwing op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo tot de hiervoor genoemde "uitoefening van hun bevoegdheden'' behoort.
Bij het nemen van een besluit over de omgevingsvergunning(en) volgens het bovengenoemde artikel van de Wabo zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel slechts in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een tijdstip waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan deze grenswaarden moet voldoen. Voor stikstofdioxide (NO_2) en voor zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen in principe de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)
In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10} en $PM_{2,5}$), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.
Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide
De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is 200 $\mu g/m^3$. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3, onder e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 $\mu g/m^3$ er meer dan 18 uuroverschrijdingen per jaar van de grenswaarde van 200 $\mu g/m^3$ plaatsvinden.

Etmaalgemiddelde concentratie fijnstof
De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} is 50 µg/m3. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. (Op 5 juni 2016 is de NSL verlengd tot en met 31 december 2016).
Door maatregelen in te zetten om projecten mogelijk te maken, wordt op een grote schaal gesaldeerd en gesaneerd, waarbij de maatregelen de verslechtering van de projecten (meer dan) teniet moeten doen.

AMvB Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Besluit NIBM] en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Regeling NIBM]
In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). In het Besluit NIBM is vastgelegd dat het gaat om 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide of fijn stof.
Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

AMvB Besluit Gevoelige Bestemmingen
In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) dat bij de voorgenomen realisering van "gevoelige bestemmingen", zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Indien uit het onderzoek blijkt, dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat behoort bij een "gevoelige bestemming" niet toenemen.
Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van "niet in betekenende mate" projecten of "in betekenende mate" projecten. De AMvB Gevoelige Bestemmingen moet in beide gevallen worden nageleefd.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit

Door het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV te Den Haag is onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan. Hiervan is verslag gedaan in het onderzoeksrapport "Bestemmingsplan Bergwijkpark - Onderzoek luchtkwaliteit" (M.2014.0527.02.R001) definitief d.d. 5 december 2014, zie Bijlage 3 bij deze Ruimtelijke Ordening.

Invoergegevens

Invoergegevens: Verkeersgegevens

Voor de verkeersgegevens van de relevante wegen is uitgegaan van de peiljaren 2015 en 2030. Voor het onderzoek is uitgegaan van achtergrondconcentraties en emissies voor het jaar 2015 (jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en verkeer voor 2030 waarbij het plan is gerealiseerd. Op die manier is een *worstcase* scenario in beeld gebracht. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden met dit uitgangspunt is in de toekomst geen overschrijding vanwege het plan te verwachten. Bij de brongegevens in bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn de intensiteiten weergegeven.

Invoergegevens: Wegkenmerken
Bij de realisatie van Bergwijkpark zal hoge bebouwing dicht op de wegen in het plangebied komen te staan. Hierdoor ontstaan zogenoemde *street canyons*. Er is in het rekenmodel rekening gehouden met de breedte van deze *street canyons* en de hoogte van de bebouwing aan linker- en rechterzijde van de weg. In bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn deze wegkenmerken opgenomen.

Invoergegevens: Toetspunten
Conform het blootstellingscriterium dient te worden getoetst op locaties waar mensen kunnen verblijven gedurende een periode die overeenkomt met de middelingstijd van de te toetsen norm. Voor een jaargemiddelde is dat bijvoorbeeld een woning. In het onderzoek van DGMR voor het onderhavige bestemmingsplan geldt dat de woningen op relatief korte afstand van de weg gesitueerd zijn. Hierdoor is ervoor gekozen om op de gevels van de bestaande en nieuwe woningen en scholen te rekenen. Voor de nieuwe woningen is de grens van het bouwvlak aangehouden. Voor de volledigheid is op de grens van het bestemmingsplangebied en op 10 meter uit de kant van de verharding gerekend. De ligging van de toetspunten is in bijlage 2 van het onderzoeksrapport van DGMR weergegeven.

Invoergegevens: Industrieterrein Verrijn Stuart
Door het bureau Peutz is, op de ligging van de toetspunten, de bijdrage vanwege het industrieterrein Verrijn Stuart op concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ aangeleverd. Deze bijdragen zijn opgeteld bij de bijdragen voor verkeer. Voor NO_2 levert dat een kleine overschatting op van de concentraties omdat geen rekening wordt gehouden met de verminderde beschikbaarheid van O_3 voor de vorming van NO_2 bij hogere concentraties NO_x.

Resultaten

De resultaten van het onderzoek, volgens het hiervoor genoemde onderzoeksrapport, zijn de volgende:

Stikstofdioxide NO_2
In Figuur 1 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 weergegeven. In bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 1 en in de Tabel in bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie NO_2 in het gehele gebied 33,61 $\mu g/m^3$ bedraagt. Deze concentratie wordt op de grens van het bestemmingsplangebied vlak langs de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager. Aangezien de grenswaarde 40 $\mu g/m^3$ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijnstof PM_{10}
In Figuur 2 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties PM_{10} weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 2 en in de Tabel in bijlage 3 is te zien dat de maximale concentratie PM_{10} in het hele gebied 23,95 $\mu g/m^3$ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager, op de grens van het bestemmingsplangebied is de maximale concentratie 23,91 $\mu g/m^3$ Aangezien de grenswaarde 40 $\mu g/m^3$ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer.
Naast de jaargemiddelde concentratie gelden voor PM_{10} ook eisen aan het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde waarde. Uit de berekening blijkt, dat dit (zonder zeezoutaftrek) maximaal 13 keer per jaar voor komt. Hiermee wordt voldaan aan deze eis uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijne fractie fijnstof $PM_{2,5}$
In Figuur 3 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 3 en de Tabel in bijlage 3 van het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie $PM_{2,5}$ in het gehele gebied 14,96 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Aangezien de grenswaarde 25 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

8.3.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat na de volledige realisatie van het gehele plan Bergwijkpark er nog ruim aan alle grenswaarden inzake de luchtkwaliteit wordt voldaan uit de Wet milieubeheer (Wm). Hiermee voldoet het plan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan Bergwijkpark. Hieruit volgt dat er ook geen belemmeringen zijn voor een deel van het plan alwaar met het onderhavige project de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden gerealiseerd.

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.4 Bodem

8.4.1 Algemeen

Bij een Ruimtelijke Onderbouwing voor een Omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plan-/projectgebied. De reden hiervoor is dat het project op een vanuit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het project economisch uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

In het kader van de ontwikkeling van het project Molijnlaan 166-172 is een onderzoek naar de bodem verrricht door het bureau PJmilieu B.V.. Dit heeft geresulteerd in het rapport "verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet door PJ Mileu B.V. (kenmerk PJ Milieu B.V. : 20046301A) d.d. 27 juni 2020.

8.4.2 Resultaten bodemonderzoek

Uit het bodemonderzoek, zoals

Afbeelding 8.4: Onderzoek(deel)locaties

8.4.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bodemaspecten geen belemmeringen opleveren voor de voorgenomen ontwikkeling en de voorgenomen bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De verontreiniging op deellocatie 7 is niet een belemmering omdat deze kan en zal worden verwijderd.

Voor het rapport "Verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 1666-172 nunspeet (kenmerk PJ Milieu B.V.: 20046301A d.d. 27 juli 2020 wordt verwezen naar Bijlage 4 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5 Water(paragraaf)

8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[63] schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap, wordt onder meer rekening gehouden met onderstaande kaders.

Juridisch

Europa
De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Rijk

Waterwet
De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein. Verschillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningenstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd.
Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Wet Gemeentelijke Watertaken
Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was op dat moment dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins werden aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de Gemeentelijke Watertaken (2008) is later weer opgenomen in de bovengenoemde Waterwet van 2009.

Beleid inzake water

[63] Artikel 3.1.6, 1e lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. De verschillende beleidsdocumenten staan hieronder (kort) beschreven.

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)
In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

Nationaal Waterplan
Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan vervangt de vierde Nota Waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Provincie Noord-Holland

Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren
Voor de Provincie Noord-Holland geldt het "Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren". Volgens het Waterplan staat het gebied rond Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam, waarvan ook de gemeente Diemen deel uitmaakt) onder druk door zeespiegelstijging, neerslagpieken en verzilting. Dit kan in combinatie met de sterke intensivering van de verstedelijking leiden tot meer wateroverlast en een toename van overstromingsrisico's. Klimaatbestendigheid moet in de Metropoolregio Amsterdam een leidend principe worden bij de locatiekeuze en de inrichting van stedelijke en landelijke functies. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de volgende wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange-termijn-verwachtingen daarover.

Waterschap ----------

Waterbeheerplan

De Keur
De Keur is een eigen verordening van het Waterschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur AGV 2011, met het Keurbesluit Vrijstellingen, en de Beleidsregels.

Gemeente Nunspeet

Waterplan

8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf)

De watertoets is ontvangen – na een aanvraag daartoe – van Waterschap Vallei en Veluwe d.d. 10 maart 2021.

Afbeelding 8.5:

Als

Afbeelding 8.6: Toekomstige situatie Holland Park wateroppervlakken, met het projectgebied aangegeven (Figuur 2 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

Voor de "Watertoets" van het Waterschap Vallei en Veluwe" d.d. 10 maart 2021 wordt verwezen naar de Bijlage 9 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Er is over de voorgaande Watertoets/Waterparagraaf, vooroverleg gevoerd met het Waterschap Vallei en Veluwe. ----------

8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur)

8.6.1 Wet- en regelgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wetgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke verordeningen.
De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb) Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling.

8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 – 172????

Door het bureau Ecogroen B.V. is het onderzoek uitgevoerd dat geresulteerd heeft in het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet 28 augustus 2017 (rapport nr. 7-382).

In opdracht van N.O.M. B.V. is door Habitus een onderzoek verricht dat geresulteerd is in het rapport "Quickscan wet matuurbescherming F.A. Molijnlaan 166-172" d.d. 17 augustus 2020.

8.6.2.1 Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied en het gebied Bergwijkpark liggen geen Natura 2000 gebieden. Op ongeveer 4,5 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Markermeer en IJmeer". Gezien de afstand tot dit Natura 2000-gebied, de invulling van de tussenliggende gebieden en de voorgenomen werkzaamheden wordt niet verwacht dat de werkzaamheden een invloed hebben op aangewezen habitattypen en -soorten. Met de voorgenomen realisatie wordt ook niet verwacht dat de kernopgaven van dit Natura 2000-gebied belemmerd worden in een mogelijke uitbreiding of kwaliteitsverbetering. Er wordt geen externe werking of cumulatie verwacht. Een toetsing op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Het projectgebied, gebied Bergwijkpark en omliggende gebied maken geen onderdeel uit van de EHS. Het projectgebied ligt op ongeveer 2 kilometer van begrensd EHS-gebied. Met de voorgenomen werkzaamheden worden geen negatieve effecten verwacht op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Van afname van areaal is geen sprake, tevens worden geen effecten verwacht die de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS significant aantasten. Een toetsing aan het EHS-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

8.6.2.2 Soortenbescherming

Op basis van diverse veldbezoeken door het bureau Eelerwoude is geconstateerd dat het gehele gebied Bergwijkpark Noord potentieel habitat biedt voor een aantal beschermde soorten. Het gebied biedt namelijk een geschikt leefgebied voor een aantal licht beschermde soorten tot zwaarder beschermde soorten.

Tabel 1-soorten
Uit deze groep zijn diverse soorten aanwezig zoals grondgebonden zoogdieren (konijnen) en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt ook voor deze groep de zorgplicht.

Tabel 2-soorten
De plant Rietorchis behoort tot deze groep, en komt in het plangebied Bergwijkpark voor. Indien er werkzaamheden ter plaatse van deze soort worden uitgevoerd, dient te worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Indien dit niet mogelijk is, dient er ontheffing te worden aangevraagd. Een aangepaste werkwijze is noodzakelijk en deze dienen in een werkprotocol te worden samengevat.

Tabel 3-soorten
Tot deze groep behoren de vleermuizen en de ringslang. Van de gewone dwergvleermuis zijn in vier gebouwen (vermoedelijke) verblijfplaatsen vastgesteld. Dit betreffen de gebouwen 6, 14, 16 en 20 op Afbeelding 8.7. Gebouw 6 bevindt zich in het onderhavige projectgebied. Bij de sloop van deze gebouwen is een ontheffing en aangepaste werkwijze noodzakelijk. De te nemen maatregelen dienen in een werkprotocol te worden samengevat. De noodzakelijke ontheffing voor de te slopen gebouwen 6, 14 en 16 is inmiddels verleend (kenmerk FF/75C/2014/0176). Voor het in acht te nemen werkprotocol "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing. Met de ontheffing en het werken volgens de voorschriften in de ontheffing en de maatregelen in het opgestelde ecologisch werkprotocol zijn er ten aanzien van de vleermuizen geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

In de tweede helft van 2014 zijn in en nabij het projectgebied vleermuiskasten opgehangen. De vleermuiskasten zullen beschikbaar blijven totdat er vleermuiskasten aan/in het woongebouw Blok 1 zijn geplaatst. Door het treffen van maatregelen kan op een verantwoorde wijze het gebouw worden gesloopt en het groen in de omgeving worden verwijderd. De vleermuiskasten hangen inmiddels aan een hooggeplaatste container op een onverstoorde plek. Medio 2016 zullen er vleermuiskasten in/nabij het park aan een zuil worden opgehangen.

In het gebouw Blok 1 worden vanwege de voorschriften uit de voorgenoemde ontheffing, en in het kader van de omgevingsvergunningen, twaalf permanente verblijfplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de gewone dwergvleermuizen (volgens het "Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen" d.d. 15 oktober 2014). Deze twaalf genoemde permanente verblijfplaatsen zijn opgenomen op de bouwtekening van het gebouw Blok 1.

Met betrekking tot de ringslang dient met deze soort rekening te worden gehouden tijdens de werkzaamheden en ook deze soort dient in het ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Enkele zwervende dieren zijn niet uit te sluiten.

Vogels
Alle vogelsoorten in Nederland zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die nesten beschadigen of verstoren. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, tenzij is aangetoond dat er geen broedvogels aanwezig zijn en/of voorafgaand de werkzaamheden het gebied ongeschikt wordt gemaakt voor broedende vogels.

8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is dat geen schade aan soorten mag worden gedaan, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij dat de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen "voldoende zorg" in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat. Op een aantal soorten worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, omdat verblijfplaatsen niet ter plaatse van de werkzaamheden worden verwacht, maar kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient ook met deze soorten rekening worden gehouden. De aspecten die in een ecologisch werkprotocol moeten worden opgenomen zijn opgesomd in paragraaf 6.2.1 van het rapport van het bureau Eelerwoude.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 dient het Ecologische werkprotocol Bergwijkpark Diemen (d.d. 15 oktober 2014) in acht te worden genomen.

8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Flora- en faunawet (Ffw)

Als invulling wordt gegeven aan de zorgplicht en wordt gewerkt volgens de Ffw-ontheffing en het (opgestelde) ecologisch werkprotocol, dan wordt voldaan aan de kaders van de Flora- en faunawet. Er treden dan geen negatieve effecten voor de flora en fauna op.

8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A. Molijnlaan

Door het adviesbureau de Haan is onderzoekgedaan naar de stikstofdepositie . Dit heeft geresulteerd in het rapport "Onderzoek stikstofdepositie F.A. Molijnlaan, adviesbureau De Haan (AH.2020.0787.02.R001) d.d. 13 oktober 2020.

Uit dit onderzoek volgt het volgende: ----------

Voor het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet. Inventarisatie en eboordeling in het kader van natuurwetgeving en -beleid" van bureau Ecogroen B.V. (rapport nr. 17-382) d.d. 28 augustus 2017 wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapport "Quickscan Wet natuurbescheming F.A. Molijnlaan 166-172 d.d. 17 augustus 2020 wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapprrt "Onderzoek stikstofdepositoie F.A, Molijnlaan door adviesbureau De Haan B.V. (AH.2020.0787.02.R001 d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.7 Externe Veiligheid

8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.
Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Beleidslijn Externe Veiligheid gemeente Nunspeet??????????????
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Nunspeet….

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg, over het water, of door middel van buisleidingen. Een knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat er een plafond wordt vastgesteld voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgevonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogenoemde risicocontouren. Binnen de 10-6 contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als een grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt niet op de kaart weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich veel mensen ophouden) en risicovolle bedrijven.

Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, en ook bij omgevingsvergunning/omgevingsvergunningen ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, zoals de onderhavige. (En daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale Brandweer bij projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.
De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effect benadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Dat wil zeggen, dat gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade daarin niet zijn meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door de (toenmalige) Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (december 2007) opgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen - Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden (nieuwe) Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:

1. vervoer over de weg.
2. vervoer over het spoor.
3. vervoer over water (zee en binnenwater).
4. vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is geregeld met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) van 24 juli 2010.
Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Regeling Basisnet
In de Regeling Basisnet zijn sinds 1 april 2015 de Basisnetten Weg, Water en Spoor vastgelegd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:

- Berekeningen van PR 10^{-6}/jr.-contouren voor (rijks)wegen en spoorlijnen opgenomen in het Basisnet zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10^{-6}/jr.-contouren gelden.
- Bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen "rode" en "zwarte" vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. Tevens is aangegeven welke transporteenheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10^{-6}/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de Regeling worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren.
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg, Water als Spoor dienen de getallen uit de Regeling te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden LPG.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierbij geldt eveneens een grenswaarde en een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR) en een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1% letaliteitsgebied. Binnen het eerstgenoemde gebied geldt er een uitgebreide verantwoordingsplicht, in het laatstgenoemde gebied dient alleen de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan dient de ligging weer te geven van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Deze belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een

buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Plasbrandaandachtsgebied
Met de komst van het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het plasbrandaandachtsgebied. Dit betreft een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van de transportroute. Het plasbrandaandachtsgebied is geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand kan worden beheerst.

Verantwoording Groepsrisico
In het Bevi en in het Bevt is een verplichting opgenomen tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat elke wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en worden verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevt geldt voor elk plan binnen het invloedsgebied van een transportas een beperkte verantwoordingsplicht, waarbij enkel bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd dienen te worden. De uitgebreide verantwoordingsplicht geldt indien het plangebied allereerst binnen 200 meter van de transportas ligt. Daarnaast kan van de uitgebreide verantwoording GR worden afgezien, indien het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of niet met meer dan 10% toeneemt en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt.

Het beleid voor transportmodaliteiten stond beschreven in de "circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRvgs). Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes". Deze wijziging heeft geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het onderhavige verrichte onderzoek in 2014, omdat bij het onderzoek rekening is gehouden met het Basisnet dat reeds in de cRvgs was opgenomen en met de andere ontwikkelingen in beleid en regelgeving.

Er is onderzoek verrricht door Adviesbureau de Haan B.V. Met het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkleing f.A. Molijnlaan d.d. 13 oktober 2020.

8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen

Transport van gevaarlijke stoffen per spoor
In de gemeente Diemen vindt over het spoor transport van gevaarlijke stoffen plaats. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor vindt op korte afstand van het (plan)gebied Bergwijkpark plaats. Langs het gebied Bergwijkpark ligt het spoortraject Duivendrecht - Diemen. Het onderhavige projectgebied van de woongebouwen ligt ook op betrekkelijk korte afstand ten opzichte van de betreffende treinspoorverbinding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoortraject is onderzoek in verband met de externe veiligheid benodigd. In het kader van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark is onderzoek naar de externe veiligheid verricht. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark en past binnen de kaders van het externe veiligheid onderzoek. In de Paragrafen 8.7.3, 8.7.4 en 8.7.5 is het betreffende onderzoek van Antea Group "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor" behandeld.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg
De route over de Weesperstraat en de routes over het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn aangewezen als een gemeentelijke transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gooiseweg en andere de lokale wegen nabij het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen in de omgeving van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn weergegeven op Afbeelding 8.8.

Afbeelding 8.8: ***Wegen aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen door de gemeente Amsterdam en buurgemeenten (Bron: website van de gemeente Amsterdam)***

De modaliteit weg is gezien de ruime afstand tot aan het gebied Bergwijkpark geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project (en het bestemmingsplan Bergwijkpark). De beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen het (plan)gebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied zijn op ten minste 200 meter gelegen van de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat de (beperkt) kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied van de transportroutes zijn gelegen en dat hiervoor een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd is.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water
Er is in of in de directe nabijheid van het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied geen vaarwater aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water is derhalve niet van belang voor het onderhavige project.

Transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen
Er bevinden zich geen hoge druk gastransportleidingen in het plangebied Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied (zie Afbeelding 8.9). Verder bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in het gebied Bergwijkpark. Het transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen is derhalve niet van belang voor het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

Afbeelding 8.9: ***Ligging van hoge druk gasleidingen in de omgeving van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied***

8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid

Het bureau Antea Group heeft het onderwerp externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling van Bergwijkpark onderzocht, onder meer in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor", d.d. 27 oktober 2014 (zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing).
De uitkomsten van de berekeningen zijn uitgevoerd met het programma RBM II. Op basis van deze uitkomsten worden de conclusies getrokken. Uitgebreide rapportages van de berekeningen zijn opgenomen in het hiervoor genoemde rapport.

Risicobronnen ten aanzien van het plangebied Bergwijkpark kunnen risicovolle inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, over het water en/of door buisleidingen zijn. Verder kan ook de luchthaven Schiphol een risicobron zijn. In Paragraaf 8.7.2 is al onderbouwd dat de weg, het water en buisleidingen geen relevante risicobronnen zijn voor Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied. In Paragraaf 8.7.4 wordt de luchthaven Schiphol beschouwd.

In de gemeente Diemen en nabij Bergwijkpark vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Aan het vervoer van deze gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden.
Voor de gehele ontwikkeling van het gebied Bergwijkpark Noord is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Daarbij zijn in het kader van het Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 de aspecten van de verantwoordingsplicht beschouwd. De resultaten van de risicoanalyse aangaande het spoortraject Duivendrecht - Diemen komen in Paragraaf 8.7.5 aan bod. Hieronder zijn de uitgangspunten voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gegeven.

Trajectgegevens spoorwegverbinding Duivendrecht - Diemen
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een spoortraject met een lengte van ruim 2,7 kilometer gedefinieerd. Het traject is zo gekozen dat de nieuwe ontwikkeling in het midden van het traject geprojecteerd ligt en het traject 1.000 meter aan weerszijden doorloopt conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). In onderstaande tabel staan de gegevens die zijn gebruikt voor de risicoberekeningen in RBM II.

Traject	Type spoortraject	Breedte	Frequentie
Duivendrecht-Diemen	Hoge snelheid	9 meter	$6.072*10^{-8}$

Vervoerscijfers
Voor de berekeningen zijn de volgende transporthoeveelheden gebruikt, volgens cijfers zoals in Bijlage 4 van de cRvgs vermeld [en dit zijn dezelfde gegevens als in de Regeling Basisnet], afkomstig uit het Basisnet Spoor.

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteiten	Invloedsgebied (meter)
A	Brandbare gassen	1.440	460
B2	Toxische gassen	910	995
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.670	35
D3	Toxische vloeistoffen	1.110	375
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180	> 4.000

Omdat het Basisnet een vervoersplafond heeft dat zeker tot 2025 blijft gelden, worden voor 2025 dezelfde vervoerscijfers gehanteerd als voor 2015.

8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten zuiden/zuidwesten van Amsterdam, wordt ook meegenomen in de beschouwing van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 van het onderzoeksrapport van het bureau Antea Group is externe veiligheid en Schiphol, met betrekking tot het gebied Bergwijkpark, aan bod gekomen.

Het externe veiligheidsbeleid voor burgerluchthavens is opgenomen in de Wet luchtvaart (Wlv). Er moeten obstakelvrije vlakken en veiligheidszones (RESA: runway end safety areas) zonder bebouwing worden aangehouden en er moeten rampenbestrijdingsorganisaties worden opgezet. Voor de luchtvaart is het Plaatsgebonden Risico (PR) leidend.
In het kader van de Wet luchtvaart (Wlv) is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vastgesteld in 2002, voor het laatst gewijzigd in [2015]. Hierin zijn de zogenoemde beperkingengebieden opgenomen. Deze zijn gericht op de beperkingen die ontstaan door geluid en externe veiligheid vanwege het luchtverkeer.

Plaatsgebonden Risico (PR) en Schiphol

In de Wet luchtvaart (Wlv) is geformuleerd dat het gebied binnen de PR-contour 10^{-5} wordt aangemerkt als veiligheidssloopzone. Binnen dat gebied moeten woningen aan hun bestemming worden onttrokken en geldt er een nieuwbouwverbod. Binnen het gebied binnen de PR-contour 10^{-6} is er het "beperkingengebied nieuwbouw bedrijven". Binnen dat gebied geldt er een nieuwbouwverbod, tenzij er een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.
In het rapport van Antea Group wordt aangetoond dat het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 niet binnen de genoemde PR-contour 10^{-6} (en PR-contour 10^{-7} de ligt). Het projectgebied valt daarom buiten de gebieden waarvoor beperkingen gelden volgens het Luchthavenindelingbesluit 2014 (LIB 2014). Enkel de hoogte van de bebouwing is aan een beperking onderworpen. De gebouwen mogen maximaal 150 meter hoog zijn binnen het plan- en projectgebied. De maximale bebouwingshoogtes volgens de onderhavige bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen ruim binnen de norm voor de maximale bouwhoogte.

Groepsrisico (GR) en Schiphol
Uit het rapport van Antea Group blijkt dat de ontwikkeling van het plangebied Bergwijkpark niet tot een verandering van het groepsrisico leidt vanwege Schiphol. Er is verder geen wettelijke noodzaak tot een berekening van het groepsrisico. Het toepassen van de beperkingengebieden geeft al sturing op de situering van gebouwen met hoge bevolkingsdichtheden binnen de risicocontouren van Schiphol en geeft daarmee ook sturing aan de hoogte van het groepsrisico. Door rekening te houden met het aanvullende beleid van de zogenoemde "Pronkbrief" is daarmee volgens het onderzoeksrapport voldoende aandacht aan het groepsrisico bij Schiphol besteed.
De hierboven genoemde "Pronkbrief" is de brief van 23 november 2001 van de toenmalige minister van VROM, Pronk. In deze brief heeft de minister geschreven welke ruimtelijke maatregelen noodzakelijk zijn om het groepsrisico vanwege Schiphol te kunnen beheersen. De brief heeft geen wettelijke status en is niet opgenomen in beleidsnota's of in wettelijke regelingen. Wel wordt in de praktijk met deze brief bij de verantwoording van het Groepsrisico (GR) rekening gehouden.
Voor het Groepsrisico (GR) vanwege het opstijgend of landend vliegverkeer is geen beleid geformuleerd dat wettelijk is geborgd. Binnen de Wet luchtvaart (Wlv) of in de daarop gebaseerde regelgeving is geen verplichting opgenomen voor een berekening van het groepsrisico bij een ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van Schiphol. Conform de genoemde Pronkbrief is de 10^{-7}-contour bepalend voor het groepsrisico en geldt hierbinnen de verantwoordingsplicht. Uit Afbeelding 8.10 blijkt echter dat alleen het zuidwestelijke deel van het plangebied Bergwijkpark (buiten het projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7) voor een klein deel binnen deze contour ligt. Dit gedeelte heeft een verkeers- en groenfunctie en deze functies zullen behouden blijven, en hier worden geen verblijfsfuncties mogelijk gemaakt. De herontwikkeling van Bergwijkpark leidt niet tot een verandering van het aantal personen binnen de 10^{-7}-contour.

Uit het voorgaande volgt dat de externe risico's vanwege Schiphol geen belemmeringen opleveren voor de herontwikkeling van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied.

8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Diemen

Er vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Diemen, dit is het traject 30115 volgens Bijlage 4 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs).
(De circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes" en de "Regeling Basisnet", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Plaatsgebonden risico
De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}/jaar) geldt als een juridisch harde norm ter voorkoming van de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze risicocontour.

Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet voor de spoorlijnen niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in Tabel 4 van de cRvgs [en inmiddels in de Regeling Basisnet] in de zogenaamde veiligheidszone. Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Bergwijkpark 6 meter. Deze veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied Bergwijkpark en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkeling van Bergwijkpark en het onderhavige projectgebied.

Groepsrisico
Op Afbeelding 8.11 zijn de (juridische) referentiesituatie en de plansituatie in één grafiek zichtbaar gemaakt. In het rood is de plansituatie zichtbaar, en in het blauw is de (juridische) referentiesituatie weergegeven. Dit zijn de twee varianten die in het kader van het bestemmingsplan met elkaar dienen te worden vergeleken. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico op enkele plaatsen in de curve beperkt toeneemt. De verklaring hiervoor is dat door de functieverandering van voornamelijk kantoren naar woningen de personendichtheid in de nacht toeneemt wanneer het meeste vervoer plaatsvindt. Dat de toename beperkt is, komt door de hoge personendichtheden, die in de omgeving aanwezig zijn in de referentiesituatie. Ook vinden veel van de ontwikkelingen plaats op een grote afstand van de spoorlijn waar ze relatief weinig bijdragen aan het groepsrisico.
Het maximale groepsrisico is in de referentiesituatie berekend op 0,158 maal (of 15,8% van) de oriëntatiewaarde. Dit maximale groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe tot 0,163 maal (of 16,3% van) de oriëntatiewaarde. Daarmee neemt het maximale groepsrisico met 0,5% van de oriëntatiewaarde toe.
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Diemen staat het *stand still* beginsel ten aanzien van het groepsrisico centraal. In dit geval wordt voldaan aan het *stand still* beginsel, zodat een uitgebreidere onderbouwing van de noodzaak tot ontwikkelen, met stedebouwkundige en/of financiële argumenten, op grond van de beleidsrichtlijn niet vereist is. Wel gelden alle elementen uit de verantwoordingsplicht zoals in de cRvgs zijn geformuleerd.

Afbeelding 8.11: Het berekende groepsrisico voor de (juridische) referentiesituatie (blauw) en plansituatie (rood). (Figuur 7.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 28)

Conclusies onderzoek externe veiligheid spoorlijn Duivendrecht - Diemen
Het onderzoek van Antea Group heeft geleid tot de onderstaande conclusies met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht - Diemen en de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico (PR)
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in tabel 4 van de cRvgs in de zogenaamde veiligheidszone. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Bergwijkpark maximaal 6 meter. De Plaatsgebonden Risicocontour (PR contour) veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkelingen.

Groepsrisico (GR)
Op basis van de berekeningen met de cijfers uit het Basisnet blijkt, dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt. Vergelijking van de situaties laat zien dat door de ontwikkeling in Bergwijkpark het groepsrisico (beperkt) toeneemt (zie Afbeelding 8.11). De verklaring hiervoor is dat de kantoren plaatsmaken voor met name woningbouw waardoor meer personen 's nachts aanwezig zijn. Dit is de periode waarin het meeste vervoer plaatsvindt. De toename is echter beperkt, vanwege de relatief hoge bevolkingsdichtheid in het gebied, waardoor het aantal personen relatief gezien beperkt toeneemt.

Verantwoordingsplicht

In de cRvgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Er dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt, en bij de ontwikkeling van Bergwijkpark neemt het groepsrisico toe. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie wel of niet te accepteren. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dat is in de hoofdstukken 6 en 7 van het onderzoeksrapport uitgewerkt.
De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking. Afbeelding 8.12 geeft een overzicht van onderdelen die in een verantwoording naar voren komen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Oranjewoud/Save in opdracht van de Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, december 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Afbeelding 8.12: ***Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. (Figuur 6.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 26)***

Restrisico
Ongeacht de inzet van de ontwikkelaar, de gemeente en de hulpverleningsdiensten, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. De procedure van verantwoording dient er voor om alle belangen zorgvuldig af te wegen en een goed onderbouwd besluit te nemen. Het besluit zal dan luiden dat na het nemen van (extra) maatregelen dit restrisico in dit geval onder deze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader wel/niet aanvaardbaar is. Dit besluit is aan het bevoegd gezag van de gemeente Diemen.

Aanleiding voor het in gang zetten van een verantwoordingsproces is vaak een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van een risicobron, waardoor een verhoging van het groepsrisico optreedt. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) [en het "Besluit externe veiligheid transportroutes"] moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (de gemeenteraad in het bijzonder). (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Afbakeningen
Op basis van de aspecten die bij Afbeelding 8.12 zijn benoemd, is gekeken naar de veiligheidssituatie nadat de ontwikkelingen in Bergwijkpark zijn gerealiseerd. Dit teneinde het restrisico te bepalen en maatregelen aan te wijzen die de situatie in het plangebied veiliger maken.
In het rapport van Antea Group worden bovenstaande aspecten beschouwd op basis van de twee relevante scenario's in het plangebied Bergwijkpark: het toxisch scenario en het BLEVE-scenario.

Afbeelding 8.13: ***De ligging van het BLEVE-scenario en het toxisch scenario over het plangebied Bergwijkpark. (De rode lijn is de Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} ; deze bedraagt 6 meter en raakt het plan- en projectgebied niet. (Figuur 6.2 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 27)***

Op Afbeelding 8.12 is inzichtelijk gemaakt hoever beide scenario's over het plangebied Bergwijkpark vallen. Het toxisch scenario ligt over het gehele plangebied heen. Het BLEVE-scenario reikt tot ongeveer tweederde van het plangebied, tot het huidige Zilvermeeuwpad, en dus ook over het onderhavige projectgebied. Verder is op Afbeelding 9.12 in rood de Plaatsgebonden Risicocontour (PR) van 10^{-6} aangegeven. Deze PR-contour 10^{-6} van maximaal 6 meter reikt niet over het plan- en projectgebied.

- BLEVE-scenario: het scenario waarbij een LPG-ketelwagen met brandbaar gas (vaak propaan) tot ontploffing komt en een druk- en hittegolf veroorzaakt. Onderscheid wordt gemaakt tussen een "warme" BLEVE, die kan optreden na circa 20-30 minuten forse hittebelasting van een LPG-ketelwagen, en een "koude" BLEVE die ogenblikkelijk op kan treden na een mechanisch defect van de LPG-ketelwagen. Het invloedsgebied (ook wel 1%-letaliteitsgebied, dus het gebied waarbinnen 1% van de blootgestelde personen overlijdt) van een BLEVE op het spoor bedraagt circa 460 meter.
- Toxisch scenario: Het gevaar van een toxische wolk is dat deze door personen in de omgeving van het incident ingeademd wordt. Afhankelijk van de concentratie kan door blootstelling letaal letsel optreden. Het invloedsgebied kan enkele kilometers bedragen en hangt mede af van de weersgesteldheid op het moment van de calamiteit.

Bij de verantwoordingsplicht worden normaliter bronmaatregelen overwogen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ligt echter niet binnen de bevoegdheid van de gemeente Diemen, maar is in het Basisnet Spoor door de Rijksoverheid geregeld. Om die reden zijn er geen bronmaatregelen overwogen in het onderzoeksrapport van Antea Group.

Uitwerking stedebouwkundige structuur
Bij de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van bluswater, de wegenstructuur, en de oriëntatie van de gebouwen ten opzichte van de risicobron. Voor het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark, dat de eerste bouwfase vormt, is de stedebouwkundige structuur al wel volledig bekend, maar voor de rest van het plangebied is deze informatie gedeeltelijk aanwezig of afwezig. Dat betekent dat door het adviesbureau Antea Group in het onderzoeksrapport de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid merendeel wordt gedaan in de vorm van adviezen over de werkelijke situatie.

Omvang groepsrisico
In de grafiek van de Afbeelding 8.11 is de omvang van het groepsrisico in de plansituatie afgezet tegen de juridische referentiesituatie. Zichtbaar is dat de ontwikkelingen leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico, aangezien op meerdere plaatsen de blauwe lijn net onder de rode lijn ligt. In beide situaties ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en net boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat de risico's niet heel hoog zijn en dat de ontwikkelingen slechts leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico. Hierdoor vervalt niet de noodzaak tot het beschouwen van verschillende maatregelen, maar wel kan dit worden meegenomen in de afweging welke maatregelen nodig zijn en hoe ingrijpend ze dienen te zijn.
Zelfredzaamheid

- Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijf, zijn in de plansituatie mogelijk. Bij voorkeur worden deze in zuidelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark gerealiseerd.
- Vluchtwegen zijn van de risicobron afgericht en voldoende wegen leiden uit het plangebied.
- De (nood)uitgangen van de gebouwen zijn bij voorkeur van de risicobron af gericht of leiden direct naar de dichtstbijzijnde vluchtweg.
- Regel dat de mechanische ventilatie, indien aanwezig, per gebouw uitgeschakeld kan worden.
- Gezien de beperkte risico's worden bouwkundige maatregelen tegen een BLEVE niet overwogen.

Bestrijdbaarheid

- Vanuit de brandweerkazerne in Diemen kan de zorgnorm voor opkomsttijd behaald worden.
- Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Bergwijkpark wordt goed bereikbaar voor de hulpdiensten en kan tweezijdig bereikt worden. Dit dient volgens het onderzoeksrapport toegepast te worden voor het gehele plangebied.
- Als in het gehele plangebied de aanwezigheid van open water wordt geborgd, en er primaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen worden gerealiseerd, naar het voorbeeld van het noordoostelijke

gedeelte van het plangebied Bergwijkpark [bij de woongebouwen Blok 1, Toren 1 en Blok 2], dan is de bestrijdbaarheid op orde.

Ruimtelijke maatregelen

- Het schuiven met ruimtelijke elementen binnen het plangebied Bergwijkpark is, gezien het een herontwikkeling betreft en het gehele plangebied bij voorkeur wordt benut, niet wenselijk. Hier spelen andere aspecten dan externe veiligheid een rol.
- Functieverandering wordt niet overwogen, gezien de behoefte die bestaat aan woningen in plaats van kantoren.

Risicocommunicatie

- De WAS-dekking in het gebied is voldoende.
- In een later stadium, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient gelet te worden op aspecten als obstakelvrije ontvluchting en training van evacuatie.
- Een goede risicocommunicatie naar de burgers toe is van belang.

Tijdsaspect

- Aan de kant van de risicobron, het spoor, zijn geen veranderingen te verwachten in de komende tijd, na de invoering van het Basisnet.

8.7.6 Advies Brandweer??????????????????????????

Volgens het advies van de Brandweer ?????????????Amsterdam-Amstelland "Advies Externe Veiligheid (zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing), wordt aan de gemeente Diemen geadviseerd om bij de overwegingen op het gebied van externe veiligheid het volgende te betrekken:

- De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.
- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

a. Bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening houden met de effecten van de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen.
b. Installaties en voorzieningen in gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt.
c. Vluchtroutes uit het gebied en uit gebouwen van het spoor af realiseren.
d. Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.
e. Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.
f. Functies voor personen die zichzelf niet goed kunnen redden alleen in de zuidelijke helft van het plangebied bestemmen.

Met het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland is bij het opstellen van het Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 rekening gehouden, en wel op de volgende manieren:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico is in het advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland van 2 oktober 2014 geschreven (blz. 6) met betrekking tot de BLEVE contour dat "als een kinderdagverblijf of een peuterspeelzaal gewenst is, dan is de zuidelijke helft van het plangebied de beste plaats". Dat is de reden dat in het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.
- Het advies van de Brandweer over het "nemen van maatregelen", zoals hierboven onder a tot en met f zijn beschreven, worden in de uitwerking van de bouwplannen meegenomen.

8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt, kan aan de wet- en regelgeving en het beleid met betrekking tot de externe veiligheid worden voldaan, als de omschreven aanbevelingen en voorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid kan het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden uitgevoerd, met dien verstande dat functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

Voor het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan van Adviesbureau De Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.8 Bedrijven & Milieuzonering

Er zijn geen bedrijven in de omgeving van het projectgebied aanwezig die, afgezien van aspect geluid, milieuhinderaspecten opleveren voor het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De geluidsaspecten van het GVB zijn in Paragraaf 8.2 zijn beschreven. Er is een gezoneerd industrieterrein Verrijn Stuart aanwezig ten oosten van het projectgebied. De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen binnen de 50 dB(A) zone. Met betrekking tot het industrielawaai en de piekgeluiden worden maatregelen getroffen.

8.9 Duurzaamheid

De duurzaamheidsparagraaf luidt als volgt voor het project Molijnlaan 166-172.

8.10 Archeologie

In verband met eventuele archeologische vondsten is archelogsich onderzoek gedaan. Het onderzoek is verricht door bureau De Steekproef . Het raport heet "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172. Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO-O) Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07) d.d. 31 augustus.

Selectieadvies door drs. C.R.C. Schamp (senior KNA-archeoloog/prospector)

Wij advieren daarom geen archeologisch vervolgonderzoek voor het onderzochte terrein aan de F.A. Molonjnlaan 166-172 te Nunspeet.

Advies Regioarcheoloog
De archeologische adviseur van de gemeente Nunspeet bij de Omgevungsdienst Noord Veluwe, d eheer M. Wispelwey, heft op 31 augustus 2020 laten weten het bovenstaande selectieadvies op te volgen.

Voor het rapport "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172 (Gemenete Nunspeet, Gld.) Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventarisernde Veldonderzoek (IVO-)). Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07 d.d. 31 augustus 2010.

8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling

Onderstaand is beoordeeld of bij deze Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige omgevingsvergunningen een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd of dat er een formele m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Volgens lid D 11.2 van de Bijlage bij het "Besluit milieueffectrapportage" dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordelingsrapport te worden opgesteld[44], in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien bij een project sprake is van (tenminste) één van de gevallen benoemd in lid D 11.2, is er een m.e.r-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage.

Met het project voor de bouw van 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden de criteria van lid D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage niet gehaald, zodat een m.e.r-beoordeling in principe niet noodzakelijk zou zijn voor het onderhavige project.

Als de drempelwaarde ten aanzien van de activiteit niet wordt bereikt, dan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor onderhavig project is opgesteld in de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", en is als Bijlage 18 opgenomen bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

De conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is:

Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig geacht. Bovendien is er voor het grotere plan, waar het betreffende project onderdeel van uitmaakt, een PlanMER opgesteld. Tevens wordt het bestemmingsplan, waarvoor het PlanMER Bergwijkpark is opgesteld, binnenkort vastgesteld.

Het PlanMER heeft reeds inzicht gegeven in de milieueffecten van het grotere plan. Daarmee is ten aanzien van het (deel)project al rekening gehouden met de gecumuleerde effecten als van gevolg van de andere (deel)projecten of plandelen bij elkaar. Tevens is in het PlanMER rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Deze notitie inzake de m.e.r.-beoordeling heeft inzicht gegeven in specifiek de milieusituatie bij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De maatregelen in het kader van het project zijn tevens inzichtelijk gemaakt. De maatregelen beperken zich tot het projectgebied, ofwel maatregelen in het kader van het grotere plan zijn bij realisatie van het project (nog) niet benodigd.

[44] Of in het geval van een kaderstellend plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Het is niet nodig om een (project-)m.e.r.-procedure te voeren en een ProjectMER op te stellen. Een nadere m.e.r.-beoordeling is eveneens niet nodig. De milieueffecten en de maatregelen zijn met deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het PlanMER voldoende inzichtelijk gemaakt. Het is niet gebleken dat het voorgenomen project aanvullende effecten op/voor het milieu met zich meebrengt die nog niet waren voorzien met het PlanMER.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ofwel de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7" d.d. 7 maart 2016 (versie 1.2), zie Bijlage 18 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het "MilieuEffectRapport Bergwijkpark Diemen – PlanMER Bestemmingsplan" d.d. 17 augustus 2015, zie Bijlage 19 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor de aanvulling op het milieueffectrapport "Notitie beoordeling gezondheid MilieuEffectRapport Bergwijkpark – PlanMER Bestemmingsplan" d.d. 21 december 2015, zie Bijlage 20 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd. Ook is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt ingegaan op de relatie van het project met de Crisis- en herstelwet (Chw).

9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 is opgesteld voor een uitgebreide omgevingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3e Wabo. Daarbij worden/zijn voor de plannen voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, en in het kader van de uitgebreide omgevingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3e Wabo, ontwerp-besluiten opgesteld. De ontwerp-besluiten zullen de ruimtelijke onderbouwing zes weken ter inzage worden gelegd volgens afdeling 3.4 Awb. Tegelijk met de ontwerp-besluiten voor de onderhavige omgevingsvergunningen zal ook het ontwerp-besluit Hogere grenswaarden o.g.v. de Wet geluidhinder (Wgh) ter inzage worden gelegd met toepassing van de gemeentelijke coördinatieregeling. De zienswijzen, die in die periode worden ingediend, zullen bij het nemen van de besluiten omtrent de omgevingsvergunningen en bij het besluit over de Hogere grenswaarden worden betrokken.

9.3 Participatie

De participatie voor het project heeft als volgt plaatsgevonden.

Voor het "Participatieverslag F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet wordt verwezen maar Bijlage 10 van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

9.3 Economische Uitvoerbaarheid

De directe kosten van het project komen voor rekening van de aanvrager. Voor de gemeentelijke kosten zal door de aanvrager van de omgevingsvergunningen met de gemeente Diemen een anterieure overeenkomst worden gesloten. Deze anterieure overeenkomst dient te worden gesloten voordat het besluit wordt genomen over de onderhavige omgevingsvergunningen. Zowel de kosten van de gemeente als die van het project zijn daarmee anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

9.4 Grondexploitatie

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder een categorie volgens artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid d Bro) waarvoor een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden. Aangezien er een anterieure overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente en de aanvrager van de onderhavige omgevingsvergunningen zijn de kosten anderszins verzekerd. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

9.5 Crisis- en herstelwet (Chw)

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Bijlage 1 bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan (....) wordt afgeweken, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". In het onderhavige geval wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Bovendien is er ook sprake van een herstructureringsgebied. Vanwege deze reden valt het project onder de Crisis- en herstelwet (Chw).

BIJLAGEN

Bij deze Ruimtelijke Onderbouwing behoren een aantal losse bijlagen die van belang zijn voor de juridische onderbouwing daarvan. Dit zijn de volgende bijlagen:

1. Aansluiting van het plan Bergwijkpark op de actuele regionale woningbehoefte, RIGO Research en Advies, d.d. 3 november 2014.
2. *Akoestisch onderzoek:* Holland Park, fase 3, Akoestisch onderzoek, DGMR (M.2014.0527.21.R001), d.d. 1 februari 2016.
3. *Luchtkwaliteitsonderzoek:* Bestemmingsplan Bergwijkpark - Onderzoek luchtkwaliteit, DGMR (M.2014.0527.02.R001), d.d. 5 december 2014.
4. Verkennend Bodemonderzoek Bergwijkpark te Diemen, RSM, september 2014.
5. Flora- en faunaonderzoek Bergwijkpark, Diemen, bureau Eelerwoude (projectnummer P6237), versie 5 definitief, d.d. 19 mei 2015.
6. Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen, bureau Eelerwoude (projectnummer 6237.2) d.d. 15 oktober 2014.
7. Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen, Antea Group (projectnr. 268970), d.d. 27 oktober 2014.
8. Advies Externe Veiligheid Bergwijkpark-Noord in Diemen, Brandweer Amsterdam-Amstelland (Referentie 26/RoEv-2014), d.d. 2 oktober 2014.
9. Waterparagraaf Woonblokken 6 en 7 en Woontorens 3 en 4 Hollandpark Diemen, Grontmij, d.d. 26 januari 2016.
10. Stedebouwkundig Plan "Holland Park, Urban Picturesque", Soeters Van Eldonk architecten, definitief, december 2015.
11. Hinderbeleving metropassage nieuwbouw Eekholt 4 te Diemen, Fugro Geoservices BV, d.d. 26 mei 2015.
12. Trillingsmetingen metropassage, Fugro Geoservices BV, d.d. 17 juni 2015.
13. Plaxis analyses trillingscherm metropassage nieuwbouw Eekholt 20-26, 28-34 te Diemen, Fugro Geoservices BV, d.d. 26 november 2015.
14. Bezonningsstudie t.b.v. stedebouwkundig plan Holland Park, d.d. 9 juli 2014.
15. Bezonningsstudie i.v.m. verlaging Toren 1 en Toren 2, d.d. 15 juli 2015.
16. Regionale behoefteraming voorzieningen Bergwijkpark, Bureau Stedelijke Planning, d.d. 13 november 2015.
17. Regels "Chw bestemmingsplan Bergwijkpark 2015", gemeente Diemen / Metafoor RO, d.d. 17 december 2015.
18. *Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling* "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", Metafoor RO, d.d. 7 maart 2016 (versie 1.2).
19. MilieuEffectRapport Bergwijkpark Diemen – PlanMER Bestemmingsplan, Metafoor RO, d.d. 17 augustus 2015.
20. Notitie beoordeling gezondheid MilieuEffectRapport Bergwijkpark – PlanMER Bestemmingsplan, Metafoor RO, d.d. 21 december 2015.
21. Holland Park - Studie aansluiting blok 7 op Diemer Circle, Soeters Van Eldonk architecten, d.d. 15 september 2015.
22. Kaart begrenzing projectgebied en besluitgebied (gecombineerd) van de omgevingsvergunningen woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, d.d. 6 januari 2016.
23. Kaart besluitgebieden omgevingsvergunningen woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, d.d. 10 maart 2016.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Ruimtelijke Onderbouwing

Bij het verzoek om

Omgevingsvergunningen

ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 2.7 Wabo

Project
Molijnlaan 166-172 te Nunspeet

24 April 2024
versie 1.1

Gemeente Nunspeet

Markt 1
---- -- Nunspeet

Postbus -----
------ -- Nunspeet

T 0341-[redacted]
F ----- - -------
www.nunspeet.nl

Ruimtelijke Onderbouwing
Project Molijnlaan 166 - 172

24 April 2024
versie 1.1

Auteurs:
[redacted]

Aanvrager:
NOM B.V.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing van het Projectgebied 6
1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen) 6
1.3.1 Algemeen 6
1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------" 6
1.4 Voorbereidingsbesluiten 8
1.5 Juridische Procedures 8
1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen 8
1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van ---------- 8
1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling 9
1.6 Leeswijzer 9

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER 10
2.1 Rijksbeleid 10
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 10
2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 11
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 12
2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 12
2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid 14
2.3 Gemeentelijk beleid 15
2.3.1 Algemeen 15
2.3.2 Structuurvisie Nunspeet 16
2.3.3 16
2.3.6 17
2.3.7 Woonvisie Nunspeet 17
2.3.8 Parkeerbeleidsplan Nunspeet 18
2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Nunspeet 2010-2028 18

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE 19
3.1 Cultuurhistorie 19
3.2 Archeologie 19
3.2.1 Rijksbeleid 19
3.2.2 Gemeentelijk Beleid 20
3.2.3 Archeologie en het Projectgebied 20

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING 21
4.1 Inleiding 21
4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van 21
4.3 ~~Kantoren~~functie 21
4.4 Verkeersfunctie (en parkeren) 21
4.5 Groenfunctie 21
4.6 Natuurfunctie 21

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT MOULIJNLAAN 166 - 172 22
5.1 Algemeen 22
5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 22
5.3 Laddertoets voorgenomen woningen 22
5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte 23
5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose) 23
5.3.1.4 Kwalitatieve analyse 23
5.3.1.5 Conclusie trede 1 23
5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 23

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING 24
6.1 Algemeen 24

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 24
6.4 Toekomstige Woonfunctie 24
6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 28
6.6 Toekomstige Verkeerssituatie 28
6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 28
6.8 Groen en Water in de omgeving van 29
6.9 Openbare Ruimte bij de 29
6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 29
6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 29
6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten 30

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN 31
8.1 Algemeen 31
8.2 Geluid(hinder) 31
8.2.1 Algemeen 31
8.2.2 Wet- en regelgeving 31
8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek 33
8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen) 33
8.2.4.1 Wegverkeerslawaai 34
8.2.4.2 Railverkeerslawaai 34
8.2.4.3 Industrielawaai 34
8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting 34
8.2.5 Maatregelen (overweging) 34
8.2.5.1 Algemeen 34
8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting 34
8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai 34
8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen 34
8.2.6.1 Wegverkeerslawaai 34
8.2.6.2 Railverkeerslawaai 34
8.2.6.3 Industrielawaai 34
8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 35
8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting 35
8.2.7 Conclusies 35
8.3 Luchtkwaliteit 35
8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid 35
8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit 37
8.3.3 Conclusie 38
8.4 Bodem 39
8.4.1 Algemeen 39
8.4.2 Resultaten bodemonderzoek 39
8.4.3 Conclusie 39
8.5 Water(paragraaf) 40
8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid 40
8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf) 41
8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 42
8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur) 42
8.6.1 Wet- en regelgeving 42
8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 – 172???? 42
8.6.2.1 Gebiedsbescherming 43
8.6.2.2 Soortenbescherming 43
8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol 44
8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Wet natuurbescherming (Wnb) 44
8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A, Molijnlaan 44
8.7 Externe Veiligheid 45
8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid 45
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen 47
8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid 48
8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol 49
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet 50
8.7.6 Advies Brandweer??????????????????????????? 53
8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid 54

8.8 Bedrijven & Milieuzonering 54
8.9 Duurzaamheid 54
8.10 Archeologie 54
8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling 55

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT 57
9.1 Algemeen 57
9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid 57
9.3 Participatie 57
9.3 Economische Uitvoerbaarheid 57
9.4 Grondexploitatie 57
9.5 Crisis- en herstelwet (Chw) 57

BIJLAGEN 59

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Molijnlaan 162 – 172 te Nunspeet is de locatie van de voormalige Huishoudschool van Nunspeet en ----------

De aanleiding voor het project voor de bouw van een appartementengebouw en voor de bouw van vier vrijstaande woningen is ----------

De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Paragraaf 1.2. Het projectgebied

Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw (acht appartementen) en van de vier woningen is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Met betrekking tot het projectgebied is het volgende van belang -------

1.2 Begrenzing van het Projectgebied

Het projectgebied waarin het appartementengebouw en de vier woningen worden gerealiseerd, is gelegen in het noordoostelijke deel van de gemeente Nunspeet. Het onderhavige projectgebied is op Afbeeldingen 1.1 ??? weergegeven.

Afbeelding 1.1: Kaart met het onderhavige projectgebied

Afbeelding 1.2: Luchtfoto van de omgeving van het projectgebied

Afbeelding 1.3: Het projectgebied voor het plan Molijnlaan 166 – 172

1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen)

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gesitueerd in het gebied van het bestemmingsplan "----------". Dit bestemmingsplan is op --------- vastgesteld.

1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------"

De gronden waarop het project
wordt ontwikkeld hebben volgens het vigerende bestemmingsplan "Mloijnlaan Noord" voor het grootste deel de bestemming "----------", en

Afbeelding 1.5: ***Het projectgebied gelegd over de vigerende bestemmingen van het bestemmingsplan "Mloijnlaan Noord"***

Bestemming "----------"
Gronden met de bestemming "----------" zijn volgens artikel

"9.1 Bestemmingsomschrijving

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

9.3 Afwijken van de bouwregels
(….)".

6.2 Bouwregels
6.2.1 Gebouwen

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bestemming "Groen"

"10.1 Bestemmingsomschrijving

10.2 Bouwregels
10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Zoals uit de omschrijving van de bestemmingen ---------- en van de bestemming "Groen" blijkt is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het vigerende bestemmingsplan. Tevens is

De conclusie luidt dat het project in strijd is met het vigerende bestemmingsplan " ---------- ". Om aan het bouwplan medewerking te kunnen verlenen, is ----------
Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Strijdigheid met Bestemmingsregels van het "Chw bestemmingsplan Mloijnlaan 2015"

Ten aanzien van de bestemmingen "----------5" en "----------" en van de bestemming "----------" is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het bestemmingsplan ----------". Tevens is de bouwhoogte van de voorgenomen gebouwen in strijd met het bestemmingsplan "----------5", waarin binnen de bestemming "

Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg(en) zal dienen in strijd met de bestemmingen "----------" en "----------".

Er is ook strijd met de bestemming "----------" omdat

De conclusie luidt

1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied, waarvoor de onderhavige plannen zijn opgesteld, gelden de volgende voorbereidingsbesluiten:

1.5 Juridische Procedures

1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen

Vanwege het feit dat het project voor de bouw van ----------, zoals dat nu voorligt, niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (zie Paragraaf 1.3) is er een planologisch juridische procedure noodzakelijk om het project te kunnen realiseren en om de benodigde omgevingsvergunning(en) te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure wordt hieronder besproken in Paragraaf 1.5.2. Voor de realisering van het onderhavige project zal gebruik worden gemaakt van de Gemeentelijke Coördinatieregeling zoals deze is geregeld in paragraaf 3.6.1 (de artikelen 3.30 tot en met 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie hiervoor Paragraaf 1.5.3.

1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van ----------

Voor het gebied waar de bouw van ---------- zal plaatsvinden is -----. Het nieuwe bestemmingsplan is. Om de bouwplannen voor ---------- toch mogelijk te (kunnen) maken is een planologische afwijkingsprocedure noodzakelijk.
Daartoe dient een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), juncto artikel 3.10 Wabo, de zogenoemde uitgebreide Wabo procedure, te worden gevoerd ten behoeve van de omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze procedure wordt ook wel "Wabo projectbesluitprocedure" genoemd. Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. De ontwerp-omgevingsvergunningbeschikking dient

tezamen met de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, zes weken ter inzage te worden gelegd ten behoeve van de zienswijzenprocedure.

1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling

Op ~~20 februari 2014~~ is door de gemeenteraad van Nunspeet besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1. (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor het gehele project. ---------- . De onderhavige afwijkingsprocedure zal worden gecoördineerd met het besluit tot het vaststellen van Hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de te volgen procedures, ook voor de onderhavige ----------. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als ontwerp-besluit en voor de beroepstermijn ter inzage kunnen worden gelegd. Bovendien is er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk, waarin onder meer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van de plannen volgens deze Ruimtelijke Onderbouwing, wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat voor deze Ruimtelijke Onderbouwing van belang is. Het gaat daarbij om Rijksbeleid, beleid van de provincie Gelderland, het regionaal beleid, en het beleid van de gemeente Nunspeet. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (cultuur-)geschiedenis van het plangebied ----------van het (voor)onderzoek naar de eventuele archeologische waarden. In Hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie van het projectgebied beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de "nut en noodzaak" van het project, dit aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". In Hoofdstuk 6 wordt het nieuwe plan beschreven. In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving daarvan. Hoofdstuk 8 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodemaspecten, wateraspecten, ecologie, en waaronder ook begrepen de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, ~~spoorwetgeving, trillingshinder~~ en milieueffectrapportage, rekening is gehouden. In Hoofdstuk 9 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt de wijze beschreven waarop burgers, bedrijven en andere organisaties, bij de voorbereiding van het project en bij de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zijn betrokken. Daarnaast komt in dat Hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

Verwijzingen in een paragraaf naar een andere paragraaf elders in de Ruimtelijke Onderbouwing of bijzondere opmerkingen over de inhoud of conclusies van de paragraaf staan in tekstblokken met blauwe kaders, zoals hieronder als voorbeeld weergegeven:

"(...) voorbeeld (...)"

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt, dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

Inhoud van de SVIR
De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.
Openbaar vervoer
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), evenals in het gemeentelijke beleid zoals onder andere vastgelegd in Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP's), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.
Transport van gevaarlijke stoffen
Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming (zie over het transport van gevaarlijke stoffen verder ook Hoofdstuk 8, Paragraaf 8.7 "Externe veiligheid" van deze Ruimtelijke Onderbouwing).
Transformatie van kantoorgebouwen en bedrijfsterreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als in krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.
Ladder voor duurzame verstedelijking
Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is

nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[1]. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke, schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke, vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De conclusie is dat de plannen voor de bouw van de ---------- passen binnen de SVIR. Uit Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "----------" blijkt dat het project ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". (Zie verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt getoetst).

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. De NOVI zal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. Dit laatste zal - hoewel de NOVI is vastgesteld op grond van de (oude) Wet ruimtelijke ordening (Wro) - gebeuren op het moment dat de (nieuwe) Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2022).

Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal, als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid, en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Nationale belangen en prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de lange termijnvisie in beeld. Er zijn 21 nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is. De behartiging van de nationale belangen. en de realisatie van de daaruit voortvloeiende beleidsdoelen en opgaven gebeurt niet alleen door het Rijk.

Er zijn vier prioriteiten waar het Rijk op wil sturen en richting geven;

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's.
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

[1] Artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om een combinatie te maken en win-win-situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgevingen zoveel mogelijk voorzien in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht opgenomen van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

NOVI - Planspecifiek

Het onderhavige bestemmingsplan "Elspeterbosweg 7" maakt de bouw van 9 woningen mogelijk, met daarbij een toegangsweg en een parkeerplaats voor de woningen. Het bestemmingsplan past zonder meer binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 (aangevuld d.d. 1 oktober 2012) in werking getreden.

Het Barro doet geen uitspraken met betrekking tot het projectgebied of met betrekking tot soortgelijke situaties. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project voor de bouw van ----------.

De conclusie, die uit het hierboven beschreven beleid

2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en vraaggericht realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en dient overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen.

In Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing worden nut en noodzaak van de transformatie aan de hand van de "Ladder van duurzame verstedelijking" onderbouwd. Uit dit Hoofdstuk 5 blijkt dat het project voor de bouw van de woongebouwen ---------- voldoet aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking", waarmee wordt voldaan aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). (Zie hiervoor verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie en in de Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid verwoord.

In de Omgevingsvisie is het ruimtelijk-maatschappelijk beleid uiteengezet, in de Omgevingsverordening wordt de juridische borging van het beleid geregeld om op die manier de provinciale belangen veilig te stellen. Vrijwel elke ontwikkeling in Gelderland heeft van doen met de inhoud van de Omgevingsvisie en met de bepalingen uit de Omgevingsverordening.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. De provincie heeft twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie benadrukken. De doelen zijn:

1. een duurzame economische structuurversterking.
2. het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening integreren en verbinden het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, het Streekplan (Structuurvisie), het Milieuplan en de Reconstructieplannen tot één plan en tot één verordening.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening bevatten de hoofdlijnen voor de volgende maatschappelijke opgaven in Gelderland voor:

- water;
- natuur en landschap;
- cultuur en erfgoed;
- milieu;
- energietransitie;
- landbouw;
- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening.

Met betrekking tot het wonen streeft de provincie er naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Agenda Wonen agenderen alle (relevante) partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen. De provincie is één van de partijen. Als belangrijke doelgroepen van beleid zijn genoemd:

- ouderen;
- mensen met een zorgindicatie;
- jongeren;
- arbeidsmigranten;
- middeninkomens.

De provincie Gelderland streeft op de woningmarkt naar een vraaggerichte in plaats van aanbodgerichte benadering. Aangetoonde woningbehoefte (de vraag) zou moeten kunnen worden gefaciliteerd, in de vorm, op de plaats en op het moment dat die zich voordoet.

Omgevingsvisie - Planspecifiek

Er is sprake van een concrete plaatselijke vraag. Dit past geheel binnen het beleid als verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland. Geconstateerd wordt daarom dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland en zoals deze is verankerd in de Omgevingsverordening Gelderland.

Omgevingsverordening

Op 24 september 2014 werd door Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening van de provincie Gelderland is gebaseerd op de bovengenoemde Omgevingsvisie. Deze Omgevingsverordening werd op 19 december 2018 geactualiseerd op basis van de Omgevingsvisie van 2018. Op dit moment (april 2021) is een nieuw ontwerp van de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze nieuwe provinciale Omgevingsverordening zal aan het eind van dit jaar worden vastgesteld.

Een nieuw bestemmingsplan, zoals het onderhavige, moet worden getoetst aan de Regels van de Omgevingsverordening van de provincie.

Volgens artikel 2.1, lid 1 (regionale woonagenda) stellen de gemeentebesturen een Regionale Woonagenda op. Volgens artikel 2.1, lid 2 zullen Gedeputeerde Staten de Regionale Woonagenda vaststellen.

Volgens artikel 2 maakt een bestemmingsplan nieuwe woningen alleen mogelijk als die ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgesteld Regionale Woonagenda.

Omgevingsverordening - Planspecifiek

Een nieuw bestemmingsplan moet voldoen aan de Instructieregels voor bestemmingsplannen zoals in de Omgevingsverordening opgenomen.

Het aantal nieuwe woningen dat wordt gebouwd volgend het onderhavige bestemmingsplan past in woningbouwbeleid van de provincie en van de gemeente (zie ook paragraaf 3.4.2 voor het gemeentelijke woningbouwbeleid).

Er staan geen Regels in de Omgevingsverordening die het besluit over de omgevingsvergunning voor afwijken van voor het plan Molijnaan 166 – 172 zouden kunnen belemmeren.

Het project voor de bouw van ----------past binnen het beleid van de provincie Gelderland name vanwege het feit dat het projectgebied is opgenomen in ----------

geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

Het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 voor het gebied Mloijnlaan past binnen het beleid van de "Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040" omdat mede door de uitvoering van het onderhavige project de leegstand van kantoren in het gebied Mloijnlaan actief wordt aangepakt.

De uitgangspunten van het onderhavige project voldoen aan 6, Toren 4 en Blok 7.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen

In deze Paragraaf 2.3 worden beleidsnota's van de gemeente Nunspeet besproken die gebruikt zijn voor de Ruimtelijke Onderbouwing van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals de Structuurvisie van de gemeente Nunspeet, het Strategisch Masterplan Mloijnlaan (april 2012), het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013), het Milieubeleidsplan Nunspeet 2009-2020, het Actieplan Energiebeleid 2013-2017, de Woonvisie Nunspeet 2013-2017, het Parkeerbeleidsplan Nunspeet 2010-2020, het groenbeleid met het Groenplan Nunspeet, het Waterplan Nunspeet 2010-2028, het Natuurbeleidsplan Nunspeet (november 2009) en de Beleidsnota Cultuurhistorie (oktober 2003). Het meer specifieke beleid van de gemeente met betrekking tot omgevingsaspecten wordt in Hoofdstuk 8 (Omgevingsaspecten) nader uitgewerkt.

2.3.2 Structuurvisie Nunspeet

De Structuurvisie ---------- vastgesteld door de gemeenteraad d.d. is een richtinggevend beleidsstuk, dat een algemeen beeld geeft van de toekomst van Nunspeet. Het doel ervan is om samenhang te bereiken in diverse grote en kleine ontwikkelingen, die in de gemeente spelen en op stapel staan. Door een integrale benadering en het vormen van een eigen visie en wensbeeld, wil de gemeente meer grip krijgen op de ontwikkelingen, om zo meerwaarde te creëren. De structuurvisie is kaderstellend voor de lange termijn. Voor de kortere termijn gaat de structuurvisie uit van flexibiliteit waar het gaat om het benoemen van projecten.

Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Molijnlaan 166 -172 in ---------- volgende:

De plannen voor de bouw van

2.3.3

De voorgenomen woongebouwen

De bouwplannen

Op basis van

De

2.3.6

Hierbij

2.3.7 Woonvisie Nunspeet

De Woonvisie Nunspeet

Het onderhavige project

2.3.8 Parkeerbeleidsplan Nunspeet

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem

Met het parkeerbeleid volgens het Parkeerbeleidsplan

2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Nunspeet 2010-2028

Door de gemeente Nunspeet is de beleidsnota "Waterplan Nunspeet 2010-2028 - Nunspeet zet water op de kaart" opgesteld, en is vastgesteld d.d. 14 oktober 2009. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een verdere bespreking en toepassing van het Waterplan Nunspeet 2010-2028 komt in Paragraaf 8.5 "Water(paragraaf)" aan de orde.

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

3.1 Cultuurhistorie

Conclusies Cultuurhistorie en het Projectgebied
Het projectgebied van

3.2 Archeologie

3.2.1 Rijksbeleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, die met een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg van 1 september 2007[2]) in de Nederlandse wetgeving werd geïmplementeerd. De doelstelling van deze wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen.
Verder wordt met de genoemde aanpassing van de wet bevorderd, dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.
De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen.
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

[2] Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden d.d. 1-9-2007.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

3.2.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Nunspeetn.

3.2.3 Archeologie en het Projectgebied

Mede op basis van de eerder genoemde

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en stedebouwkundige structuur van het projectgebied van beschreven. Verder komen de bestaande functies binnen het projectgebied aan de orde. De verschillende elementen van de fysieke leefomgeving worden beschreven. Tevens wordt de omgeving van het projectgebied aangehaald. Het onderhavige

4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van

Het projectgebied van de onderhavige

4.3 ~~Kantorenfunctie~~

Het projectgebied zelf,

4.4 Verkeersfunctie (en parkeren)

De verkeersstructuur

4.5 Groenfunctie

Een belangrijk kenmerk van het gebied

4.6 Natuurfunctie

De natuurwaarde van

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT MOULIJNLAAN 166 - 172

5.1 Algemeen

Woningbouw aan de Molijnaan 166 -172 wordt gezien als een oplossing

De regionale behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[3]. Bij een plan c.q. een afwijking van het bestemmingsplan, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De voorgenomen woningbouw in Mloijnlaan beoogt te voorzien in een regionale behoefte aan woningen.

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen, ofwel de nut en noodzaak van woningbouw, wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Deze sluit aan bij het bepaalde in het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit drie hoofdtreden en wordt beschreven in Paragraaf 5.2.

Ter onderbouwing van de woningbouw aan de Eekholt wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksrapport van het bureau RIGO[4]. Met de gegevens in dit rapport is de 'ladder-toets' in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld, in Paragraaf 5.3. Het rapport "Aansluiting van het plan Mloijnlaan op de actuele regionale woningbehoefte" is opgenomen als Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

In opdracht van Bergwijkstadspark BV is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen alvorens men besloot om de plannen voor de bouw van het plan Molijnlaan 166 – 172 in het gebied uit te doen voeren.

5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen (en andere functies) wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstelijking". De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. Het Bro bepaalt dat voor onder meer afwijkingsprocedures ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo de in het Bro genoemde drie treden van de ladder moeten worden doorlopen.

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Artikel 3.1.6, lid 2:
Trede 1 en 2 hangen bij stedelijke ontwikkeling in Mloijnlaan sterk met elkaar samen. De hoeveelheid behoefte en vraag waarvan er bij trede 1 wordt uitgegaan, bepaalt hoe belangrijk trede 2 is. Trede 3 is in feite niet van belang bij Mloijnlaan, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Mloijnlaan zeer goed.

5.3 Laddertoets voorgenomen woningen

[3] Het betreft Bro artikel 3.1.6, lid 2.
[4] Rapport *Aansluiting van het plan Mloijnlaan op de actuele regionale woningbehoefte* (RIGO) d.d. 3 november 2014.

5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte

5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose)

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse

Afbeelding 5.8: Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio. (Tabel 8 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

5.3.1.5 Conclusie trede 1

5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Voor het rapport "

naar Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De plannen voor

Afbeelding 6.1: Projectgebied

:

Afbeelding 6.2:

Afbeelding 6.3: De woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 gelegen in (noord)oosten van het gebied Mloijnlaan Noord en Holland Park, zoals in het stedebouwkundig plan "Holland Park, Urban Picturesque", december 2015

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past in het stedebouwkundig plan en in het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking".

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

6.4 Toekomstige Woonfunctie

Afbeelding 6.5A: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels zuid en oost d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.5B: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels noord en west d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.6A: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_400 Gevels straatzijde 1 t/m 7 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6B: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_401 Gevels straatzijde 7 t/m 10 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6C: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_402 Gevels spoorzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6D: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_403 Gevels hofzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6E: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_404 Gevels hofzijde 1 t/m 10 d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.7A: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.1 Gevels voorzijde d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.7B: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.2 Gevels linkerzijde (Blok 6 zijde) d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.7C: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.3 Gevels achterzijde (spoorzijde) d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.7D: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.4 Gevels rechterzijde (Blok 7 zijde) d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.8A: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_400 Gevels straatzijde 1 t/m 4 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8B: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_401 Gevels straatzijde 4 t/m 8 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8C: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_402 Gevels spoorzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8D: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_403 Gevels hofzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8E: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_404 Gevels hofzijde 1 t/m 8 d.d. 1 februari 2016

6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Afbeelding 6.9: ***Plattegrond begane grond Toren 3 met links de fietstunnel en de kunstgalerie***

6.6 Toekomstige Verkeerssituatie

De verkeersfunctie- en situatie van het projectgebied van

Afbeelding 6.10: ***Verkeerssituatie/Verkeersstructuur***

Bij inpassing van het onderhavige project in de bestaande situatie wordt aangesloten op de bestaande weg

.

Afbeelding 6.12: ***Bestaande netwerk/routes langzaam verkeer in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7: stippellijnen.***

6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Autoparkeren

Parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernorm volgens het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking". De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op een (relatief) hoog gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een hoog/hoger gebruik van openbaar vervoer en fiets is aannemelijk aangezien de gebouwen vlakbij het station Nunspeet Zuid liggen. Op basis van de parkeernormen zijn de aantallen parkeerplaatsen berekend. Voor de functie wonen is de parkeernorm in dit geval 0,55 tot 0,85 parkeerplaatsen per woning. Hiervan zijn 0,3 parkeerplaatsen per woning het minimale vereiste aantal parkeerplaatsen voor de bewoners. Daarbovenop is nog eens 0,3 parkeerplaatsen voor bewoners als buffer van toepassing. Daarnaast dienen voor bezoekers 0,25 parkeerplaatsen per woning te worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren dient in de openbare ruimte te worden opgelost. Het bewonersparkeren wordt volledig inpandig gerealiseerd.

Voor de te bouwen

In totaal zijn er volgens de parkeernormen ------parkeerplaatsen benodigd,

Afbeelding 6.13: Parkeerplaatsen voor bezoekers / Openbare parkeerplaatsen

6.8 Groen en Water in de omgeving van

In het

Groenstructuur

De groenstructuur in het gebied

Waterstructuur

In het stedebouwkundig plan wordt het grootste deel van de bestaande water-

Beheer en onderhoud

6.9 Openbare Ruimte bij de

6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De sociale veiligheid van het projectgebied

6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De bouwplannen zullen zodra de aanvragen voor de omgevingsvergunningen zijn ingediend worden voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie. Hierbij zal worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota, en aan het beeldkwaliteitsplan Holland Park. Ook zal advies worden ingewonnen van het speciaal voor het gebied Mloijnlaan Noord samengestelde kwaliteitsteam. Hierdoor is gegarandeerd dat het welstandsniveau van het onderhavige project van een hoog kwaliteitsniveau is.

6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Mloijnlaan Noord.

Afbeelding 6.16: Plankaart

Afbeelding 6.17: Plankaart gebied

Afbeelding 6.18: Fasering van het plan

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN

8.1 Algemeen

Een project kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een project, waarvan met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te onderzoeken welke waarden er bij het project/plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het project/plan zijn voor deze waarden.

Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) juncto de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een Ruimtelijke Onderbouwing die benodigd is voor de omgevingsvergunning.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de milieu- en omgevingsaspecten geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie (flora & fauna) en externe veiligheid aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op bedrijven & milieuzonering, en milieueffectrapportage.

8.2 Geluid(hinder)

8.2.1 Algemeen

8.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige functies in het plan zijn de woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd. Daarnaast bevat de wet een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt voor wat betreft wegverkeer begrensd door de onderstaande waarden, in tabel 8.2A.

Tabel 8.2A: Grenswaarden geluidsbelasting

geluidsbron	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
wegverkeer in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB
wegverkeer in buitenstedelijk gebied	48 dB	53 dB
railverkeer	55 dB	68 dB
industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel 'doof' wordt uitgevoerd of wordt afgeschermd van het geluid van de bron (vliesgevel). Indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (hogere waarde) worden aangevraagd.

Naast geluidsbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen (binnen de bijbehorende geluidszones) kan er ook sprake zijn van specifiek geluid geproduceerd door bepaalde activiteiten (van bedrijven/inrichtingen). De grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege die activiteiten staan in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in etmaalperiodes en type geluidsbelasting. Ten aanzien van de grenswaarden voor piekgeluid is geen sprake van hogere waarden c.q. ontheffingen zoals in de Wet geluidhinder. De grenswaarden van het Activiteitenbesluit worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegepast bij de realisatie van nieuwe woningen.

Geluidgevoelige bestemmingen

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidsbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn volgens de wet in principe niet geluidgevoelig.
Bij dit project bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

Begrip gevel

Ten behoeve van de stedebouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te kunnen realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", is aangevuld met "met uitzondering van:

a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering, die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
b. b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte."

Het bovenstaande betekent dat, indien een geveldeel zonder te openen delen voldoende geluidwering heeft, dit geveldeel niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder (Wgh). Een dergelijke gevel wordt "dove gevel" genoemd.

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel, die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen, en een voldoende karakteristieke geluidwering heeft, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet te worden betrokken. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) "geen gevel". Bij een dergelijke gevel kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een:
- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren.
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend.
- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm.
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt voor het wegverkeer bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen de volgende zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedtes hebben:

in stedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.

in het buitenstedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 76a van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om onder andere bij de voorbereiding van de vaststelling van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo,

dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat.

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 48 dB (artikel 82 Wgh). De ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt in buitenstedelijk gebied 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh) en in binnenstedelijk gebied 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Daarboven is bouwen alleen mogelijk als:
- dove gevels worden toegepast;
- eventuele afschermende gevelelementen worden toegepast die het geluid terugbrengen tot deze maximaal te ontheffen waarde.

Correctie op berekende geluidsniveaus
Volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh) wordt een aftrek toegepast. Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Op 20 mei 2014 zijn de rekenregels voor de aftrek aangepast voor geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer boven 55 dB.

Spoorwegverkeer
Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1).
De Wet Geluidhinder (Wgh) geeft voor railverkeerslawaai een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor de geluidsbelasting van nieuw te bouwen woningen. In beginsel mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan deze waarde. Als de geluidsbelasting toch hoger is, kan nieuwbouw pas mogelijk worden gemaakt nadat het bevoegd gezag hiervoor een zogenoemde "hogere waarde" (ontheffing) heeft verleend. Voor het railverkeer geldt een maximale te ontheffen waarde van 68 dB.

8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Het onderzoeksrapport van ----------
Met het akoestisch onderzoek wordt onder meer inzicht gegeven in het aantal woningen met geluidsbelasting(en) boven de grenswaarden en in het aantal benodigde hogere waarden.
Ten behoeve van de woongebouwen. Het resultaat van dit onderzoek is te vinden in het rapport "nderzoekek F.A. Molijnlaan, Nunspeet, van Adviesbureau de Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020

De bevindingen en conclusies van het akoestisch onderzoek worden hieronder besproken.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidsbronnen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is betrokken in de beoordeling. Het gaat om de volgende geluidsbronnen:

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen)

8.2.4.1 Wegverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de weg Molijnlaan.

8.2.4.2 Railverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de hoofdspoorweg (treinspoor) en het metrospoor. In tabel 8.2C

8.2.4.3 Industrielawaai

Het projectgebied ligt binnen de geluidszone van het industrieterrein Nestlé.

8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

Er is sprake van de samenloop van verschillende geluidsbronnen als bedoeld in artikel 110f Wgh. Daarom is cumulatieve geluidsbelasting vanwege rail-, weg,- industrie- en luchtvaartlawaai bepaald. De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. Het geluid van bronnen waarvan de zone niet samenvalt met het projectgebied of die geen geluidszone op grond van de Wgh hebben (bestemmingswegen en luchtvaartlawaai) zijn hierin betrokken.
De maximale cumulatieve geluidsbelasting uitgedrukt in wegverkeerslawaai ($L_{VL,\infty}$) is 63 dB, en treedt op bij Toren 3 en Toren 4.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.5 Maatregelen (overweging)

8.2.5.1 Algemeen

8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting

Afbeelding 8.1: Locaties vliesgevels Blok 6 en Blok 7 (aan de noordoostgevel)

8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai

8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen

8.2.6.1 Wegverkeerslawaai

8.2.6.2 Railverkeerslawaai

8.2.6.3 Industrielawaai

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting

8.2.7 Conclusies

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, Nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 5 juni 2014 verlengd tot en met 31 december 2016.
Het onderhavige project is niet opgenomen in het NSL. Het project zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. Voor het onderhavige project is het nemen van maatregelen niet van toepassing.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet Milieubeheer)
De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) is in Nederland geregeld in de Wet luchtkwaliteit, die daarna werd opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op 11 juni 2008 is de (op dat moment

nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd.
Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen.
Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten als gevolg van de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO_2);
- stikstofoxiden;
- zwevende deeltjes (PM_{10});
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een Ruimtelijke Onderbouwing op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo tot de hiervoor genoemde "uitoefening van hun bevoegdheden'' behoort.
Bij het nemen van een besluit over de omgevingsvergunning(en) volgens het bovengenoemde artikel van de Wabo zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel slechts in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een tijdstip waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan deze grenswaarden moet voldoen. Voor stikstofdioxide (NO_2) en voor zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen in principe de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)
In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10} en $PM_{2,5}$), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.
Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide
De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is 200 $\mu g/m^3$. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3, onder e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 $\mu g/m^3$ er meer dan 18 uuroverschrijdingen per jaar van de grenswaarde van 200 $\mu g/m^3$ plaatsvinden.

Etmaalgemiddelde concentratie fijnstof
De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} is 50 µg/m3. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. (Op 5 juni 2016 is de NSL verlengd tot en met 31 december 2016).
Door maatregelen in te zetten om projecten mogelijk te maken, wordt op een grote schaal gesaldeerd en gesaneerd, waarbij de maatregelen de verslechtering van de projecten (meer dan) teniet moeten doen.

AMvB Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Besluit NIBM] en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Regeling NIBM]
In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). In het Besluit NIBM is vastgelegd dat het gaat om 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide of fijn stof.
Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

AMvB Besluit Gevoelige Bestemmingen
In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) dat bij de voorgenomen realisering van "gevoelige bestemmingen", zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Indien uit het onderzoek blijkt, dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat behoort bij een "gevoelige bestemming" niet toenemen.
Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van "niet in betekenende mate" projecten of "in betekenende mate" projecten. De AMvB Gevoelige Bestemmingen moet in beide gevallen worden nageleefd.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit

Door het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV te Den Haag is onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan.

Invoergegevens

Invoergegevens: Verkeersgegevens

Voor de verkeersgegevens van de relevante wegen is uitgegaan van de peiljaren 2015 en 2030. Voor het onderzoek is uitgegaan van achtergrondconcentraties en emissies voor het jaar 2015 (jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en verkeer voor 2030 waarbij het plan is gerealiseerd. Op die manier is een *worstcase* scenario in beeld gebracht. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden met dit uitgangspunt is in de toekomst geen overschrijding vanwege het plan te verwachten. Bij de brongegevens in bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn de intensiteiten weergegeven.

Invoergegevens: Weglenmerken
Bij de realisatie van

Resultaten

De resultaten van het onderzoek, volgens het hiervoor genoemde onderzoeksrapport, zijn de volgende:

Stikstofdioxide NO_2
In Figuur 1 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 weergegeven. In bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 1 en in de Tabel in bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie NO_2 in het gehele gebied 33,61 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt op de grens van het bestemmingsplangebied vlak langs de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijnstof PM_{10}
In Figuur 2 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties PM_{10} weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 2 en in de Tabel in bijlage 3 is te zien dat de maximale concentratie PM_{10} in het hele gebied 23,95 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager, op de grens van het bestemmingsplangebied is de maximale concentratie 23,91 µg/m³. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer.
Naast de jaargemiddelde concentratie gelden voor PM_{10} ook eisen aan het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde waarde. Uit de berekening blijkt, dat dit (zonder zeezoutaftrek) maximaal 13 keer per jaar voor komt. Hiermee wordt voldaan aan deze eis uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijne fractie fijnstof $PM_{2,5}$
In Figuur 3 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 3 en de Tabel in bijlage 3 van het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie $PM_{2,5}$ in het gehele gebied 14,96 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Aangezien de grenswaarde 25 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

8.3.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat na de volledige realisatie van het gehele plan

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.4 Bodem

8.4.1 Algemeen

Bij een Ruimtelijke Onderbouwing voor een Omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plan-/projectgebied. De reden hiervoor is dat het project op een vanuit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het project economisch uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

In het kader van de ontwikkeling van het project Molijnlaan 166-172 is een onderzoek naar de bodem verrricht door het bureau PJmilieu B.V.. Dit heeft geresulteerd in het rapport "verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet door PJ Mileu B.V. (kenmerk PJ Milieu B.V. : 20046301A) d.d. 27 juni 2020.

8.4.2 Resultaten bodemonderzoek

Uit het bodemonderzoek, zoals

Afbeelding 8.4: Onderzoek(deel)locaties

8.4.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bodemaspecten geen belemmeringen opleveren voor de voorgenomen ontwikkeling en de voorgenomen bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De verontreiniging op deellocatie 7 is niet een belemmering omdat deze kan en zal worden verwijderd.

Voor het rapport "Verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 1666-172 nunspeet (kenmerk PJ Milieu B.V.: 20046301A d.d. 27 juli 2020 wordt verwezen naar Bijlage 4 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5 Water(paragraaf)

8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[5] schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap, wordt onder meer rekening gehouden met onderstaande kaders.

Juridisch

Europa
De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Rijk

Waterwet
De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein. Verschillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningenstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd.
Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Wet Gemeentelijke Watertaken
Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was op dat moment dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins werden aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de Gemeentelijke Watertaken (2008) is later weer opgenomen in de bovengenoemde Waterwet van 2009.

Beleid inzake water

[5] Artikel 3.1.6, 1e lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. De verschillende beleidsdocumenten staan hieronder (kort) beschreven.

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)
In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

Nationaal Waterplan
Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan vervangt de vierde Nota Waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Provincie Noord-Holland

Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren
Voor de Provincie Noord-Holland geldt het "Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren". Volgens het Waterplan staat het gebied rond Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam, waarvan ook de gemeente Nunspeet deel uitmaakt) onder druk door zeespiegelstijging, neerslagpieken en verzilting. Dit kan in combinatie met de sterke intensivering van de verstedelijking leiden tot meer wateroverlast en een toename van overstromingsrisico's. Klimaatbestendigheid moet in de Metropoolregio Amsterdam een leidend principe worden bij de locatiekeuze en de inrichting van stedelijke en landelijke functies. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de volgende wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange-termijn-verwachtingen daarover.

Waterschap ----------

Waterbeheerplan

De Keur
De Keur is een eigen verordening van het Waterschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur AGV 2011, met het Keurbesluit Vrijstellingen, en de Beleidsregels.

Gemeente Nunspeet

Waterplan

8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf)

De watertoets is ontvangen – na een aanvraag daartoe – van Waterschap Vallei en Veluwe d.d. 10 maart 2021.

Afbeelding 8.5:

Als

Afbeelding 8.6: Toekomstige situatie Holland Park wateroppervlakken, met het projectgebied aangegeven (Figuur 2 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

Voor de "Watertoets" van het Waterschap Vallei en Veluwe" d.d. 10 maart 2021 wordt verwezen naar de Bijlage 9 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Er is over de voorgaande Watertoets/Waterparagraaf, vooroverleg gevoerd met het Waterschap Vallei en Veluwe. ----------

8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur)

8.6.1 Wet- en regelgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wetgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke verordeningen.
De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb) Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling.

8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 – 172????

Door het bureau Ecogroen B.V. is het onderzoek uitgevoerd dat geresulteerd heeft in het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet 28 augustus 2017 (rapport nr. 7-382).

In opdracht van N.O.M. B.V. is door Habitus een onderzoek verricht dat geresulteerd is in het rapport "Quickscan wet matuurbescherming F.A. Molijnlaan 166-172" d.d. 17 augustus 2020.

8.6.2.1 Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied en het gebied
Het projectgebied,

8.6.2.2 Soortenbescherming

Op basis van diverse veldbezoeken door het bureau Eelerwoude is geconstateerd dat het gehele gebied Mloijnlaan Noord potentieel habitat biedt voor een aantal beschermde soorten. Het gebied biedt namelijk een geschikt leefgebied voor een aantal licht beschermde soorten tot zwaarder beschermde soorten.

Tabel 1-soorten
Uit deze groep zijn diverse soorten aanwezig zoals grondgebonden zoogdieren (konijnen) en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt ook voor deze groep de zorgplicht.

Tabel 2-soorten
De plant Rietorchis behoort tot deze groep, en komt in het plangebied Mloijnlaan voor. Indien er werkzaamheden ter plaatse van deze soort worden uitgevoerd, dient te worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Indien dit niet mogelijk is, dient er ontheffing te worden aangevraagd. Een aangepaste werkwijze is noodzakelijk en deze dienen in een werkprotocol te worden samengevat.

Tabel 3-soorten
Tot deze groep behoren de vleermuizen en de ringslang. Van de gewone dwergvleermuis zijn in vier gebouwen (vermoedelijke) verblijfplaatsen vastgesteld. Dit betreffen de gebouwen 6, 14, 16 en 20 op Afbeelding 8.7. Gebouw 6 bevindt zich in het onderhavige projectgebied. Bij de sloop van deze gebouwen is een ontheffing en aangepaste werkwijze noodzakelijk. De te nemen maatregelen dienen in een werkprotocol te worden samengevat. De noodzakelijke ontheffing voor de te slopen gebouwen 6, 14 en 16 is inmiddels verleend (kenmerk FF/75C/2014/0176). Voor het in acht te nemen werkprotocol "Ecologisch werkprotocol Mloijnlaan Nunspeet" d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing. Met de ontheffing en het werken volgens de voorschriften in de ontheffing en de maatregelen in het opgestelde ecologisch werkprotocol zijn er ten aanzien van de vleermuizen geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

In de tweede helft van 2014 zijn in en nabij het projectgebied vleermuiskasten opgehangen. De vleermuiskasten zullen beschikbaar blijven totdat er vleermuiskasten aan/in het woongebouw Blok 1 zijn geplaatst. Door het treffen van maatregelen kan op een verantwoorde wijze het gebouw worden gesloopt en het groen in de omgeving worden verwijderd. De vleermuiskasten hangen inmiddels aan een hooggeplaatste container op een onverstoorde plek. Medio 2016 zullen er vleermuiskasten in/nabij het park aan een zuil worden opgehangen.
In het gebouw Blok 1 worden vanwege de voorschriften uit de voorgenoemde ontheffing, en in het kader van de omgevingsvergunningen, twaalf permanente verblijfplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de gewone dwergvleermuizen (volgens het "Ecologisch werkprotocol Mloijnlaan Nunspeet" d.d. 15 oktober 2014). Deze twaalf genoemde permanente verblijfplaatsen zijn opgenomen op de bouwtekening van het gebouw Blok 1.

Met betrekking tot de ringslang dient met deze soort rekening te worden gehouden tijdens de werkzaamheden en ook deze soort dient in het ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Enkele zwervende dieren zijn niet uit te sluiten.

Vogels
Alle vogelsoorten in Nederland zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die nesten beschadigen of verstoren. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, tenzij is aangetoond dat er

geen broedvogels aanwezig zijn en/of voorafgaand de werkzaamheden het gebied ongeschikt wordt gemaakt voor broedende vogels.

8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is dat geen schade aan soorten mag worden gedaan, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij dat de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen "voldoende zorg" in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat. Op een aantal soorten worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, omdat verblijfplaatsen niet ter plaatse van de werkzaamheden worden verwacht, maar kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient ook met deze soorten rekening worden gehouden. De aspecten die in een ecologisch werkprotocol moeten worden opgenomen zijn opgesomd in paragraaf 6.2.1 van het rapport van het bureau Eelerwoude.

8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Wet natuurbescherming (Wnb)

Als invulling wordt gegeven aan de zorgplicht en wordt gewerkt volgens de Wnb ontheffing en het (opgestelde) ecologisch werkprotocol, dan wordt voldaan aan de kaders van de Flora- en faunawet. Er treden dan geen negatieve effecten voor de flora en fauna op.

8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A, Molijnlaan

Door het adviesbureau de Haan is onderzoekgedaan naar de stikstofdepositie . Dit heeft geresulteerd in het rapport "Onderzoek stikstofdepositie F.A. Molijnlaan, adviesbureau De Haan (AH.2020.0787.02.R001) d.d. 13 oktober 2020.

Uit dit onderzoek volgt het volgende: ----------

Voor het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet. Inventarisatie en eboordeling in het kader van natuurwetgeving en -beleid" van bureau Ecogroen B.V. (rapport nr. 17-382) d.d. 28 augustus 2017 wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapport "Quickscan Wet natuurbescheming F.A. Molijnlaan 166-172 d.d. 17 augustus 2020 wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapprrt "Onderzoek stikstofdepositoie F.A, Molijnlaan door adviesbureau De Haan B.V. (AH.2020.0787.02.R001 d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.7 Externe Veiligheid

8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.
Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Beleidslijn Externe Veiligheid gemeente Nunspeet??????????????
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Nunspeet….

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg, over het water, of door middel van buisleidingen. Een knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat er een plafond wordt vastgesteld voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgevonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogenoemde risicocontouren. Binnen de 10-6 contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als een grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt niet op de kaart weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich veel mensen ophouden) en risicovolle bedrijven.

Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, en ook bij omgevingsvergunning/omgevingsvergunningen ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, zoals de onderhavige. (En daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale Brandweer bij projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.
De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effect benadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Dat wil zeggen, dat gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade daarin niet zijn meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door de (toenmalige) Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (december 2007) opgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen - Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden (nieuwe) Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:

1. vervoer over de weg.
2. vervoer over het spoor.
3. vervoer over water (zee en binnenwater).
4. vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is geregeld met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) van 24 juli 2010.
Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Regeling Basisnet
In de Regeling Basisnet zijn sinds 1 april 2015 de Basisnetten Weg, Water en Spoor vastgelegd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:

- Berekeningen van PR 10^{-6}/jr.-contouren voor (rijks)wegen en spoorlijnen opgenomen in het Basisnet zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10^{-6}/jr.-contouren gelden.
- Bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen "rode" en "zwarte" vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. Tevens is aangegeven welke transporteenheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10^{-6}/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de Regeling worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren.
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg, Water als Spoor dienen de getallen uit de Regeling te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden LPG.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierbij geldt eveneens een grenswaarde en een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR) en een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1% letaliteitsgebied. Binnen het eerstgenoemde gebied geldt er een uitgebreide verantwoordingsplicht, in het laatstgenoemde gebied dient alleen de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan dient de ligging weer te geven van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Deze belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een

buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Plasbrandaandachtsgebied
Met de komst van het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het plasbrandaandachtsgebied. Dit betreft een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van de transportroute. Het plasbrandaandachtsgebied is geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand kan worden beheerst.

Verantwoording Groepsrisico
In het Bevi en in het Bevt is een verplichting opgenomen tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat elke wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en worden verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevt geldt voor elk plan binnen het invloedsgebied van een transportas een beperkte verantwoordingsplicht, waarbij enkel bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd dienen te worden. De uitgebreide verantwoordingsplicht geldt indien het plangebied allereerst binnen 200 meter van de transportas ligt. Daarnaast kan van de uitgebreide verantwoording GR worden afgezien, indien het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of niet met meer dan 10% toeneemt en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt.

Het beleid voor transportmodaliteiten stond beschreven in de "circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRvgs). Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes". Deze wijziging heeft geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het onderhavige verrichte onderzoek in 2014, omdat bij het onderzoek rekening is gehouden met het Basisnet dat reeds in de cRvgs was opgenomen en met de andere ontwikkelingen in beleid en regelgeving.

Er is onderzoek verrricht door Adviesbureau de Haan B.V. Met het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan d.d. 13 oktober 2020.

8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen

Transport van gevaarlijke stoffen per spoor
In de gemeente Nunspeet vindt over het spoor transport van gevaarlijke stoffen plaats. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor vindt op korte afstand van het (plan)gebied Mloijnlaan plaats. Langs het gebied Mloijnlaan ligt het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet. Het onderhavige projectgebied van de woongebouwen ligt ook op betrekkelijk korte afstand ten opzichte van de betreffende treinspoorverbinding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoortraject is onderzoek in verband met de externe veiligheid benodigd. In het kader van de (her)ontwikkeling van Mloijnlaan is onderzoek naar de externe veiligheid verricht. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van de (her)ontwikkeling van Mloijnlaan en past binnen de kaders van het externe veiligheid onderzoek. In de Paragrafen 8.7.3, 8.7.4 en 8.7.5 is het betreffende onderzoek van Antea Group "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Mloijnlaan-Noord te Nunspeet, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor" behandeld.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg
De route over de Weesperstraat en de routes over het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn aangewezen als een gemeentelijke transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gooiseweg en andere de lokale wegen nabij het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen in de omgeving van Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn weergegeven op Afbeelding 8.8.

Afbeelding 8.8: ***Wegen aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen door de gemeente Amsterdam en buurgemeenten (Bron: website van de gemeente Amsterdam)***

De modaliteit weg is gezien de ruime afstand tot aan het gebied Mloijnlaan geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project (en het bestemmingsplan Mloijnlaan). De beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen het (plan)gebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn op ten minste 200 meter gelegen van de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat de (beperkt) kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied van de transportroutes zijn gelegen en dat hiervoor een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd is.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water
Er is in of in de directe nabijheid van het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied geen vaarwater aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water is derhalve niet van belang voor het onderhavige project.

Transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen
Er bevinden zich geen hoge druk gastransportleidingen in het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied (zie Afbeelding 8.9). Verder bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in het gebied Mloijnlaan. Het transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen is derhalve niet van belang voor het onderhavige projectgebied voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

Afbeelding 8.9: ***Ligging van hoge druk gasleidingen in de omgeving van Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied***

8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid

Het bureau Antea Group heeft het onderwerp externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling van Mloijnlaan onderzocht, onder meer in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Mloijnlaan-Noord te Nunspeet, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor", d.d. 27 oktober 2014 (zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing).
De uitkomsten van de berekeningen zijn uitgevoerd met het programma RBM II. Op basis van deze uitkomsten worden de conclusies getrokken. Uitgebreide rapportages van de berekeningen zijn opgenomen in het hiervoor genoemde rapport.

Risicobronnen ten aanzien van het plangebied Mloijnlaan kunnen risicovolle inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, over het water en/of door buisleidingen zijn. Verder kan ook de luchthaven Schiphol een risicobron zijn. In Paragraaf 8.7.2 is al onderbouwd dat de weg, het water en buisleidingen geen relevante risicobronnen zijn voor Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied. In Paragraaf 8.7.4 wordt de luchthaven Schiphol beschouwd.

In de gemeente Nunspeet en nabij Mloijnlaan vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Aan het vervoer van deze gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden.
Voor de gehele ontwikkeling van het gebied Mloijnlaan Noord is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Daarbij zijn in het kader van het Chw bestemmingsplan Mloijnlaan 2015 de aspecten van de verantwoordingsplicht beschouwd. De resultaten van de risicoanalyse aangaande het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet komen in Paragraaf 8.7.5 aan bod. Hieronder zijn de uitgangspunten voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gegeven.

Trajectgegevens spoorwegverbinding

Vervoerscijfers
Voor de berekeningen zijn de volgende transporthoeveelheden gebruikt, volgens cijfers zoals in Bijlage 4 van de cRvgs vermeld [en dit zijn dezelfde gegevens als in de Regeling Basisnet], afkomstig uit het Basisnet Spoor.

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteiten	Invloedsgebied (meter)
A	Brandbare gassen	1.440	460
B2	Toxische gassen	910	995
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.670	35
D3	Toxische vloeistoffen	1.110	375
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180	> 4.000

Omdat het Basisnet een vervoersplafond heeft dat zeker tot 2025 blijft gelden, worden voor 2025 dezelfde vervoerscijfers gehanteerd als voor 2015.

8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten zuiden/zuidwesten van Amsterdam, wordt ook meegenomen in de beschouwing van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 van het onderzoeksrapport van het bureau Antea Group is externe veiligheid en Schiphol, met betrekking tot het gebied Molijnlaan 166 – 172.

Het externe veiligheidsbeleid
.

Plaatsgebonden Risico (PR) en Schiphol
In de Wet luchtvaart (Wlv) is geformuleerd dat het gebied binnen de PR-contour 10^{-5} wordt aangemerkt als veiligheidssloopzone. Binnen dat gebied moeten woningen aan hun bestemming worden onttrokken en geldt er een nieuwbouwverbod. Binnen het gebied binnen de PR-contour 10^{-6} is er het "beperkingengebied nieuwbouw bedrijven". Binnen dat gebied geldt er een nieuwbouwverbod, tenzij er een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

In het rapport van Antea Group wordt aangetoond dat het projectgebied van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 niet binnen de genoemde PR-contour 10^{-6} (en PR-contour 10^{-7} de ligt). Het projectgebied valt daarom buiten de gebieden waarvoor beperkingen gelden volgens het Luchthavenindelingbesluit 2014 (LIB 2014). Enkel de hoogte van de bebouwing is aan een beperking onderworpen. De gebouwen mogen maximaal 150 meter hoog zijn binnen het plan- en projectgebied. De maximale bebouwingshoogtes volgens de onderhavige bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 liggen ruim binnen de norm voor de maximale bouwhoogte.

8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet

Er vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet, dit is het traject 30115 volgens Bijlage 4 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs).
(De circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes" en de "Regeling Basisnet", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Plaatsgebonden risico
De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}/jaar) geldt als een juridisch harde norm ter voorkoming van de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze risicocontour.
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet voor de spoorlijnen niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in Tabel 4 van de cRvgs [en inmiddels in de Regeling Basisnet] in de zogenaamde veiligheidszone.

Groepsrisico
Op Afbeelding 8.11 zijn de (juridische) referentiesituatie en de plansituatie in één grafiek zichtbaar gemaakt. In het rood is de plansituatie zichtbaar, en in het blauw is de (juridische) referentiesituatie weergegeven. Dit zijn de twee varianten die in het kader van het bestemmingsplan met elkaar dienen te worden vergeleken. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico op enkele plaatsen in de curve beperkt toeneemt. De verklaring hiervoor is dat door de functieverandering van voornamelijk kantoren naar woningen de personendichtheid in de nacht toeneemt wanneer het meeste vervoer plaatsvindt. Dat de toename beperkt is, komt door de hoge personendichtheden, die in de omgeving aanwezig zijn in de referentiesituatie. Ook vinden veel van de ontwikkelingen plaats op een grote afstand van de spoorlijn waar ze relatief weinig bijdragen aan het groepsrisico.
Het maximale groepsrisico is in de referentiesituatie berekend op 0,158 maal (of 15,8% van) de oriëntatiewaarde. Dit maximale groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe tot 0,163 maal (of 16,3% van) de oriëntatiewaarde. Daarmee neemt het maximale groepsrisico met 0,5% van de oriëntatiewaarde toe.

Afbeelding 8.11: Het berekende groepsrisico voor de (juridische) referentiesituatie (blauw) en plansituatie (rood). (Figuur 7.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 28)

Conclusies onderzoek externe veiligheid spoorlijn Duivendrecht - Nunspeet
Het onderzoek van Antea Group heeft geleid tot de onderstaande conclusies met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht - Nunspeet en de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in tabel 4 van de cRvgs in de zogenaamde veiligheidszone. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Mloijnlaan maximaal 6 meter. De Plaatsgebonden Risicocontour (PR contour) veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkelingen.

Groepsrisico (GR)
Op basis van de berekeningen met de cijfers uit het Basisnet blijkt, dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt. Vergelijking van de situaties laat zien dat door de ontwikkeling in Mloijnlaan het groepsrisico (beperkt) toeneemt (zie Afbeelding 8.11). De verklaring hiervoor is dat de kantoren plaatsmaken voor met name woningbouw waardoor meer personen 's nachts aanwezig zijn. Dit is de periode waarin het meeste vervoer plaatsvindt. De toename is echter beperkt, vanwege de relatief hoge bevolkingsdichtheid in het gebied, waardoor het aantal personen relatief gezien beperkt toeneemt.

Verantwoordingsplicht
In de cRvgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Er dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt, en bij de ontwikkeling van Mloijnlaan neemt het groepsrisico toe. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie wel of niet te accepteren. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dat is in de hoofdstukken 6 en 7 van het onderzoeksrapport uitgewerkt.
De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking. Afbeelding 8.12 geeft een overzicht van onderdelen die in een verantwoording naar voren komen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Oranjewoud/Save in opdracht van de Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, december 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Afbeelding 8.12: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. (Figuur 6.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 26)

Restrisico
Ongeacht de inzet van de ontwikkelaar, de gemeente en de hulpverleningsdiensten, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. De procedure van verantwoording dient er voor om alle belangen zorgvuldig af te wegen en een goed onderbouwd besluit te nemen. Het besluit zal dan luiden dat na het nemen van (extra) maatregelen dit restrisico in dit geval onder deze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader wel/niet aanvaardbaar is. Dit besluit is aan het bevoegd gezag van de gemeente Nunspeet.

Aanleiding voor het in gang zetten van een verantwoordingsproces is vaak een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van een risicobron, waardoor een verhoging van het groepsrisico optreedt. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) [en het "Besluit externe veiligheid transportroutes"] moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (de gemeenteraad in het bijzonder). (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Afbakeningen
Op basis van de aspecten die bij Afbeelding 8.12 zijn benoemd, is gekeken naar de veiligheidssituatie nadat de ontwikkelingen in Mloijnlaan zijn gerealiseerd. Dit teneinde het restrisico te bepalen en maatregelen aan te wijzen die de situatie in het plangebied veiliger maken.
In het rapport van Antea Group worden bovenstaande aspecten beschouwd op basis van de twee relevante scenario's in het plangebied Mloijnlaan: het toxisch scenario en het BLEVE-scenario.

Afbeelding 8.13: ***De ligging van het BLEVE-scenario en het toxisch scenario over het plangebied ---------- . (De rode lijn is de Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} ; deze bedraagt 6 meter en raakt het plan- en projectgebied niet. (Figuur 6.2 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 27)***

Op Afbeelding 8.12 is inzichtelijk gemaakt hoever beide scenario's over het plangebied ---------- vallen.

Uitwerking stedebouwkundige structuur
Bij de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van bluswater, de wegenstructuur, en de oriëntatie van de gebouwen ten opzichte van de risicobron. Voor het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan, dat de eerste bouwfase vormt, is de stedebouwkundige structuur al wel volledig bekend, maar voor de rest van het plangebied is deze informatie gedeeltelijk aanwezig of afwezig. Dat betekent dat door het adviesbureau Antea Group in het onderzoeksrapport de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid merendeel wordt gedaan in de vorm van adviezen over de werkelijke situatie.

Omvang groepsrisico
In de grafiek van de Afbeelding 8.11 is de omvang van het groepsrisico in de plansituatie afgezet tegen de juridische referentiesituatie. Zichtbaar is dat de ontwikkelingen leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico, aangezien op meerdere plaatsen de blauwe lijn net onder de rode lijn ligt. In beide situaties ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en net boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat de risico's niet heel hoog zijn en dat de ontwikkelingen slechts leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico. Hierdoor vervalt niet de noodzaak tot het beschouwen van verschillende maatregelen, maar wel kan dit worden meegenomen in de afweging welke maatregelen nodig zijn en hoe ingrijpend ze dienen te zijn.
Zelfredzaamheid
- Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijf, zijn in de plansituatie mogelijk. Bij voorkeur worden deze in zuidelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan gerealiseerd.
- Vluchtwegen zijn van de risicobron afgericht en voldoende wegen leiden uit het plangebied.
- De (nood)uitgangen van de gebouwen zijn bij voorkeur van de risicobron af gericht of leiden direct naar de dichtstbijzijnde vluchtweg.
- Regel dat de mechanische ventilatie, indien aanwezig, per gebouw uitgeschakeld kan worden.
- Gezien de beperkte risico's worden bouwkundige maatregelen tegen een BLEVE niet overwogen.

Bestrijdbaarheid
- Vanuit de brandweerkazerne in ..... kan de zorgnorm voor opkomsttijd behaald worden.

- Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan wordt goed bereikbaar voor de hulpdiensten en kan tweezijdig bereikt worden. Dit dient volgens het onderzoeksrapport toegepast te worden voor het gehele plangebied.
- Als in het gehele plangebied de aanwezigheid van open water wordt geborgd, en er primaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen worden gerealiseerd, naar het voorbeeld van het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan [bij de woongebouwen Blok 1, Toren 1 en Blok 2], dan is de bestrijdbaarheid op orde.

Ruimtelijke maatregelen

- Het schuiven met ruimtelijke elementen binnen het plangebied ---------- is, gezien het een herontwikkeling betreft en het gehele plangebied bij voorkeur wordt benut, niet wenselijk. Hier spelen andere aspecten dan externe veiligheid een rol.
- Functieverandering wordt niet overwogen, gezien de behoefte die bestaat aan woningen in plaats van kantoren.

Risicocommunicatie

- De WAS-dekking in het gebied is voldoende.
- In een later stadium, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient gelet te worden op aspecten als obstakelvrije ontvluchting en training van evacuatie.
- Een goede risicocommunicatie naar de burgers toe is van belang.

Tijdsaspect

- Aan de kant van de risicobron, het spoor, zijn geen veranderingen te verwachten in de komende tijd, na de invoering van het Basisnet.

8.7.6 Advies Brandweer??????????????????????????

Volgens het advies van de Brandweer ????????????? (zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing), wordt aan de gemeente Nunspeet geadviseerd om bij de overwegingen op het gebied van externe veiligheid het volgende te betrekken:

- De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.
- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

a. Bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening houden met de effecten van de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen.
b. Installaties en voorzieningen in gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt.
c. Vluchtroutes uit het gebied en uit gebouwen van het spoor af realiseren.
d. Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.
e. Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.
f. Functies voor personen die zichzelf niet goed kunnen redden alleen in de zuidelijke helft van het plangebied bestemmen.

Met het advies van de Brandweer ----------is bij het opstellen van het Chw bestemmingsplan ---------- rekening gehouden, en wel op de volgende manieren:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico is in het advies van de Brandweer ---------- geschreven (blz. 6) met betrekking tot de BLEVE contour dat "als een kinderdagverblijf of een peuterspeelzaal gewenst is, dan is de zuidelijke helft van het plangebied de beste plaats". Dat is de reden dat in het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 functies ten behoeve van groepen beperkt

kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

- Het advies van de Brandweer over het "nemen van maatregelen", zoals hierboven onder a tot en met f zijn beschreven, worden in de uitwerking van de bouwplannen meegenomen.

8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt, kan aan de wet- en regelgeving en het beleid met betrekking tot de externe veiligheid worden voldaan, als de omschreven aanbevelingen en voorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid kan het project voor de bouw van de woongebouwen ----------worden uitgevoerd, met dien verstande dat functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

Voor het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan van Adviesbureau De Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.8 Bedrijven & Milieuzonering

Er zijn de volgende bedrijven in de omgeving van het projectgebied aanwezig die,

8.9 Duurzaamheid

De duurzaamheidsparagraaf luidt als volgt voor het project Molijnlaan 166-172.

8.10 Archeologie

In verband met eventuele archeologische vondsten is archelogsich onderzoek gedaan. Het onderzoek is verricht door bureau De Steekproef . Het rapport is genoemd "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172. Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO-O) Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07) d.d. 31 augustus.

Selectieadvies door [redacted] (senior KNA-archeoloog/prospector)

Wij advieren daarom geen archeologisch vervolgonderzoek voor het onderzochte terrein aan de F.A. Molonjnlaan 166-172 te Nunspeet.

Advies Regioarcheoloog
De archeologische adviseur van de gemeente Nunspeet bij de Omgevungsdienst Noord Veluwe, d eheer [redacted] heft op 31 augustus 2020 laten weten het bovenstaande selectieadvies op te volgen.

Voor het rapport "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172 (Gemenete Nunspeet, Gld.) Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventarisernde Veldonderzoek (IVO-)). Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07 d.d. 31 augustus 2010.

8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling

Onderstaand is beoordeeld of bij deze Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige omgevingsvergunningen een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd of dat er een formele m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Volgens lid D 11.2 van de Bijlage bij het "Besluit milieueffectrapportage" dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordelingsrapport te worden opgesteld[6], in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien bij een project sprake is van (tenminste) één van de gevallen benoemd in lid D 11.2, is er een m.e.r-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage.

Met het project voor de bouw van 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden de criteria van lid D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage niet gehaald, zodat een m.e.r-beoordeling in principe niet noodzakelijk zou zijn voor het onderhavige project.

Als de drempelwaarde ten aanzien van de activiteit niet wordt bereikt, dan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor onderhavig project is opgesteld in de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", en is als Bijlage 18 opgenomen bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

De conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is:

Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig geacht. Bovendien is er voor het grotere plan, waar het betreffende project onderdeel van uitmaakt, een PlanMER opgesteld. Tevens wordt het bestemmingsplan, waarvoor het PlanMER Mloijnlaan is opgesteld, binnenkort vastgesteld.

Het PlanMER heeft reeds inzicht gegeven in de milieueffecten van het grotere plan. Daarmee is ten aanzien van het (deel)project al rekening gehouden met de gecumuleerde effecten als van gevolg van de andere (deel)projecten of plandelen bij elkaar. Tevens is in het PlanMER rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Deze notitie inzake de m.e.r.-beoordeling heeft inzicht gegeven in specifiek de milieusituatie bij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De maatregelen in het kader van het project zijn tevens inzichtelijk gemaakt. De maatregelen beperken zich tot het projectgebied, ofwel maatregelen in het kader van het grotere plan zijn bij realisatie van het project (nog) niet benodigd.

[6] Of in het geval van een kaderstellend plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Het is niet nodig om een (project-)m.e.r.-procedure te voeren en een ProjectMER op te stellen. Een nadere m.e.r.-beoordeling is eveneens niet nodig. De milieueffecten en de maatregelen zijn met deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het PlanMER voldoende inzichtelijk gemaakt. Het is niet gebleken dat het voorgenomen project aanvullende effecten op/voor het milieu met zich meebrengt die nog niet waren voorzien met het PlanMER.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ofwel de notitie "zie Bijlage 18 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het "

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd. Ook is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt ingegaan op de relatie van het project met de Crisis- en herstelwet (Chw).

9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing voor de plannen voor de bouw van

9.3 Participatie

De participatie voor het project heeft als volgt plaatsgevonden.

Voor het "Participatieverslag F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet wordt verwezen maar Bijlage 10 van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

9.3 Economische Uitvoerbaarheid

De directe kosten van het project komen voor rekening van de aanvrager. Voor de gemeentelijke kosten zal door de aanvrager van de omgevingsvergunningen met de gemeente Nunspeeteen anterieure overeenkomst worden gesloten. Deze anterieure overeenkomst dient te worden gesloten voordat het besluit wordt genomen over de onderhavige omgevingsvergunningen. Zowel de kosten van de gemeente als die van het project zijn daarmee anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

9.4 Grondexploitatie

Het project voor de bouw van een categorie volgens artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid d Bro) waarvoor een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden. Aangezien er een anterieure overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente en de aanvrager van de onderhavige omgevingsvergunningen zijn de kosten anderszins verzekerd. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

9.5 Crisis- en herstelwet (Chw)

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Bijlage I bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van

artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan (….) wordt afgeweken, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". In het onderhavige geval wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Bovendien is er ook sprake van een herstructureringsgebied. Vanwege deze reden valt het project onder de Crisis- en herstelwet (Chw).

BIJLAGEN

Bij deze Ruimtelijke Onderbouwing behoren een aantal losse bijlagen die van belang zijn voor de juridische onderbouwing daarvan. Dit zijn de volgende bijlagen:

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Ruimtelijke Onderbouwing

Bij het verzoek om

Omgevingsvergunning(en)

ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 2.7 Wabo

Project
Molijnlaan 166-172 te Nunspeet

24 April 2024
versie 1.1

Gemeente Nunspeet
Markt 1
Postbus 79
8070 AB Nunspeet
Tel: 0341-[redacted]
Fax: ----- - -------
www.nunspeet.nl

Ruimtelijke Onderbouwing
Project Molijnlaan 166 -172

24 April 2024
versie 1.1

Auteurs:
[redacted]

Aanvrager:
NOM B.V.
---- -----
------- -- Nunspeet

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing van het Projectgebied 6
1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen) 6
1.3.1 Algemeen 6
1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------" 6
1.4 Voorbereidingsbesluiten 8
1.5 Juridische Procedures 8
1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen 8
1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van ---------- 8
1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling 9
1.6 Leeswijzer 9

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER 10
2.1 Rijksbeleid 10
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 10
2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 11
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 12
2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 12
2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid 14
2.3 Gemeentelijk beleid 15
2.3.1 Algemeen 15
2.3.2 Structuurvisie Nunspeet 16
2.3.3 16
2.3.6 17
2.3.7 Woonvisie Nunspeet 17
2.3.8 Parkeerbeleidsplan Nunspeet 18
2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Nunspeet 2010-2028 18

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE 19
3.1 Cultuurhistorie 19
3.2 Archeologie 19
3.2.1 Rijksbeleid 19
3.2.2 Gemeentelijk Beleid 20
3.2.3 Archeologie en het Projectgebied 20

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING 21
4.1 Inleiding 21
4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van 21
4.3 ~~Kantoren~~functie 21
4.4 Verkeersfunctie (en parkeren) 21
4.5 Groenfunctie 21
4.6 Natuurfunctie 21

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT MOULIJNLAAN 166 - 172 22
5.1 Algemeen 22
5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 22
5.3 Laddertoets voorgenomen woningen 22
5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte 23
5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose) 23
5.3.1.4 Kwalitatieve analyse 23
5.3.1.5 Conclusie trede 1 23
5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 23

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING 24
6.1 Algemeen 24

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 24
6.4 Toekomstige Woonfunctie 24
6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 28
6.6 Toekomstige Verkeerssituatie 28
6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 28
6.8 Groen en Water in de omgeving van 29
6.9 Openbare Ruimte bij de 29
6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 29
6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 29
6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten 30

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN 31
8.1 Algemeen 31
8.2 Geluid(hinder) 31
8.2.1 Algemeen 31
8.2.2 Wet- en regelgeving 31
8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek 33
8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen) 33
8.2.4.1 Wegverkeerslawaai 34
8.2.4.2 Railverkeerslawaai 34
8.2.4.3 Industrielawaai 34
8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting 34
8.2.5 Maatregelen (overweging) 34
8.2.5.1 Algemeen 34
8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting 34
8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai 34
8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen 34
8.2.6.1 Wegverkeerslawaai 34
8.2.6.2 Railverkeerslawaai 34
8.2.6.3 Industrielawaai 34
8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 35
8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting 35
8.2.7 Conclusies 35
8.3 Luchtkwaliteit 35
8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid 35
8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit 37
8.3.3 Conclusie 38
8.4 Bodem 39
8.4.1 Algemeen 39
8.4.2 Resultaten bodemonderzoek 39
8.4.3 Conclusie 39
8.5 Water(paragraaf) 40
8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid 40
8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf) 41
8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 42
8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur) 42
8.6.1 Wet- en regelgeving 42
8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 – 172???? 42
8.6.2.1 Gebiedsbescherming 43
8.6.2.2 Soortenbescherming 43
8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol 44
8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Wet natuurbescherming (Wnb) 44
8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A, Molijnlaan 44
8.7 Externe Veiligheid 45
8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid 45
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen 47
8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid 48
8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol 49
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet 49
8.7.6 Advies Brandweer??????????????????????????? 52
8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid 53

8.8 Bedrijven & Milieuzonering 53
8.9 Duurzaamheid 53
8.10 Archeologie 54
8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling 54

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT 56
9.1 Algemeen 56
9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid 56
9.3 Participatie 56
9.3 Economische Uitvoerbaarheid 56
9.4 Grondexploitatie 56
9.5 Crisis- en herstelwet (Chw) 56

BIJLAGEN 58

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Molijnlaan 162 – 172 te Nunspeet is de locatie van een de voormalige Huishoudschool van Nunspeet en van een bedrijfsgebouw dat gebouwd is aan de zijde van de Boterdijk ----------

De aanleiding voor het project is het plan voor de bouw van een appartementengebouw voor acht appartementen in het hogere segment en voor de bouw van vier vrijstaande woningen worden gebouwd.

De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Paragraaf 1.2. "De begrenzing van het projectgebied"

Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw (acht appartementen) en voor de bouw van de vier vrijstaande woningen is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Met betrekking tot het projectgebied is het volgende van belang -------

1.2 Begrenzing van het Projectgebied

Het projectgebied waarin het appartementengebouw en de vier woningen worden gerealiseerd, is gelegen in het noordoostelijke deel van de gemeente Nunspeet. Het onderhavige projectgebied is op de onderstaande Afbeelding 1.1 weergegeven. Op Afbeelding 1.2. is een luchtfoto van het gebied weergegeven.

Afbeelding 1.1: Kaart met het onderhavige projectgebied

Afbeelding 1.2: Luchtfoto van de omgeving van het projectgebied

Afbeelding 1.3: Het projectgebied voor het plan Molijnlaan 166 – 172

1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen)

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gesitueerd in het gebied van het bestemmingsplan "----------". Dit bestemmingsplan is op --------- vastgesteld.

1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------"

De gronden waarop het project
wordt ontwikkeld hebben volgens het vigerende bestemmingsplan "Mloijnlaan Noord" voor het grootste deel de bestemming "----------", en

Afbeelding 1.5: ***Het projectgebied gelegd over de vigerende bestemmingen van het bestemmingsplan "Mloijnlaan Noord"***

Bestemming "----------"
Gronden met de bestemming "----------" zijn volgens artikel

"9.1 Bestemmingsomschrijving

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

9.3 Afwijken van de bouwregels
(….)".

6.2 Bouwregels
6.2.1 Gebouwen

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bestemming "Groen"

"10.1 Bestemmingsomschrijving

10.2 Bouwregels
10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Zoals uit de omschrijving van de bestemmingen ---------- en van de bestemming "Groen" blijkt is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het vigerende bestemmingsplan. Tevens is

De conclusie luidt dat het project in strijd is met het vigerende bestemmingsplan " ---------- ". Om aan het bouwplan medewerking te kunnen verlenen, is ----------
Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Strijdigheid met Bestemmingsregels van het "Chw bestemmingsplan Mloijnlaan 2015"

Ten aanzien van de bestemmingen "----------5" en "----------" en van de bestemming "----------" is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het bestemmingsplan ----------". Tevens is de bouwhoogte van de voorgenomen gebouwen in strijd met het bestemmingsplan "----------5", waarin binnen de bestemming "

Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg(en) zal dienen in strijd met de bestemmingen "----------" en "----------".

Er is ook strijd met de bestemming "----------" omdat

De conclusie luidt

1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied, waarvoor de onderhavige plannen zijn opgesteld, gelden de volgende voorbereidingsbesluiten:

1.5 Juridische Procedures

1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen

Vanwege het feit dat het project voor de bouw van ----------, zoals dat nu voorligt, niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (zie Paragraaf 1.3) is er een planologisch juridische procedure noodzakelijk om het project te kunnen realiseren en om de benodigde omgevingsvergunning(en) te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure wordt hieronder besproken in Paragraaf 1.5.2. Voor de realisering van het onderhavige project zal gebruik worden gemaakt van de Gemeentelijke Coördinatieregeling zoals deze is geregeld in paragraaf 3.6.1 (de artikelen 3.30 tot en met 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie hiervoor Paragraaf 1.5.3.

1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van ----------

Voor het gebied waar de bouw van ---------- zal plaatsvinden is -----. Het nieuwe bestemmingsplan is. Om de bouwplannen voor ---------- toch mogelijk te (kunnen) maken is een planologische afwijkingsprocedure noodzakelijk.
Daartoe dient een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), juncto artikel 3.10 Wabo, de zogenoemde uitgebreide Wabo procedure, te worden gevoerd ten behoeve van de omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze procedure wordt ook wel "Wabo projectbesluitprocedure" genoemd. Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. De ontwerp-omgevingsvergunningbeschikking dient

tezamen met de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, zes weken ter inzage te worden gelegd ten behoeve van de zienswijzenprocedure.

1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling

Op ---------- (pm) is door de gemeenteraad van Nunspeet besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1. (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor het gehele project. ---------- . De onderhavige afwijkingsprocedure zal worden gecoördineerd met het besluit tot het vaststellen van Hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de te volgen procedures, ook voor de onderhavige ----------. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als ontwerp-besluit en voor de beroepstermijn ter inzage kunnen worden gelegd. Bovendien is er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk, waarin onder meer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van de plannen voor het project Molijnlaan 166-172 wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat voor deze Ruimtelijke Onderbouwing van belang is. Het gaat daarbij om Rijksbeleid, beleid van de provincie Gelderland, het regionaal beleid, en het beleid van de gemeente Nunspeet. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (cultuur-)geschiedenis van het plangebied ----------van het (voor)onderzoek naar de eventuele archeologische waarden. In Hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie van het projectgebied beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de "nut en noodzaak" van het project, dit aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". In Hoofdstuk 6 wordt het nieuwe plan beschreven. Hoofdstuk 7 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodemaspecten, wateraspecten, ecologie, en waaronder ook begrepen de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, ~~spoorwetgeving, trillingshinder~~ en milieueffectrapportage, rekening is gehouden. In Hoofdstuk 8 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt de wijze beschreven waarop burgers, bedrijven en andere organisaties, bij de voorbereiding van het project en bij de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zijn betrokken. Daarnaast komt in dat Hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

Verwijzingen in een paragraaf naar een andere paragraaf elders in de Ruimtelijke Onderbouwing of bijzondere opmerkingen over de inhoud of conclusies van de paragraaf staan in tekstblokken met blauwe kaders, zoals hieronder als voorbeeld weergegeven:

"(...) voorbeeld (...)"

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt, dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

Inhoud van de SVIR
De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en de ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.
Openbaar vervoer
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), evenals in het gemeentelijke beleid zoals onder andere vastgelegd in Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP's), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.
Transport van gevaarlijke stoffen
Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming (zie over het transport van gevaarlijke stoffen verder ook Hoofdstuk 8, Paragraaf 8.7 "Externe veiligheid" van deze Ruimtelijke Onderbouwing).
Transformatie van kantoorgebouwen en bedrijfsterreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als in krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.
Ladder voor duurzame verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[1]. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke, schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke, vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De conclusie is dat de plannen voor de bouw van de ---------- passen binnen de SVIR. Uit Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "----------" blijkt dat het project ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". (Zie verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt getoetst).

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. De NOVI zal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. Dit laatste zal - hoewel de NOVI is vastgesteld op grond van de (oude) Wet ruimtelijke ordening (Wro) - gebeuren op het moment dat de (nieuwe) Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2022).

Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal, als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid, en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Nationale belangen en prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de lange termijnvisie in beeld. Er zijn 21 nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is. De behartiging van de nationale belangen. en de realisatie van de daaruit voortvloeiende beleidsdoelen en opgaven gebeurt niet alleen door het Rijk.

Er zijn vier prioriteiten waar het Rijk op wil sturen en richting geven;

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel.

[1] Artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's.
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om een combinatie te maken en win-win-situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgevingen zoveel mogelijk voorzien in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht opgenomen van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

NOVI - Planspecifiek

Het onderhavige plan voor de Molijnlaan 166-172 maakt de bouw van 9 woningen mogelijk, met daarbij een toegangsweg en een parkeerplaats voor de woningen. Het bestemmingsplan past zonder meer binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 (aangevuld d.d. 1 oktober 2012) in werking getreden.

Het Barro doet geen uitspraken met betrekking tot het projectgebied of met betrekking tot soortgelijke situaties. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project voor de bouw van ----------,

De conclusie, die uit het hierboven beschreven beleid

2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en vraaggericht realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en dient overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen.

In Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing worden nut en noodzaak van de transformatie aan de hand van de "Ladder van duurzame verstedelijking" onderbouwd. Uit dit Hoofdstuk 5 blijkt dat het project voor de bouw van de woongebouwen ---------- voldoet aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking", waarmee wordt voldaan aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). (Zie hiervoor verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie en in de Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid verwoord.

In de Omgevingsvisie is het ruimtelijk-maatschappelijk beleid uiteengezet, in de Omgevingsverordening wordt de juridische borging van het beleid geregeld om op die manier de provinciale belangen veilig te stellen. Vrijwel elke ontwikkeling in Gelderland heeft van doen met de inhoud van de Omgevingsvisie en met de bepalingen uit de Omgevingsverordening.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. De provincie heeft twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie benadrukken. De doelen zijn:

1. een duurzame economische structuurversterking.
2. het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening integreren en verbinden het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, het Streekplan (Structuurvisie), het Milieuplan en de Reconstructieplannen tot één plan en tot één verordening.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening bevatten de hoofdlijnen voor de volgende maatschappelijke opgaven in Gelderland voor:

- water;
- natuur en landschap;
- cultuur en erfgoed;
- milieu;
- energietransitie;
- landbouw;
- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening.

Met betrekking tot het wonen streeft de provincie er naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Agenda Wonen agenderen alle (relevante) partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen. De provincie is één van de partijen. Als belangrijke doelgroepen van beleid zijn genoemd:

- ouderen;
- mensen met een zorgindicatie;
- jongeren;
- arbeidsmigranten;
- middeninkomens.

De provincie Gelderland streeft op de woningmarkt naar een vraaggerichte in plaats van aanbodgerichte benadering. Aangetoonde woningbehoefte (de vraag) zou moeten kunnen worden gefaciliteerd, in de vorm, op de plaats en op het moment dat die zich voordoet.

Omgevingsvisie - Planspecifiek

Er is sprake van een concrete plaatselijke vraag. Dit past geheel binnen het beleid als verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland. Geconstateerd wordt daarom dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland en zoals deze is verankerd in de Omgevingsverordening Gelderland.

Omgevingsverordening

Op 24 september 2014 werd door Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening van de provincie Gelderland is gebaseerd op de bovengenoemde Omgevingsvisie. Deze Omgevingsverordening werd op 19 december 2018 geactualiseerd op basis van de Omgevingsvisie van 2018. Op dit moment (april 2021) is een nieuw ontwerp van de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze nieuwe provinciale Omgevingsverordening zal aan het eind van dit jaar worden vastgesteld.

Een nieuw bestemmingsplan, zoals het onderhavige, moet worden getoetst aan de Regels van de Omgevingsverordening van de provincie.

Volgens artikel 2.1, lid 1 (regionale woonagenda) stellen de gemeentebesturen een Regionale Woonagenda op. Volgens artikel 2.1, lid 2 zullen Gedeputeerde Staten de Regionale Woonagenda vaststellen.

Volgens artikel 2 maakt een bestemmingsplan nieuwe woningen alleen mogelijk als die ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgesteld Regionale Woonagenda.

Omgevingsverordening - Planspecifiek

Een nieuw bestemmingsplan moet voldoen aan de Instructieregels voor bestemmingsplannen zoals in de Omgevingsverordening opgenomen.

Het aantal nieuwe woningen dat wordt gebouwd volgend het onderhavige bestemmingsplan past in woningbouwbeleid van de provincie en van de gemeente (zie ook paragraaf 3.4.2 voor het gemeentelijke woningbouwbeleid).

Er staan geen Regels in de Omgevingsverordening die het besluit over de omgevingsvergunning voor afwijken van voor het plan Molijnaan 166 – 172 zouden kunnen belemmeren.

Het project voor de bouw van ----------past binnen het beleid van de provincie Gelderland name vanwege het feit dat het projectgebied is opgenomen in ----------

geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

De uitgangspunten van het onderhavige project.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen

In deze Paragraaf 2.3 worden beleidsnota's van de gemeente Nunspeet besproken die gebruikt zijn voor de Ruimtelijke Onderbouwing van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals de Structuurvisie van de gemeente Nunspeet, het Strategisch Masterplan Mloijnlaan (april 2012), het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013), het Milieubeleidsplan Nunspeet 2009-2020, het Actieplan Energiebeleid 2013-2017, de Woonvisie Nunspeet 2013-2017, het Parkeerbeleidsplan Nunspeet 2010-2020, het groenbeleid met het Groenplan Nunspeet, het Waterplan Nunspeet 2010-2028, het Natuurbeleidsplan Nunspeet (november 2009) en de Beleidsnota Cultuurhistorie (oktober 2003). Het meer specifieke beleid van de gemeente met betrekking tot omgevingsaspecten wordt in Hoofdstuk 8 (Omgevingsaspecten) nader uitgewerkt.

2.3.2 Structuurvisie Nunspeet

De Structuurvisie ---------- vastgesteld door de gemeenteraad d.d. is een richtinggevend beleidsstuk, dat een algemeen beeld geeft van de toekomst van Nunspeet. Het doel ervan is om samenhang te bereiken in diverse grote en kleine ontwikkelingen, die in de gemeente spelen en op stapel staan. Door een integrale benadering en het vormen van een eigen visie en wensbeeld, wil de gemeente meer grip krijgen op de ontwikkelingen, om zo meerwaarde te creëren. De structuurvisie is kaderstellend voor de lange termijn. Voor de kortere termijn gaat de structuurvisie uit van flexibiliteit waar het gaat om het benoemen van projecten.

Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Molijnlaan 166 -172 in ---------- volgende:

De plannen voor de bouw van

2.3.3

De voorgenomen woongebouwen

De bouwplannen

Op basis van

De

2.3.6

Hierbij

2.3.7 Woonvisie Nunspeet

De Woonvisie Nunspeet

Het onderhavige project

2.3.8 Parkeerbeleidsplan Nunspeet

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem

Met het parkeerbeleid volgens het Parkeerbeleidsplan

2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Nunspeet 2010-2028

Door de gemeente Nunspeet is de beleidsnota "Waterplan Nunspeet 2010-2028 - Nunspeet zet water op de kaart" opgesteld, en is vastgesteld d.d. 14 oktober 2009. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een verdere bespreking en toepassing van het Waterplan Nunspeet 2010-2028 komt in Paragraaf 8.5 "Water(paragraaf)" aan de orde.

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

3.1 Cultuurhistorie

Conclusies Cultuurhistorie en het Projectgebied
Het projectgebied van

3.2 Archeologie

3.2.1 Rijksbeleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, die met een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg van 1 september 2007[2]) in de Nederlandse wetgeving werd geïmplementeerd. De doelstelling van deze wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen.
Verder wordt met de genoemde aanpassing van de wet bevorderd, dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.
De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen.
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

[2] Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden d.d. 1-9-2007.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

3.2.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Nunspeet.

3.2.3 Archeologie en het Projectgebied

Mede op basis van de eerder genoemde

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en stedebouwkundige structuur van het projectgebied van beschreven. Verder komen de bestaande functies binnen het projectgebied aan de orde. De verschillende elementen van de fysieke leefomgeving worden beschreven. Tevens wordt de omgeving van het projectgebied aangehaald. Het onderhavige

4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van

Het projectgebied van de onderhavige

4.3 ~~Kantorenfunctie~~

Het projectgebied zelf,

4.4 Verkeersfunctie (en parkeren)

De verkeersstructuur

4.5 Groenfunctie

Een belangrijk kenmerk van het gebied

4.6 Natuurfunctie

De natuurwaarde van

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT MOULIJNLAAN 166 - 172

5.1 Algemeen

Woningbouw aan de Molijnaan 166 -172 wordt gezien als een oplossing

De regionale behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[3]. Bij een plan c.q. een afwijking van het bestemmingsplan, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De voorgenomen woningbouw in Mloijnlaan beoogt te voorzien in een regionale behoefte aan woningen.

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen, ofwel de nut en noodzaak van woningbouw, wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Deze sluit aan bij het bepaalde in het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit drie hoofdtreden en wordt beschreven in Paragraaf 5.2.

Ter onderbouwing van de woningbouw aan de Eekholt wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksrapport van het bureau RIGO[4]. Met de gegevens in dit rapport is de 'ladder-toets' in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld, in Paragraaf 5.3. Het rapport "Aansluiting van het plan Mloijnlaan op de actuele regionale woningbehoefte" is opgenomen als Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

In opdracht van Bergwijkstadspark BV is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen alvorens men besloot om de plannen voor de bouw van het plan Molijnlaan 166 – 172 in het gebied uit te doen voeren.

5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen (en andere functies) wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstelijking". De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. Het Bro bepaalt dat voor onder meer afwijkingsprocedures ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo de in het Bro genoemde drie treden van de ladder moeten worden doorlopen.

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Artikel 3.1.6, lid 2:
Trede 1 en 2 hangen bij stedelijke ontwikkeling in Mloijnlaan sterk met elkaar samen. De hoeveelheid behoefte en vraag waarvan er bij trede 1 wordt uitgegaan, bepaalt hoe belangrijk trede 2 is. Trede 3 is in feite niet van belang bij Mloijnlaan, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Mloijnlaan zeer goed.

5.3 Laddertoets voorgenomen woningen

[3] Het betreft Bro artikel 3.1.6, lid 2.
[4] Rapport *Aansluiting van het plan Mloijnlaan op de actuele regionale woningbehoefte* (RIGO) d.d. 3 november 2014.

5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte

5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose)

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse

Afbeelding 5.8: Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio. (Tabel 8 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

5.3.1.5 Conclusie trede 1

5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Voor het rapport "

naar Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De plannen voor

Afbeelding 6.1: Projectgebied

:

Afbeelding 6.2:

Afbeelding 6.3: De

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past in het stedebouwkundig plan en in het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking".

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

6.4 Toekomstige Woonfunctie

Afbeelding 6.5A: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels zuid en oost d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.5B: Toren 3 Bouwtekening nr. 193-15 Gevels noord en west d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.6A: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_400 Gevels straatzijde 1 t/m 7 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6B: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_401 Gevels straatzijde 7 t/m 10 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6C: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_402 Gevels spoorzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6D: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_403 Gevels hofzijde 11 t/m 17 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.6E: Blok 6 Bouwtekening nr. 6_404 Gevels hofzijde 1 t/m 10 d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.7A: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.1 Gevels voorzijde d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.7B: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.2 Gevels linkerzijde (Blok 6 zijde) d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.7C: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.3 Gevels achterzijde (spoorzijde) d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.7D: Toren 4 Bouwtekening nr. 400.4 Gevels rechterzijde (Blok 7 zijde) d.d. 1 februari 2016

Afbeelding 6.8A: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_400 Gevels straatzijde 1 t/m 4 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8B: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_401 Gevels straatzijde 4 t/m 8 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8C: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_402 Gevels spoorzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8D: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_403 Gevels hofzijde 9 t/m 14 d.d. 1 februari 2016
Afbeelding 6.8E: Blok 7 Bouwtekening nr. 7_404 Gevels hofzijde 1 t/m 8 d.d. 1 februari 2016

6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Afbeelding 6.9: ***Plattegrond begane grond Toren 3 met links de fietstunnel en de kunstgalerie***

6.6 Toekomstige Verkeerssituatie

De verkeersfunctie- en situatie van het projectgebied van

Afbeelding 6.10: ***Verkeerssituatie/Verkeersstructuur***

Bij inpassing van het onderhavige project in de bestaande situatie wordt aangesloten op de bestaande weg

.

Afbeelding 6.12: ***Bestaande netwerk/routes langzaam verkeer in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7: stippellijnen.***

6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Autoparkeren

Parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernorm volgens het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking". De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op een (relatief) hoog gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een hoog/hoger gebruik van openbaar vervoer en fiets is aannemelijk aangezien de gebouwen vlakbij het station Nunspeet Zuid liggen. Op basis van de parkeernormen zijn de aantallen parkeerplaatsen berekend. Voor de functie wonen is de parkeernorm in dit geval 0,55 tot 0,85 parkeerplaatsen per woning. Hiervan zijn 0,3 parkeerplaatsen per woning het minimale vereiste aantal parkeerplaatsen voor de bewoners. Daarbovenop is nog eens 0,3 parkeerplaatsen voor bewoners als buffer van toepassing. Daarnaast dienen voor bezoekers 0,25 parkeerplaatsen per woning te worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren dient in de openbare ruimte te worden opgelost. Het bewonersparkeren wordt volledig inpandig gerealiseerd.

Voor de te bouwen

In totaal zijn er volgens de parkeernormen ------parkeerplaatsen benodigd,

Afbeelding 6.13: Parkeerplaatsen voor bezoekers / Openbare parkeerplaatsen

6.8 Groen en Water in de omgeving van

In het

Groenstructuur

De groenstructuur in het gebied

Waterstructuur

In het stedebouwkundig plan wordt het grootste deel van de bestaande water-

Beheer en onderhoud

6.9 Openbare Ruimte bij de

6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De sociale veiligheid van het projectgebied

6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De bouwplannen zullen zodra de aanvragen voor de omgevingsvergunningen zijn ingediend worden voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie. Hierbij zal worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota, en aan het beeldkwaliteitsplan Holland Park. Ook zal advies worden ingewonnen van het speciaal voor het gebied Mloijnlaan Noord samengestelde kwaliteitsteam. Hierdoor is gegarandeerd dat het welstandsniveau van het onderhavige project van een hoog kwaliteitsniveau is.

6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Mloijnlaan Noord.

Afbeelding 6.16: Plankaart

Afbeelding 6.17: Plankaart gebied

Afbeelding 6.18: Fasering van het plan

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN

7.1 Algemeen

Een project kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een project, waarvan met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te onderzoeken welke waarden er bij het project/plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het project/plan zijn voor deze waarden.

Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) juncto de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een Ruimtelijke Onderbouwing die benodigd is voor de omgevingsvergunning.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de milieu- en omgevingsaspecten geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie (flora & fauna) en externe veiligheid aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op bedrijven & milieuzonering, en milieueffectrapportage.

7.2 Geluid(hinder)

7.2.1 Algemeen

7.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige functies in het plan zijn de woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd. Daarnaast bevat de wet een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt voor wat betreft wegverkeer begrensd door de onderstaande waarden, in tabel 8.2A.

Tabel 7.2A: Grenswaarden geluidsbelasting

geluidsbron	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
wegverkeer in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB
wegverkeer in buitenstedelijk gebied	48 dB	53 dB
railverkeer	55 dB	68 dB
industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel 'doof' wordt uitgevoerd of wordt afgeschermd van het geluid van de bron (vliesgevel). Indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (hogere waarde) worden aangevraagd.

Naast geluidsbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen (binnen de bijbehorende geluidszones) kan er ook sprake zijn van specifiek geluid geproduceerd door bepaalde activiteiten (van bedrijven/inrichtingen). De grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege die activiteiten staan in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in etmaalperiodes en type geluidsbelasting. Ten aanzien van de grenswaarden voor piekgeluid is geen sprake van hogere waarden c.q. ontheffingen zoals in de Wet geluidhinder. De grenswaarden van het Activiteitenbesluit worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegepast bij de realisatie van nieuwe woningen.

Geluidgevoelige bestemmingen

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidsbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn volgens de wet in principe niet geluidgevoelig.
Bij dit project bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

Begrip gevel

Ten behoeve van de stedebouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te kunnen realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", is aangevuld met "met uitzondering van:

a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering, die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
b. b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte."

Het bovenstaande betekent dat, indien een geveldeel zonder te openen delen voldoende geluidwering heeft, dit geveldeel niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder (Wgh). Een dergelijke gevel wordt "dove gevel" genoemd.

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel, die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen, en een voldoende karakteristieke geluidwering heeft, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet te worden betrokken. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) "geen gevel". Bij een dergelijke gevel kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een:
- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren.
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend.
- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm.
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt voor het wegverkeer bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen de volgende zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedtes hebben:

in stedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.

in het buitenstedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 76a van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om onder andere bij de voorbereiding van de vaststelling van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo,

dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat.

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 48 dB (artikel 82 Wgh). De ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt in buitenstedelijk gebied 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh) en in binnenstedelijk gebied 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Daarboven is bouwen alleen mogelijk als:
- dove gevels worden toegepast;
- eventuele afschermende gevelelementen worden toegepast die het geluid terugbrengen tot deze maximaal te ontheffen waarde.

Correctie op berekende geluidsniveaus
Volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh) wordt een aftrek toegepast. Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Op 20 mei 2014 zijn de rekenregels voor de aftrek aangepast voor geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer boven 55 dB.

Spoorwegverkeer
Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1).
De Wet Geluidhinder (Wgh) geeft voor railverkeerslawaai een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor de geluidsbelasting van nieuw te bouwen woningen. In beginsel mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan deze waarde. Als de geluidsbelasting toch hoger is, kan nieuwbouw pas mogelijk worden gemaakt nadat het bevoegd gezag hiervoor een zogenoemde "hogere waarde" (ontheffing) heeft verleend. Voor het railverkeer geldt een maximale te ontheffen waarde van 68 dB.

8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Het onderzoeksrapport van ----------
Met het akoestisch onderzoek wordt onder meer inzicht gegeven in het aantal woningen met geluidsbelasting(en) boven de grenswaarden en in het aantal benodigde hogere waarden.
Ten behoeve van de woongebouwen. Het resultaat van dit onderzoek is te vinden in het rapport "onderzoek F.A. Molijnlaan, Nunspeet, van Adviesbureau de Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020

De bevindingen en conclusies van het akoestisch onderzoek worden hieronder besproken.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidsbronnen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is betrokken in de beoordeling. Het gaat om de volgende geluidsbronnen:

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen)

8.2.4.1 Wegverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de weg Molijnlaan.

8.2.4.2 Railverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de hoofdspoorweg (treinspoor) en het metrospoor. In tabel 8.2C

8.2.4.3 Industrielawaai

Het projectgebied ligt binnen de geluidszone van het industrieterrein Nestlé.

8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

Er is sprake van de samenloop van verschillende geluidsbronnen als bedoeld in artikel 110f Wgh. Daarom is cumulatieve geluidsbelasting vanwege rail-, weg,- industrie- en luchtvaartlawaai bepaald. De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. Het geluid van bronnen waarvan de zone niet samenvalt met het projectgebied of die geen geluidszone op grond van de Wgh hebben (bestemmingswegen en luchtvaartlawaai) zijn hierin betrokken.
De maximale cumulatieve geluidsbelasting uitgedrukt in wegverkeerslawaai ($L_{VL,\infty}$) is 63 dB, en treedt op bij Toren 3 en Toren 4.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.5 Maatregelen (overweging)

8.2.5.1 Algemeen

8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting

Afbeelding 8.1: Locaties vliesgevels Blok 6 en Blok 7 (aan de noordoostgevel)

8.2.5.3 Geluid beperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai

8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen

8.2.6.1 Wegverkeerslawaai

8.2.6.2 Railverkeerslawaai

8.2.6.3 Industrielawaai

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting

8.2.7 Conclusies

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, Nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 5 juni 2014 verlengd tot en met 31 december 2016.
Het onderhavige project is niet opgenomen in het NSL. Het project zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. Voor het onderhavige project is het nemen van maatregelen niet van toepassing.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet Milieubeheer)
De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) is in Nederland geregeld in de Wet luchtkwaliteit, die daarna werd opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op 11 juni 2008 is de (op dat moment

nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd.
Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen.
Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten als gevolg van de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO_2);
- stikstofoxiden;
- zwevende deeltjes (PM_{10});
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een Ruimtelijke Onderbouwing op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo tot de hiervoor genoemde "uitoefening van hun bevoegdheden'' behoort.
Bij het nemen van een besluit over de omgevingsvergunning(en) volgens het bovengenoemde artikel van de Wabo zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel slechts in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een tijdstip waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan deze grenswaarden moet voldoen. Voor stikstofdioxide (NO_2) en voor zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen in principe de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)
In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10} en $PM_{2,5}$), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.
Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide
De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is 200 $\mu g/m^3$. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3, onder e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 $\mu g/m^3$ er meer dan 18 uuroverschrijdingen per jaar van de grenswaarde van 200 $\mu g/m^3$ plaatsvinden.

Etmaalgemiddelde concentratie fijnstof
De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} is 50 µg/m3. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. (Op 5 juni 2016 is de NSL verlengd tot en met 31 december 2016).
Door maatregelen in te zetten om projecten mogelijk te maken, wordt op een grote schaal gesaldeerd en gesaneerd, waarbij de maatregelen de verslechtering van de projecten (meer dan) teniet moeten doen.

AMvB Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Besluit NIBM] en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Regeling NIBM]
In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). In het Besluit NIBM is vastgelegd dat het gaat om 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide of fijn stof.
Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

AMvB Besluit Gevoelige Bestemmingen
In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) dat bij de voorgenomen realisering van "gevoelige bestemmingen", zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Indien uit het onderzoek blijkt, dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat behoort bij een "gevoelige bestemming" niet toenemen.
Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van "niet in betekenende mate" projecten of "in betekenende mate" projecten. De AMvB Gevoelige Bestemmingen moet in beide gevallen worden nageleefd.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit

Door het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV te Den Haag is onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan.

Invoergegevens

Invoergegevens: Verkeersgegevens

Voor de verkeersgegevens van de relevante wegen is uitgegaan van de peiljaren 2015 en 2030. Voor het onderzoek is uitgegaan van achtergrondconcentraties en emissies voor het jaar 2015 (jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en verkeer voor 2030 waarbij het plan is gerealiseerd. Op die manier is een *worstcase* scenario in beeld gebracht. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden met dit uitgangspunt is in de toekomst geen overschrijding vanwege het plan te verwachten. Bij de brongegevens in bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn de intensiteiten weergegeven.

Invoergegevens: Weglenmerken
Bij de realisatie van

Resultaten

De resultaten van het onderzoek, volgens het hiervoor genoemde onderzoeksrapport, zijn de volgende:

Stikstofdioxide NO_2
In Figuur 1 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 weergegeven. In bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 1 en in de Tabel in bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie NO_2 in het gehele gebied 33,61 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt op de grens van het bestemmingsplangebied vlak langs de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijnstof PM_{10}
In Figuur 2 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties PM_{10} weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 2 en in de Tabel in bijlage 3 is te zien dat de maximale concentratie PM_{10} in het hele gebied 23,95 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager, op de grens van het bestemmingsplangebied is de maximale concentratie 23,91 µg/m³. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer.
Naast de jaargemiddelde concentratie gelden voor PM_{10} ook eisen aan het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde waarde. Uit de berekening blijkt, dat dit (zonder zeezoutaftrek) maximaal 13 keer per jaar voor komt. Hiermee wordt voldaan aan deze eis uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijne fractie fijnstof $PM_{2,5}$
In Figuur 3 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 3 en de Tabel in bijlage 3 van het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie $PM_{2,5}$ in het gehele gebied 14,96 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Aangezien de grenswaarde 25 µg/m³ bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

8.3.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat na de volledige realisatie van het gehele plan

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, Nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.4 Bodem

8.4.1 Algemeen

Bij een Ruimtelijke Onderbouwing voor een Omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plan-/projectgebied. De reden hiervoor is dat het project op een vanuit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het project economisch uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

In het kader van de ontwikkeling van het project Molijnlaan 166-172 is een onderzoek naar de bodem verricht door het bureau P----------B.V.. Dit heeft geresulteerd in het rapport "verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet door PJ Milieu B.V. (kenmerk PJ Milieu B.V. : 20046301A) d.d. 27 juni 2020.

8.4.2 Resultaten bodemonderzoek

Uit het bodemonderzoek, zoals

Afbeelding 8.4: Onderzoek(deel)locaties

8.4.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bodemaspecten geen belemmeringen opleveren voor de voorgenomen ontwikkeling en de voorgenomen bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De verontreiniging op deellocatie 7 is niet een belemmering omdat deze kan en zal worden verwijderd.

Voor het rapport "Verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 1666-172 Nunspeet (kenmerk PJ Milieu B.V.: 20046301A d.d. 27 juli 2020 wordt verwezen naar Bijlage 4 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5 Water(paragraaf)

8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[5] schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap, wordt onder meer rekening gehouden met onderstaande kaders.

Juridisch

Europa
De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Rijk

Waterwet
De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein. Verschillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningenstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd.
Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Wet Gemeentelijke Watertaken
Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was op dat moment dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins werden aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de Gemeentelijke Watertaken (2008) is later weer opgenomen in de bovengenoemde Waterwet van 2009.

Beleid inzake water

[5] Artikel 3.1.6, 1e lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. De verschillende beleidsdocumenten staan hieronder (kort) beschreven.

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)
In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

Nationaal Waterplan
Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan vervangt de vierde Nota Waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Provincie Noord-Holland

Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren
Voor de Provincie Noord-Holland geldt het "Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren". Volgens het Waterplan staat het gebied rond Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam, waarvan ook de gemeente Nunspeet deel uitmaakt) onder druk door zeespiegelstijging, neerslagpieken en verzilting. Dit kan in combinatie met de sterke intensivering van de verstedelijking leiden tot meer wateroverlast en een toename van overstromingsrisico's. Klimaatbestendigheid moet in de Metropoolregio Amsterdam een leidend principe worden bij de locatiekeuze en de inrichting van stedelijke en landelijke functies. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de volgende wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange-termijn-verwachtingen daarover.

Waterschap ----------

Waterbeheerplan

De Keur
De Keur is een eigen verordening van het Waterschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur AGV 2011, met het Keurbesluit Vrijstellingen, en de Beleidsregels.

Gemeente Nunspeet

Waterplan

8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf)

De watertoets is ontvangen – na een aanvraag daartoe – van Waterschap Vallei en Veluwe d.d. 10 maart 2021.

Afbeelding 8.5:

Als

Afbeelding 8.6: Toekomstige situatie Holland Park wateroppervlakken, met het projectgebied aangegeven (Figuur 2 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

Voor de "Watertoets" van het Waterschap Vallei en Veluwe" d.d. 10 maart 2021 wordt verwezen naar de Bijlage 9 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Er is over de voorgaande Watertoets/Waterparagraaf, vooroverleg gevoerd met het Waterschap Vallei en Veluwe. ----------

8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur)

8.6.1 Wet- en regelgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wetgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke verordeningen.
De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb) Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling.

8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 – 172????

Door het bureau Ecogroen B.V. is het onderzoek uitgevoerd dat geresulteerd heeft in het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet 28 augustus 2017 (rapport nr. 7-382).

In opdracht van N.O.M. B.V. is door Habitus een onderzoek verricht dat geresulteerd is in het rapport "Quickscan wet matuurbescherming F.A. Molijnlaan 166-172" d.d. 17 augustus 2020.

8.6.2.1 Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied en het gebied
Het projectgebied,

8.6.2.2 Soortenbescherming

Op basis van diverse veldbezoeken door het bureau Eelerwoude is geconstateerd dat het gehele gebied Mloijnlaan Noord potentieel habitat biedt voor een aantal beschermde soorten. Het gebied biedt namelijk een geschikt leefgebied voor een aantal licht beschermde soorten tot zwaarder beschermde soorten.

Tabel 1-soorten
Uit deze groep zijn diverse soorten aanwezig zoals grondgebonden zoogdieren (konijnen) en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt ook voor deze groep de zorgplicht.

Tabel 2-soorten
De plant Rietorchis behoort tot deze groep, en komt in het plangebied Mloijnlaan voor. Indien er werkzaamheden ter plaatse van deze soort worden uitgevoerd, dient te worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Indien dit niet mogelijk is, dient er ontheffing te worden aangevraagd. Een aangepaste werkwijze is noodzakelijk en deze dienen in een werkprotocol te worden samengevat.

Tabel 3-soorten
Tot deze groep behoren de vleermuizen en de ringslang. Van de gewone dwergvleermuis zijn in vier gebouwen (vermoedelijke) verblijfplaatsen vastgesteld. Dit betreffen de gebouwen 6, 14, 16 en 20 op Afbeelding 8.7. Gebouw 6 bevindt zich in het onderhavige projectgebied. Bij de sloop van deze gebouwen is een ontheffing en aangepaste werkwijze noodzakelijk. De te nemen maatregelen dienen in een werkprotocol te worden samengevat. De noodzakelijke ontheffing voor de te slopen gebouwen 6, 14 en 16 is inmiddels verleend (kenmerk FF/75C/2014/0176). Voor het in acht te nemen werkprotocol "Ecologisch werkprotocol Mloijnlaan Nunspeet" d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing. Met de ontheffing en het werken volgens de voorschriften in de ontheffing en de maatregelen in het opgestelde ecologisch werkprotocol zijn er ten aanzien van de vleermuizen geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

In de tweede helft van 2014 zijn in en nabij het projectgebied vleermuiskasten opgehangen. De vleermuiskasten zullen beschikbaar blijven totdat er vleermuiskasten aan/in het woongebouw Blok 1 zijn geplaatst. Door het treffen van maatregelen kan op een verantwoorde wijze het gebouw worden gesloopt en het groen in de omgeving worden verwijderd. De vleermuiskasten hangen inmiddels aan een hooggeplaatste container op een onverstoorde plek. Medio 2016 zullen er vleermuiskasten in/nabij het park aan een zuil worden opgehangen.
In het gebouw Blok 1 worden vanwege de voorschriften uit de voorgenoemde ontheffing, en in het kader van de omgevingsvergunningen, twaalf permanente verblijfplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de gewone dwergvleermuizen (volgens het "Ecologisch werkprotocol Mloijnlaan Nunspeet" d.d. 15 oktober 2014). Deze twaalf genoemde permanente verblijfplaatsen zijn opgenomen op de bouwtekening van het gebouw Blok 1.

Met betrekking tot de ringslang dient met deze soort rekening te worden gehouden tijdens de werkzaamheden en ook deze soort dient in het ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Enkele zwervende dieren zijn niet uit te sluiten.

Vogels
Alle vogelsoorten in Nederland zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die nesten beschadigen of verstoren. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, tenzij is aangetoond dat er

geen broedvogels aanwezig zijn en/of voorafgaand de werkzaamheden het gebied ongeschikt wordt gemaakt voor broedende vogels.

8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is dat geen schade aan soorten mag worden gedaan, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij dat de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen "voldoende zorg" in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat. Op een aantal soorten worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, omdat verblijfplaatsen niet ter plaatse van de werkzaamheden worden verwacht, maar kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient ook met deze soorten rekening worden gehouden. De aspecten die in een ecologisch werkprotocol moeten worden opgenomen zijn opgesomd in paragraaf 6.2.1 van het rapport van het bureau Eelerwoude.

8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Wet natuurbescherming (Wnb)

Als invulling wordt gegeven aan de zorgplicht en wordt gewerkt volgens de Wnb ontheffing en het (opgestelde) ecologisch werkprotocol, dan wordt voldaan aan de kaders van de Flora- en faunawet. Er treden dan geen negatieve effecten voor de flora en fauna op.

8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A, Molijnlaan

Door het adviesbureau de Haan is onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie . Dit heeft geresulteerd in het rapport "Onderzoek stikstofdepositie F.A. Molijnlaan, adviesbureau De Haan (AH.2020.0787.02.R001) d.d. 13 oktober 2020.

Uit dit onderzoek volgt het volgende: ----------

Voor het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet. Inventarisatie en beoordeling in het kader van natuurwetgeving en -beleid" van bureau Ecogroen B.V. (rapport nr. 17-382) d.d. 28 augustus 2017 wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapport "Quickscan Wet natuurbescherming F.A. Molijnlaan 166-172 d.d. 17 augustus 2020 wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapport "Onderzoek stikstofdepositie F.A, Molijnlaan door adviesbureau De Haan B.V. (AH.2020.0787.02.R001 d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.7 Externe Veiligheid

8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.
Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevis) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Beleidslijn Externe Veiligheid gemeente Nunspeet??????????????
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Nunspeet….

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg, over het water, of door middel van buisleidingen. Een knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat er een plafond wordt vastgesteld voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgevonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogenoemde risicocontouren. Binnen de 10-6 contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als een grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt niet op de kaart weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich veel mensen ophouden) en risicovolle bedrijven.

Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, en ook bij omgevingsvergunning/omgevingsvergunningen ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, zoals de onderhavige. (En daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale Brandweer bij projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.
De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effect benadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Dat wil zeggen, dat gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade daarin niet zijn meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door de (toenmalige) Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (december 2007) opgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen - Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden (nieuwe) Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:

1. vervoer over de weg.
2. vervoer over het spoor.
3. vervoer over water (zee en binnenwater).
4. vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is geregeld met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) van 24 juli 2010.
Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Regeling Basisnet
In de Regeling Basisnet zijn sinds 1 april 2015 de Basisnetten Weg, Water en Spoor vastgelegd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:

- Berekeningen van PR 10^{-6}/jr.-contouren voor (rijks)wegen en spoorlijnen opgenomen in het Basisnet zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10^{-6}/jr.-contouren gelden.
- Bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen "rode" en "zwarte" vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. Tevens is aangegeven welke transporteenheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10^{-6}/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de Regeling worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren.
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg, Water als Spoor dienen de getallen uit de Regeling te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden LPG.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierbij geldt eveneens een grenswaarde en een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR) en een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1% letaliteitsgebied. Binnen het eerstgenoemde gebied geldt er een uitgebreide verantwoordingsplicht, in het laatstgenoemde gebied dient alleen de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan dient de ligging weer te geven van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Deze belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een

buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Plasbrandaandachtsgebied
Met de komst van het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het plasbrandaandachtsgebied. Dit betreft een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van de transportroute. Het plasbrandaandachtsgebied is geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand kan worden beheerst.

Verantwoording Groepsrisico
In het Bevi en in het Bevt is een verplichting opgenomen tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat elke wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en worden verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevt geldt voor elk plan binnen het invloedsgebied van een transportas een beperkte verantwoordingsplicht, waarbij enkel bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd dienen te worden. De uitgebreide verantwoordingsplicht geldt indien het plangebied allereerst binnen 200 meter van de transportas ligt. Daarnaast kan van de uitgebreide verantwoording GR worden afgezien, indien het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of niet met meer dan 10% toeneemt en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt.

Het beleid voor transportmodaliteiten stond beschreven in de "circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRvgs). Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes". Deze wijziging heeft geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het onderhavige verrichte onderzoek in 2014, omdat bij het onderzoek rekening is gehouden met het Basisnet dat reeds in de cRvgs was opgenomen en met de andere ontwikkelingen in beleid en regelgeving.

Er is onderzoek verrricht door Adviesbureau de Haan B.V. Met het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan d.d. 13 oktober 2020.

8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen

Transport van gevaarlijke stoffen per spoor
In de gemeente Nunspeet vindt over het spoor transport van gevaarlijke stoffen plaats. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor vindt op korte afstand van het (plan)gebied Mloijnlaan plaats. Langs het gebied Mloijnlaan ligt het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet. Het onderhavige projectgebied van de woongebouwen ligt ook op betrekkelijk korte afstand ten opzichte van de betreffende treinspoorverbinding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoortraject is onderzoek in verband met de externe veiligheid benodigd. In het kader van de (her)ontwikkeling van Mloijnlaan is onderzoek naar de externe veiligheid verricht. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van de (her)ontwikkeling van Mloijnlaan en past binnen de kaders van het externe veiligheid onderzoek. In de Paragrafen 8.7.3, 8.7.4 en 8.7.5 is het betreffende onderzoek van Antea Group "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Mloijnlaan-Noord te Nunspeet, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor" behandeld.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg
De route over de Weesperstraat en de routes over het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn aangewezen als een gemeentelijke transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gooiseweg en andere de lokale wegen nabij het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen in de omgeving van Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn weergegeven op Afbeelding 8.8.

Afbeelding 8.8: ***Wegen aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen door de gemeente Amsterdam en buurgemeenten (Bron: website van de gemeente Amsterdam)***

De modaliteit weg is gezien de ruime afstand tot aan het gebied Mloijnlaan geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project (en het bestemmingsplan Mloijnlaan). De beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen het (plan)gebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn op ten minste 200 meter gelegen van de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat de (beperkt) kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied van de transportroutes zijn gelegen en dat hiervoor een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd is.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water
Er is in of in de directe nabijheid van het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied geen vaarwater aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water is derhalve niet van belang voor het onderhavige project.

Transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen
Er bevinden zich geen hoge druk gastransportleidingen in het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied (zie Afbeelding 8.9). Verder bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in het gebied Mloijnlaan. Het transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen is derhalve niet van belang voor het onderhavige projectgebied voor

Afbeelding 8.9: ***Ligging van hoge druk gasleidingen in de omgeving van Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied***

8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid

Het bureau Antea Group heeft het onderwerp externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling van Mloijnlaan onderzocht, onder meer in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Mloijnlaan-Noord te Nunspeet, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor", d.d. 27 oktober 2014 (zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing).
De uitkomsten van de berekeningen zijn uitgevoerd met het programma RBM II. Op basis van deze uitkomsten worden de conclusies getrokken. Uitgebreide rapportages van de berekeningen zijn opgenomen in het hiervoor genoemde rapport.
Risicobronnen ten aanzien van het plangebied Mloijnlaan kunnen risicovolle inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, over het water en/of door buisleidingen zijn. Verder kan ook de luchthaven Schiphol een risicobron zijn. In Paragraaf 8.7.2 is al onderbouwd dat de weg, het water en buisleidingen geen relevante risicobronnen zijn voor Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied. In Paragraaf 8.7.4 wordt de luchthaven Schiphol beschouwd.

In de gemeente Nunspeet en nabij Mloijnlaan vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Aan het vervoer van deze gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden.
Voor de gehele ontwikkeling van het gebied Mloijnlaan Noord is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Daarbij zijn in het kader van het ---- Molijnlaan de aspecten van de verantwoordingsplicht beschouwd. De resultaten van de risicoanalyse aangaande het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet komen in Paragraaf 8.7.5 aan bod. Hieronder zijn de uitgangspunten voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gegeven.

Trajectgegevens spoorwegverbinding

Vervoerscijfers
Voor de berekeningen zijn de volgende transporthoeveelheden gebruikt, volgens cijfers zoals in Bijlage 4 van de cRvgs vermeld [en dit zijn dezelfde gegevens als in de Regeling Basisnet], afkomstig uit het Basisnet Spoor.

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteiten	Invloedsgebied (meter)
A	Brandbare gassen	1.440	460
B2	Toxische gassen	910	995
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.670	35
D3	Toxische vloeistoffen	1.110	375
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180	> 4.000

Omdat het Basisnet een vervoersplafond heeft dat zeker tot 2025 blijft gelden, worden voor 2025 dezelfde vervoerscijfers gehanteerd als voor 2015.

8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten zuiden/zuidwesten van Amsterdam, wordt ook meegenomen in de beschouwing van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 van het onderzoeksrapport van het bureau Antea Group is externe veiligheid en Schiphol, met betrekking tot het gebied Molijnlaan 166 – 172.

Het externe veiligheidsbeleid
.

8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidssituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet

Er vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet, dit is het traject 30115 volgens Bijlage 4 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs).
(De circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes" en de "Regeling Basisnet", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Plaatsgebonden risico
De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}/jaar) geldt als een juridisch harde norm ter voorkoming van de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze risicocontour.
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet voor de spoorlijnen niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in Tabel 4 van de cRvgs [en inmiddels in de Regeling Basisnet] in de zogenaamde veiligheidszone.

Groepsrisico
Op Afbeelding 8.11 zijn de (juridische) referentiesituatie en de plansituatie in één grafiek zichtbaar gemaakt. In het rood is de plansituatie zichtbaar, en in het blauw is de (juridische) referentiesituatie weergegeven. Dit zijn de twee varianten die in het kader van het bestemmingsplan met elkaar dienen te worden vergeleken. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico op enkele plaatsen in de curve beperkt toeneemt. De verklaring hiervoor is dat door de functieverandering van voornamelijk kantoren naar woningen de personendichtheid in de nacht toeneemt wanneer het meeste vervoer plaatsvindt. Dat de toename beperkt is, komt door de hoge personendichtheden, die in de omgeving aanwezig zijn in de referentiesituatie. Ook vinden veel van de ontwikkelingen plaats op een grote afstand van de spoorlijn waar ze relatief weinig bijdragen aan het groepsrisico.
Het maximale groepsrisico is in de referentiesituatie berekend op 0,158 maal (of 15,8% van) de oriëntatiewaarde. Dit maximale groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe tot 0,163 maal (of 16,3% van) de oriëntatiewaarde. Daarmee neemt het maximale groepsrisico met 0,5% van de oriëntatiewaarde toe.

Afbeelding 8.11: Het berekende groepsrisico voor de (juridische) referentiesituatie (blauw) en plansituatie (rood). (Figuur 7.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 28)

Conclusies onderzoek externe veiligheid spoorlijn Duivendrecht - Nunspeet
Het onderzoek van Antea Group heeft geleid tot de onderstaande conclusies met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht - Nunspeet en de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico (PR)
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in tabel 4 van de cRvgs in de zogenaamde veiligheidszone. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Mloijnlaan maximaal 6 meter. De Plaatsgebonden Risicocontour (PR contour) veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkelingen.

Groepsrisico (GR)
Op basis van de berekeningen met de cijfers uit het Basisnet blijkt, dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt. Vergelijking van de situaties laat zien dat door de ontwikkeling in Mloijnlaan het groepsrisico (beperkt) toeneemt (zie Afbeelding 8.11). De verklaring hiervoor is dat de kantoren plaatsmaken voor met name woningbouw waardoor meer personen 's nachts aanwezig zijn. Dit is de periode waarin het meeste vervoer plaatsvindt. De toename is echter beperkt, vanwege de relatief hoge bevolkingsdichtheid in het gebied, waardoor het aantal personen relatief gezien beperkt toeneemt.

Verantwoordingsplicht
In de cRvgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Er dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt, en bij de ontwikkeling van Mloijnlaan neemt het groepsrisico toe. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie wel of niet te accepteren. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dat is in de hoofdstukken 6 en 7 van het onderzoeksrapport uitgewerkt.

De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking. Afbeelding 8.12 geeft een overzicht van onderdelen die in een verantwoording naar voren komen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Oranjewoud/Save in opdracht van de Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, december 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Afbeelding 8.12: ***Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. (Figuur 6.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 26)***

Restrisico
Ongeacht de inzet van de ontwikkelaar, de gemeente en de hulpverleningsdiensten, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. De procedure van verantwoording dient er voor om alle belangen zorgvuldig af te wegen en een goed onderbouwd besluit te nemen. Het besluit zal dan luiden dat na het nemen van (extra) maatregelen dit restrisico in dit geval onder deze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader wel/niet aanvaardbaar is. Dit besluit is aan het bevoegd gezag van de gemeente Nunspeet.

Aanleiding voor het in gang zetten van een verantwoordingsproces is vaak een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van een risicobron, waardoor een verhoging van het groepsrisico optreedt. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) [en het "Besluit externe veiligheid transportroutes"] moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (de gemeenteraad in het bijzonder). (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Afbakeningen
Op basis van de aspecten die bij Afbeelding 8.12 zijn benoemd, is gekeken naar de veiligheidssituatie nadat de ontwikkelingen in Mloijnlaan zijn gerealiseerd. Dit teneinde het restrisico te bepalen en maatregelen aan te wijzen die de situatie in het plangebied veiliger maken.
In het rapport van Antea Group worden bovenstaande aspecten beschouwd op basis van de twee relevante scenario's in het plangebied Mloijnlaan: het toxisch scenario en het BLEVE-scenario.

Afbeelding 8.13: ***De ligging van het BLEVE-scenario en het toxisch scenario over het plangebied ---------- . (De rode lijn is de Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} ; deze bedraagt 6 meter en raakt het plan- en projectgebied niet. (Figuur 6.2 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 27)***

Op Afbeelding 8.12 is inzichtelijk gemaakt hoever beide scenario's over het plangebied ---------- vallen.

Uitwerking stedebouwkundige structuur
Bij de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van bluswater, de wegenstructuur, en de oriëntatie van de gebouwen ten opzichte van de risicobron. Voor het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan, dat de eerste bouwfase vormt, is de stedebouwkundige structuur al wel volledig bekend, maar voor de rest van het plangebied is deze informatie gedeeltelijk aanwezig of afwezig. Dat betekent dat door het adviesbureau Antea Group in het onderzoeksrapport de beoordeling van de

bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid merendeel wordt gedaan in de vorm van adviezen over de werkelijke situatie.

Omvang groepsrisico
In de grafiek van de Afbeelding 8.11 is de omvang van het groepsrisico in de plansituatie afgezet tegen de juridische referentiesituatie. Zichtbaar is dat de ontwikkelingen leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico, aangezien op meerdere plaatsen de blauwe lijn net onder de rode lijn ligt. In beide situaties ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en net boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat de risico's niet heel hoog zijn en dat de ontwikkelingen slechts leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico. Hierdoor vervalt niet de noodzaak tot het beschouwen van verschillende maatregelen, maar wel kan dit worden meegenomen in de afweging welke maatregelen nodig zijn en hoe ingrijpend ze dienen te zijn.
Zelfredzaamheid
- Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijf, zijn in de plansituatie mogelijk. Bij voorkeur worden deze in zuidelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan gerealiseerd.
- Vluchtwegen zijn van de risicobron afgericht en voldoende wegen leiden uit het plangebied.
- De (nood)uitgangen van de gebouwen zijn bij voorkeur van de risicobron af gericht of leiden direct naar de dichtstbijzijnde vluchtweg.
- Regel dat de mechanische ventilatie, indien aanwezig, per gebouw uitgeschakeld kan worden.
- Gezien de beperkte risico's worden bouwkundige maatregelen tegen een BLEVE niet overwogen.

Bestrijdbaarheid
- Vanuit de brandweerkazerne in kan de zorgnorm voor opkomsttijd behaald worden.
- Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan wordt goed bereikbaar voor de hulpdiensten en kan tweezijdig bereikt worden. Dit dient volgens het onderzoeksrapport toegepast te worden voor het gehele plangebied.
- Als in het gehele plangebied de aanwezigheid van open water wordt geborgd, en er primaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen worden gerealiseerd, naar het voorbeeld van het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan [bij de woongebouwen Blok 1, Toren 1 en Blok 2], dan is de bestrijdbaarheid op orde.

Ruimtelijke maatregelen
- Het schuiven met ruimtelijke elementen binnen het plangebied ---------- is, gezien het een herontwikkeling betreft en het gehele plangebied bij voorkeur wordt benut, niet wenselijk. Hier spelen andere aspecten dan externe veiligheid een rol.
- Functieverandering wordt niet overwogen, gezien de behoefte die bestaat aan woningen in plaats van kantoren.

Risicocommunicatie
- De WAS-dekking in het gebied is voldoende.
- In een later stadium, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient gelet te worden op aspecten als obstakelvrije ontvluchting en training van evacuatie.
- Een goede risicocommunicatie naar de burgers toe is van belang.

Tijdsaspect
- Aan de kant van de risicobron, het spoor, zijn geen veranderingen te verwachten in de komende tijd, na de invoering van het Basisnet.

8.7.6 Advies Brandweer??????????????????????????

Volgens het advies van de Brandweer ???????????? (zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing), wordt aan de gemeente Nunspeet geadviseerd om bij de overwegingen op het gebied van externe veiligheid het volgende te betrekken:
- De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.

- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

a. Bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening houden met de effecten van de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen.
b. Installaties en voorzieningen in gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt.
c. Vluchtroutes uit het gebied en uit gebouwen van het spoor af realiseren.
d. Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.
e. Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.
f. Functies voor personen die zichzelf niet goed kunnen redden alleen in de zuidelijke helft van het plangebied bestemmen.

Met het advies van de Brandweer ----------is bij het opstellen van het Chw bestemmingsplan ---------- rekening gehouden, en wel op de volgende manieren:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico is in het advies van de Brandweer ---------- geschreven (blz. 6) met betrekking tot de BLEVE contour dat "als een kinderdagverblijf of een peuterspeelzaal gewenst is, dan is de zuidelijke helft van het plangebied de beste plaats". Dat is de reden dat in het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.
- Het advies van de Brandweer over het "nemen van maatregelen", zoals hierboven onder a tot en met f zijn beschreven, worden in de uitwerking van de bouwplannen meegenomen.

8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt, kan aan de wet- en regelgeving en het beleid met betrekking tot de externe veiligheid worden voldaan, als de omschreven aanbevelingen en voorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid kan het project voor de bouw van de woongebouwen ----------worden uitgevoerd, met dien verstande dat functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

Voor het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan van Adviesbureau De Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.8 Bedrijven & Milieuzonering

Er zijn de volgende bedrijven in de omgeving van het projectgebied aanwezig die,

8.9 Duurzaamheid

De duurzaamheidsparagraaf luidt als volgt voor het project Molijnlaan 166-172.

8.10 Archeologie

In verband met eventuele archeologische vondsten is archeologisch onderzoek gedaan. Het onderzoek is verricht door bureau De Steekproef . Het rapport is genoemd "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172. Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO-O) Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07) d.d. 31 augustus.

Selectieadvies door [redacted] (senior KNA-archeoloog/prospector)

Wij adviseren daarom geen archeologisch vervolgonderzoek voor het onderzochte terrein aan de F.A. Molonlijnlaan 166-172 te Nunspeet.

Advies Regioarcheoloog
De archeologische adviseur van de gemeente Nunspeet bij de Omgevngsdienst Noord Veluwe, de heer [redacted] heeft op 31 augustus 2020 laten weten het bovenstaande selectieadvies op te volgen.

Voor het rapport "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172 (Gemeente Nunspeet, Gld.) Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO-)). Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07 d.d. 31 augustus 2010.

8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling

Onderstaand is beoordeeld of bij deze Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige omgevingsvergunningen een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd of dat er een formele m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Volgens lid D 11.2 van de Bijlage bij het "Besluit milieueffectrapportage" dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordelingsrapport te worden opgesteld[6], in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien bij een project sprake is van (tenminste) één van de gevallen benoemd in lid D 11.2, is er een m.e.r-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage.

Met het project voor de bouw van 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden de criteria van lid D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage niet gehaald, zodat een m.e.r-beoordeling in principe niet noodzakelijk zou zijn voor het onderhavige project.

Als de drempelwaarde ten aanzien van de activiteit niet wordt bereikt, dan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor onderhavig project is opgesteld in de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", en is als Bijlage 18 opgenomen bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

[6] Of in het geval van een kaderstellend plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

De conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is:

Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig geacht. Bovendien is er voor het grotere plan, waar het betreffende project onderdeel van uitmaakt, een PlanMER opgesteld. Tevens wordt het bestemmingsplan, waarvoor het PlanMER Mloijnlaan is opgesteld, binnenkort vastgesteld.

Het PlanMER heeft reeds inzicht gegeven in de milieueffecten van het grotere plan. Daarmee is ten aanzien van het (deel)project al rekening gehouden met de gecumuleerde effecten als van gevolg van de andere (deel)projecten of plandelen bij elkaar. Tevens is in het PlanMER rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Deze notitie inzake de m.e.r.-beoordeling heeft inzicht gegeven in specifiek de milieusituatie bij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De maatregelen in het kader van het project zijn tevens inzichtelijk gemaakt. De maatregelen beperken zich tot het projectgebied, ofwel maatregelen in het kader van het grotere plan zijn bij realisatie van het project (nog) niet benodigd.

Het is niet nodig om een (project-)m.e.r.-procedure te voeren en een ProjectMER op te stellen. Een nadere m.e.r.-beoordeling is eveneens niet nodig. De milieueffecten en de maatregelen zijn met deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het PlanMER voldoende inzichtelijk gemaakt. Het is niet gebleken dat het voorgenomen project aanvullende effecten op/voor het milieu met zich meebrengt die nog niet waren voorzien met het PlanMER.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ofwel de notitie "zie Bijlage 18 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het "

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd. Ook is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt ingegaan op de relatie van het project met de Crisis- en herstelwet (Chw).

9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing voor de plannen voor de bouw van

9.3 Participatie

De participatie voor het project heeft als volgt plaatsgevonden.

Voor het "Participatieverslag F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet wordt verwezen maar Bijlage 10 van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

9.3 Economische Uitvoerbaarheid

De directe kosten van het project komen voor rekening van de aanvrager. Voor de gemeentelijke kosten zal door de aanvrager van de omgevingsvergunningen met de gemeente Nunspeet een anterieure overeenkomst worden gesloten. Deze anterieure overeenkomst dient te worden gesloten voordat het besluit wordt genomen over de onderhavige omgevingsvergunningen. Zowel de kosten van de gemeente als die van het project zijn daarmee anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

9.4 Grondexploitatie

Het project voor de bouw van een categorie volgens artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid d Bro) waarvoor een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden. Aangezien er een anterieure overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente en de aanvrager van de onderhavige omgevingsvergunningen zijn de kosten anderszins verzekerd. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

9.5 Crisis- en herstelwet (Chw)

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Bijlage I bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van

artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan (….) wordt afgeweken, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". In het onderhavige geval wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Bovendien is er ook sprake van een herstructureringsgebied. Vanwege deze reden valt het project onder de Crisis- en herstelwet (Chw).

BIJLAGEN

Bij deze Ruimtelijke Onderbouwing behoren een aantal losse bijlagen die van belang zijn voor de juridische onderbouwing daarvan. Dit zijn de volgende bijlagen:

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Ruimtelijke Onderbouwing

Bij het verzoek om

Omgevingsvergunning(en)

ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 2.7 Wabo

Project
Molijnlaan 166-172 te Nunspeet

24 April 2024
versie 1.1

Gemeente Nunspeet
Markt 1
Postbus 79
8070 AB Nunspeet
Tel: 0341- [redacted]
Fax: ----- - -------
www.nunspeet.nl

Ruimtelijke Onderbouwing
Project Molijnlaan 166 -172

24 April 2024
versie 1.1

Auteurs:
[redacted]

Aanvrager:
NOM B.V.
---- -----
------- -- Nunspeet

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 ..... INLEIDING 6

1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing van het Projectgebied 6
1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen) 6
1.3.1 Algemeen 6
1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------" 7
1.4 Voorbereidingsbesluiten 8
1.5 Juridische Procedures 8
1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen 8
1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van ---------- 9
1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling 9
1.6 Leeswijzer 9

HOOFDSTUK 2 ..... BELEIDSKADER 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 11
2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 12
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 14
2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 14
2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid 15
2.3 Gemeentelijk beleid 17
2.3.1 Algemeen 17
2.3.2 Structuurvisie Nunspeet 17
2.3.3 17
2.3.6 18
2.3.7 Woonvisie Nunspeet 19
2.3.8 Parkeerbeleidsplan Nunspeet 19
2.3.10 Waterbeleid – Waterplan Nunspeet 2010-2028 19

HOOFDSTUK 3 ..... CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE 20

3.1 Cultuurhistorie 20
3.2 Archeologie 20
3.2.1 Rijksbeleid 20
3.2.2 Gemeentelijk Beleid 21
3.2.3 Archeologie en het Projectgebied 21

HOOFDSTUK 4HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING 22

4.1 Inleiding 22
4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van 22
4.3 ~~Kantoren~~functie 22
4.4 Verkeersfunctie (en parkeren) 22
4.5 Groenfunctie 22
4.6 Natuurfunctie 22

HOOFDSTUK 5NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT MOULIJNLAAN 166 - 172 23

5.1 Algemeen 23
5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking 23
5.3 Laddertoets voorgenomen woningen 24
5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte – regionale vraag naar ruimte 24
5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose) 24

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse 24
5.3.1.5 Conclusie trede 1 24
5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied 24

HOOFDSTUK 6 ....PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING 25
6.1 Algemeen 25
6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 25
6.4 Toekomstige Woonfunctie 25
6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 29
6.6 Toekomstige Verkeerssituatie 29
6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7...30
6.8 Groen en Water in de omgeving van 30
6.9 Openbare Ruimte bij de 30
6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 ..30
6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 31
6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten 31

HOOFDSTUK 7 ....OMGEVINGSASPECTEN 32
8.1 Algemeen 32
8.2 Geluid(hinder) 32
8.2.1 Algemeen 32
8.2.2 Wet- en regelgeving 32
8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek 35
8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen) 35
8.2.4.1 Wegverkeerslawaai 35
8.2.4.2 Railverkeerslawaai 35
8.2.4.3 Industrielawaai 35
8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting 35
8.2.5 Maatregelen (overweging) 36
8.2.5.1 Algemeen 36
8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting 36
8.2.5.3 Geluidsbeperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai 36
8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen 36
8.2.6.1 Wegverkeerslawaai 36
8.2.6.2 Railverkeerslawaai 36
8.2.6.3 Industrielawaai 36
8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB 36
8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting 36
8.2.7 Conclusies 36
8.3 Luchtkwaliteit 37
8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid 37
8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit 39
8.3.3 Conclusie 41
8.4 Bodem 41
8.4.1 Algemeen 41
8.4.2 Resultaten bodemonderzoek 41
8.4.3 Conclusie 41
8.5 Water(paragraaf) 43
8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid 43
8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf) 45
8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 45
8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur) 45
8.6.1 Wet- en regelgeving 45
8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 - 172???? 46
8.6.2.1 Gebiedsbescherming 46
8.6.2.2 Soortenbescherming 46
8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol 47
8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Wet natuurbescherming (Wnb) 48

8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A, Molijnlaan 48
8.7 Externe Veiligheid 49
8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid 49
8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen 52
8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid 53
8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol 54
8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidsituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet 54
8.7.6 Advies Brandweer?????????????????????????? 58
8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid 59
8.8 Bedrijven & Milieuzonering 59
8.9 Duurzaamheid 59
8.10 Archeologie 59
8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling 60

HOOFDSTUK 9 ..... UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT 62
9.1 Algemeen 62
9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid 62
9.3 Participatie 62
9.3 Economische Uitvoerbaarheid 62
9.4 Grondexploitatie 62
9.5 Crisis- en herstelwet (Chw) 62

BIJLAGEN 64

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Molijnlaan 162 – 172 te Nunspeet is de locatie van een de voormalige Huishoudschool van Nunspeet en van een bedrijfsgebouw dat gebouwd is aan de zijde van de Boterdijk ----------

De aanleiding voor het project is het plan voor de bouw van een appartementengebouw voor acht appartementen in het hogere segment en voor de bouw van vier vrijstaande woningen worden gebouwd.

De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Paragraaf 1.2. "De begrenzing van het projectgebied"

Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw (acht appartementen) en voor de bouw van de vier vrijstaande woningen is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Met betrekking tot het projectgebied is het volgende van belang -------

1.2 Begrenzing van het Projectgebied

Het projectgebied waarin het appartementengebouw en de vier woningen worden gerealiseerd, is gelegen in het noordoostelijke deel van de gemeente Nunspeet. Het onderhavige projectgebied is op de onderstaande Afbeelding 1.1 weergegeven. Op Afbeelding 1.2. is een luchtfoto van het gebied weergegeven.

Afbeelding 1.1: Kaart met het onderhavige projectgebied

Afbeelding 1.2: Luchtfoto van de omgeving van het projectgebied

Afbeelding 1.3: Het projectgebied voor het plan Molijnlaan 166 - 172

1.3 Vigerende Bestemmingsplan(nen)

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gesitueerd in het gebied van het bestemmingsplan "----------". Dit bestemmingsplan is op --------- vastgesteld.

1.3.2 Toetsing aan het vigerende bestemmingsplan "----------"

De gronden waarop het project
wordt ontwikkeld hebben volgens het vigerende bestemmingsplan "Mloijnlaan Noord" voor het grootste deel de bestemming "----------", en

Afbeelding 1.5: Het projectgebied gelegd over de vigerende bestemmingen van het bestemmingsplan "Mloijnlaan Noord"

Bestemming "----------"
Gronden met de bestemming "----------" zijn volgens artikel

"9.1 Bestemmingsomschrijving

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

9.3 Afwijken van de bouwregels
(....)".

6.2 Bouwregels
6.2.1 Gebouwen

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bestemming "Groen"

"10.1 Bestemmingsomschrijving

10.2 Bouwregels
10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Zoals uit de omschrijving van de bestemmingen ---------- en van de bestemming "Groen" blijkt is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het vigerende bestemmingsplan. Tevens is

De conclusie luidt dat het project in strijd is met het vigerende bestemmingsplan " ---------- ". Om aan het bouwplan medewerking te kunnen verlenen, is ----------

Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld.

Strijdigheid met Bestemmingsregels van het "Chw bestemmingsplan Mloijnlaan 2015"

Ten aanzien van de bestemmingen "----------5" en "----------" en van de bestemming "----------" is het gebruik en het bouwen voor de functie "wonen" in strijd met de bestemmingen volgens het bestemmingsplan ----------". Tevens is de bouwhoogte van de voorgenomen gebouwen in strijd met het bestemmingsplan "----------5", waarin binnen de bestemming "

Daarbij is een deel van het projectgebied dat als erf en als toegangsweg(en) zal dienen in strijd met de bestemmingen "----------" en "----------".

Er is ook strijd met de bestemming "----------" omdat

De conclusie luidt

1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied, waarvoor de onderhavige plannen zijn opgesteld, gelden de volgende voorbereidingsbesluiten:

1.5 Juridische Procedures

1.5.1 Juridische Procedure(s) algemeen

Vanwege het feit dat het project voor de bouw van ----------, zoals dat nu voorligt, niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (zie Paragraaf 1.3) is er een planologisch juridische procedure noodzakelijk om het project te kunnen realiseren en om de benodigde omgevingsvergunning(en) te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure wordt hieronder besproken in Paragraaf 1.5.2. Voor de realisering van het onderhavige project zal gebruik worden gemaakt van de Gemeentelijke Coördinatieregeling zoals deze is geregeld in paragraaf 3.6.1 (de

artikelen 3.30 tot en met 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie hiervoor Paragraaf 1.5.3.

1.5.2 Juridische Procedure voor de bouw van ----------

Voor het gebied waar de bouw van ---------- zal plaatsvinden is -----. Het nieuwe bestemmingsplan is. Om de bouwplannen voor ---------- toch mogelijk te (kunnen) maken is een planologische afwijkingsprocedure noodzakelijk. Daartoe dient een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), juncto artikel 3.10 Wabo, de zogenoemde uitgebreide Wabo procedure, te worden gevoerd ten behoeve van de omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze procedure wordt ook wel "Wabo projectbesluitprocedure" genoemd. Daartoe is de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. De ontwerp-omgevingsvergunningbeschikking dient tezamen met de onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, zes weken ter inzage te worden gelegd ten behoeve van de zienswijzenprocedure.

1.5.3 Gemeentelijke Coördinatieregeling

Op ---------- (pm) is door de gemeenteraad van Nunspeet besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1. (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor het gehele project. ---------- . De onderhavige afwijkingsprocedure zal worden gecoördineerd met het besluit tot het vaststellen van Hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de te volgen procedures, ook voor de onderhavige ----------. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als ontwerp-besluit en voor de beroepstermijn ter inzage kunnen worden gelegd. Bovendien is er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk, waarin onder meer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van de plannen voor het project Molijnlaan 166-172 wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat voor deze Ruimtelijke Onderbouwing van belang is. Het gaat daarbij om Rijksbeleid, beleid van de provincie Gelderland, het regionaal beleid, en het beleid van de gemeente Nunspeet. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (cultuur-)geschiedenis van het plangebied ----------van het (voor)onderzoek naar de eventuele archeologische waarden. In Hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie van het projectgebied beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de "nut en noodzaak" van het project, dit aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". In Hoofdstuk 6 wordt het nieuwe plan beschreven. Hoofdstuk 7 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodemaspecten, wateraspecten, ecologie, en waaronder ook begrepen de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, ~~spoorwetgeving, trillingshinder~~ en milieueffectrapportage, rekening is gehouden. In Hoofdstuk 8 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt de wijze beschreven waarop burgers, bedrijven en andere organisaties, bij de voorbereiding van het project en bij de

onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zijn betrokken. Daarnaast komt in dat Hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

Verwijzingen in een paragraaf naar een andere paragraaf elders in de Ruimtelijke Onderbouwing of bijzondere opmerkingen over de inhoud of conclusies van de paragraaf staan in tekstblokken met blauwe kaders, zoals hieronder als voorbeeld weergegeven:

"(...) voorbeeld (...)"

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt, dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

Inhoud van de SVIR
De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en de ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.
Openbaar vervoer
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), evenals in het gemeentelijke beleid zoals onder andere vastgelegd in Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plannen (GVVP's), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.
Transport van gevaarlijke stoffen
Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming (zie over het transport van gevaarlijke stoffen verder ook Hoofdstuk 8, Paragraaf 8.7 "Externe veiligheid" van deze Ruimtelijke Onderbouwing).
Transformatie van kantoorgebouwen en bedrijfsterreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet

overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als in krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[1]. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke, schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke, vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden
   biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De conclusie is dat de plannen voor de bouw van de ---------- passen binnen de SVIR. Uit Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing "----------" blijkt dat het project ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". (Zie verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, waarin aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt getoetst).

2.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

[1] Artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

Op 11 september 2020 is de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. De NOVI zal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. Dit laatste zal - hoewel de NOVI is vastgesteld op grond van de (oude) Wet ruimtelijke ordening (Wro) - gebeuren op het moment dat de (nieuwe) Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2022).

Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal, als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid, en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Nationale belangen en prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de lange termijnvisie in beeld. Er zijn 21 nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is. De behartiging van de nationale belangen. en de realisatie van de daaruit voortvloeiende beleidsdoelen en opgaven gebeurt niet alleen door het Rijk.

Er zijn vier prioriteiten waar het Rijk op wil sturen en richting geven;

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's.
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om een combinatie te maken en win-win-situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgevingen zoveel mogelijk voorzien in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht opgenomen van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

NOVI - Planspecifiek

Het onderhavige plan voor de Molijnlaan 166-172 maakt de bouw van 9 woningen mogelijk, met daarbij een toegangsweg en een parkeerplaats voor de woningen. Het bestemmingsplan past zonder meer binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 (aangevuld d.d. 1 oktober 2012) in werking getreden.

Het Barro doet geen uitspraken met betrekking tot het projectgebied of met betrekking tot soortgelijke situaties. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project voor de bouw van ----------.

De conclusie, die uit het hierboven beschreven beleid

2.1.4 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en vraaggericht realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en dient overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen.

In Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing worden nut en noodzaak van de transformatie aan de hand van de "Ladder van duurzame verstedelijking" onderbouwd. Uit dit Hoofdstuk 5 blijkt dat het project voor de bouw van de woongebouwen ---------- ---------- voldoet aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking", waarmee wordt voldaan aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). (Zie hiervoor verder Hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing).

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie en in de Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid verwoord.

In de Omgevingsvisie is het ruimtelijk-maatschappelijk beleid uiteengezet, in de Omgevingsverordening wordt de juridische borging van het beleid geregeld om op die manier de provinciale belangen veilig te stellen. Vrijwel elke ontwikkeling in Gelderland heeft van doen met de inhoud van de Omgevingsvisie en met de bepalingen uit de Omgevingsverordening.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. De provincie heeft twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie benadrukken. De doelen zijn:

1. een duurzame economische structuurversterking.
2. het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening integreren en verbinden het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, het Streekplan (Structuurvisie), het Milieuplan en de Reconstructieplannen tot één plan en tot één verordening.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening bevatten de hoofdlijnen voor de volgende maatschappelijke opgaven in Gelderland voor:

- water;
- natuur en landschap;
- cultuur en erfgoed;
- milieu;
- energietransitie;
- landbouw;
- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening.

Met betrekking tot het wonen streeft de provincie er naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Agenda Wonen agenderen alle (relevante) partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen. De provincie is één van de partijen. Als belangrijke doelgroepen van beleid zijn genoemd:

- ouderen;
- mensen met een zorgindicatie;
- jongeren;
- arbeidsmigranten;
- middeninkomens.

De provincie Gelderland streeft op de woningmarkt naar een vraaggerichte in plaats van aanbodgerichte benadering. Aangetoonde woningbehoefte (de vraag) zou moeten kunnen worden gefaciliteerd, in de vorm, op de plaats en op het moment dat die zich voordoet.

Omgevingsvisie - Planspecifiek

Er is sprake van een concrete plaatselijke vraag. Dit past geheel binnen het beleid als verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland. Geconstateerd wordt daarom dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie Gelderland en zoals deze is verankerd in de Omgevingsverordening Gelderland.

Omgevingsverordening

Op 24 september 2014 werd door Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening van de provincie Gelderland is gebaseerd op de bovengenoemde Omgevingsvisie. Deze Omgevingsverordening werd op 19 december 2018 geactualiseerd op basis van de Omgevingsvisie van 2018. Op dit moment (april 2021) is een nieuw ontwerp van de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze nieuwe provinciale Omgevingsverordening zal aan het eind van dit jaar worden vastgesteld.

Een nieuw bestemmingsplan, zoals het onderhavige, moet worden getoetst aan de Regels van de Omgevingsverordening van de provincie.

Volgens artikel 2.1, lid 1 (regionale woonagenda) stellen de gemeentebesturen een Regionale Woonagenda op. Volgens artikel 2.1, lid 2 zullen Gedeputeerde Staten de Regionale Woonagenda vaststellen.

Volgens artikel 2 maakt een bestemmingsplan nieuwe woningen alleen mogelijk als die ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgesteld Regionale Woonagenda.

Omgevingsverordening - Planspecifiek

Een nieuw bestemmingsplan moet voldoen aan de Instructieregels voor bestemmingsplannen zoals in de Omgevingsverordening opgenomen.

Het aantal nieuwe woningen dat wordt gebouwd volgend het onderhavige bestemmingsplan past in woningbouwbeleid van de provincie en van de gemeente (zie ook paragraaf 3.4.2 voor het gemeentelijke woningbouwbeleid).

Er staan geen Regels in de Omgevingsverordening die het besluit over de omgevingsvergunning voor afwijken van voor het plan Molijnaan 166 – 172 zouden kunnen belemmeren.

Het project voor de bouw van ----------past binnen het beleid van de provincie Gelderland name vanwege het feit dat het projectgebied is opgenomen in ---------- ----------

geeft de gemeente uitvoering aan de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

De uitgangspunten van het onderhavige project.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen

In deze Paragraaf 2.3 worden beleidsnota's van de gemeente Nunspeet besproken die gebruikt zijn voor de Ruimtelijke Onderbouwing van het onderhavige project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7, zoals de Structuurvisie van de gemeente Nunspeet, het Strategisch Masterplan Mloijnlaan (april 2012), het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking" (augustus 2013), het Milieubeleidsplan Nunspeet 2009-2020, het Actieplan Energiebeleid 2013-2017, de Woonvisie Nunspeet 2013-2017, het Parkeerbeleidsplan Nunspeet 2010-2020, het groenbeleid met het Groenplan Nunspeet, het Waterplan Nunspeet 2010-2028, het Natuurbeleidsplan Nunspeet (november 2009) en de Beleidsnota Cultuurhistorie (oktober 2003). Het meer specifieke beleid van de gemeente met betrekking tot omgevingsaspecten wordt in Hoofdstuk 8 (Omgevingsaspecten) nader uitgewerkt.

2.3.2 Structuurvisie Nunspeet

De Structuurvisie ---------- vastgesteld door de gemeenteraad d.d. is een richtinggevend beleidsstuk, dat een algemeen beeld geeft van de toekomst van Nunspeet. Het doel ervan is om samenhang te bereiken in diverse grote en kleine ontwikkelingen, die in de gemeente spelen en op stapel staan. Door een integrale benadering en het vormen van een eigen visie en wensbeeld, wil de gemeente meer grip krijgen op de ontwikkelingen, om zo meerwaarde te creëren. De structuurvisie is kaderstellend voor de lange termijn. Voor de kortere termijn gaat de structuurvisie uit van flexibiliteit waar het gaat om het benoemen van projecten.

Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Molijnlaan 166 -172 in ---------- volgende:

De plannen voor de bouw van

2.3.3

De voorgenomen woongebouwen

De bouwplannen

Op basis van

De

2.3.6

Hierbij

2.3.7 Woonvisie Nunspeet

De Woonvisie Nunspeet

Het onderhavige project

2.3.8 Parkeerbeleidsplan Nunspeet

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem

Met het parkeerbeleid volgens het Parkeerbeleidsplan

2.3.10 Waterbeleid - Waterplan Nunspeet 2010-2028

Door de gemeente Nunspeet is de beleidsnota "Waterplan Nunspeet 2010-2028 - Nunspeet zet water op de kaart" opgesteld, en is vastgesteld d.d. 14 oktober 2009. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Met dit waterplan is invulling gegeven aan het bovengenoemde Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een verdere bespreking en toepassing van het Waterplan Nunspeet 2010-2028 komt in Paragraaf 8.5 "Water(paragraaf)" aan de orde.

HOOFDSTUK 3 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

3.1 Cultuurhistorie

Conclusies Cultuurhistorie en het Projectgebied
Het projectgebied van

3.2 Archeologie

3.2.1 Rijksbeleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, die met een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg van 1 september 2007[2]) in de Nederlandse wetgeving werd geïmplementeerd. De doelstelling van deze wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen.
Verder wordt met de genoemde aanpassing van de wet bevorderd, dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.
De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.

[2] Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden d.d. 1-9-2007.

- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen.
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

3.2.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijke beleid van de gemeente Nunspeet.

3.2.3 Archeologie en het Projectgebied

Mede op basis van de eerder genoemde

HOOFDSTUK 4 HUIDIGE SITUATIE VAN HET PROJECTGEBIED EN DE OMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en stedebouwkundige structuur van het projectgebied van beschreven. Verder komen de bestaande functies binnen het projectgebied aan de orde. De verschillende elementen van de fysieke leefomgeving worden beschreven. Tevens wordt de omgeving van het projectgebied aangehaald. Het onderhavige

4.2 Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur van

Het projectgebied van de onderhavige

4.3 Kantorenfunctie

Het projectgebied zelf,

4.4 Verkeersfunctie (en parkeren)

De verkeersstructuur

4.5 Groenfunctie

Een belangrijk kenmerk van het gebied

4.6 Natuurfunctie

De natuurwaarde van

HOOFDSTUK 5 NUT EN NOODZAAK VAN HET PROJECT MOULIJNLAAN 166 - 172

5.1 Algemeen

Woningbouw aan de Molijnaan 166 -172 wordt gezien als een oplossing

De regionale behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[3]. Bij een plan c.q. een afwijking van het bestemmingsplan, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De voorgenomen woningbouw in Mloijnlaan beoogt te voorzien in een regionale behoefte aan woningen.

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen, ofwel de nut en noodzaak van woningbouw, wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Deze sluit aan bij het bepaalde in het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit drie hoofdtreden en wordt beschreven in Paragraaf 5.2.

Ter onderbouwing van de woningbouw aan de Eekholt wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksrapport van het bureau RIGO[4]. Met de gegevens in dit rapport is de 'ladder-toets' in deze Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld, in Paragraaf 5.3. Het rapport "Aansluiting van het plan Mloijnlaan op de actuele regionale woningbehoefte" is opgenomen als Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

In opdracht van Bergwijkstadspark BV is onderzoek gedaan naar de behoefte aan woningen alvorens men besloot om de plannen voor de bouw van het plan Molijnlaan 166 – 172 in het gebied uit te doen voeren.

5.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De onderbouwing van de regionale behoefte aan woningen (en andere functies) wordt gedaan aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstelijking". De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. Het Bro bepaalt dat voor onder meer afwijkingsprocedures ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo de in het Bro genoemde drie treden van de ladder moeten worden doorlopen.

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Artikel 3.1.6, lid 2:
Trede 1 en 2 hangen bij stedelijke ontwikkeling in Mloijnlaan sterk met elkaar samen. De hoeveelheid behoefte en vraag waarvan er bij trede 1 wordt uitgegaan, bepaalt hoe

[3] Het betreft Bro artikel 3.1.6, lid 2.
[4] Rapport *Aansluiting van het plan Mloijnlaan op de actuele regionale woningbehoefte* (RIGO) d.d. 3 november 2014.

belangrijk trede 2 is. Trede 3 is in feite niet van belang bij Mloijnlaan, maar het uitgangspunt bij die trede, meervoudige bereikbaarheid, is wel op het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied van toepassing. De multimodale/meervoudige ontsluiting en bereikbaarheid is bij Mloijnlaan zeer goed.

5.3 Laddertoets voorgenomen woningen

5.3.1 Trede 1: actuele regionale woningbehoefte - regionale vraag naar ruimte

5.3.1.2 Kwantitatieve woningbehoefte (provinciale prognose)

5.3.1.4 Kwalitatieve analyse

Afbeelding 5.8: Harde plancapaciteit naar huur en koop in de regio. (Tabel 8 uit het rapport van RIGO d.d. 3 november 2014)

5.3.1.5 Conclusie trede 1

5.3.2 Trede 2: bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Voor het rapport "

naar Bijlage 1 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

HOOFDSTUK 6 PLAN- EN PROJECTBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De plannen voor

Afbeelding 6.1: Projectgebied

:

Afbeelding 6.2:

Afbeelding 6.3: De

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat het project voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 past in het stedebouwkundig plan en in het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking".

6.3 Toekomstige Ruimtelijke en Stedenbouwkundige Structuur bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Niet uitgesloten is dat Blok 7 in de toekomst wordt uitgebreid, maar dit is geen onderdeel van de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor Blok 7.

6.4 Toekomstige Woonfunctie

6.5 Aanvullende Functies aan de Woonfunctie bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Afbeelding 6.9: Plattegrond begane grond Toren 3 met links de fietstunnel en de kunstgalerie

6.6 Toekomstige Verkeerssituatie

De verkeersfunctie- en situatie van het projectgebied van

Afbeelding 6.10: Verkeerssituatie/Verkeersstructuur

Bij inpassing van het onderhavige project in de bestaande situatie wordt aangesloten op de bestaande weg

.

Afbeelding 6.12: Bestaande netwerk/routes langzaam verkeer in de directe omgeving van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7: stippellijnen.

6.7 Parkeren bij het Project Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

Autoparkeren
Parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernorm volgens het "Masterplan Mloijnlaan, aanpassing en verdere uitwerking". De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op een (relatief) hoog gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een hoog/hoger gebruik van openbaar vervoer en fiets is aannemelijk aangezien de gebouwen vlakbij het station Nunspeet Zuid liggen. Op basis van de parkeernormen zijn de aantallen parkeerplaatsen berekend. Voor de functie wonen is de parkeernorm in dit geval 0,55 tot 0,85 parkeerplaatsen per woning. Hiervan zijn 0,3 parkeerplaatsen per woning het minimale vereiste aantal parkeerplaatsen voor de bewoners. Daarbovenop is nog eens 0,3 parkeerplaatsen voor bewoners als buffer van toepassing. Daarnaast dienen voor bezoekers 0,25 parkeerplaatsen per woning te worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren dient in de openbare ruimte te worden opgelost. Het bewonersparkeren wordt volledig inpandig gerealiseerd.

Voor de te bouwen

In totaal zijn er volgens de parkeernormen -----parkeerplaatsen benodigd,

Afbeelding 6.13: Parkeerplaatsen voor bezoekers / Openbare parkeerplaatsen

6.8 Groen en Water in de omgeving van

In het

Groenstructuur
De groenstructuur in het gebied

Waterstructuur
In het stedebouwkundig plan wordt het grootste deel van de bestaande water-

Beheer en onderhoud

6.9 Openbare Ruimte bij de

6.10 Sociale Veiligheid bij de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De sociale veiligheid van het projectgebied

6.11 Welstand en de Plannen voor de Bouw van de Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7

De bouwplannen zullen zodra de aanvragen voor de omgevingsvergunningen zijn ingediend worden voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie. Hierbij zal worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota, en aan het beeldkwaliteitsplan Holland Park. Ook zal advies worden ingewonnen van het speciaal voor het gebied Mloijnlaan Noord samengestelde kwaliteitsteam. Hierdoor is gegarandeerd dat het welstandsniveau van het onderhavige project van een hoog kwaliteitsniveau is.

6.12 Relatie van het Onderhavige Project met andere Plannen en Projecten

Het project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Mloijnlaan Noord.

Afbeelding 6.16: Plankaart

Afbeelding 6.17: Plankaart gebied

Afbeelding 6.18: Fasering van het plan

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN

7.1 Algemeen

Een project kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een project, waarvan met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te onderzoeken welke waarden er bij het project/plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het project/plan zijn voor deze waarden.

Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) juncto de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een Ruimtelijke Onderbouwing die benodigd is voor de omgevingsvergunning.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de milieu- en omgevingsaspecten geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie (flora & fauna) en externe veiligheid aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op bedrijven & milieuzonering, en milieueffectrapportage.

7.2 Geluid(hinder)

7.2.1 Algemeen

7.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige functies in het
plan zijn de woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane
geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd.
Daarnaast bevat de wet een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt
voor wat betreft wegverkeer begrensd door de onderstaande waarden, in tabel 8.2A.

Tabel 7.2A: Grenswaarden geluidsbelasting

geluidsbron	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
wegverkeer in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB
wegverkeer in buitenstedelijk gebied	48 dB	53 dB
railverkeer	55 dB	68 dB
industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere
geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel
'doof' wordt uitgevoerd of wordt afgeschermd van het geluid van de bron (vliesgevel). Indien de
geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale
ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (hogere waarde) worden aangevraagd.

Naast geluidsbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen (binnen de bijbehorende geluidszones) kan er ook sprake zijn van specifiek geluid geproduceerd door bepaalde activiteiten (van bedrijven/inrichtingen). De grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege die activiteiten staan in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in etmaalperiodes en type geluidsbelasting. Ten aanzien van de grenswaarden voor piekgeluid is geen sprake van hogere waarden c.q. ontheffingen zoals in de Wet geluidhinder. De grenswaarden van het Activiteitenbesluit worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening toegepast bij de realisatie van nieuwe woningen.

Geluidgevoelige bestemmingen
De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidsbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn volgens de wet in principe niet geluidgevoelig.
Bij dit project bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

Begrip gevel
Ten behoeve van de stedebouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te kunnen realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", is aangevuld met "met uitzondering van:

a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering, die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
b. b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte."

Het bovenstaande betekent dat, indien een geveldeel zonder te openen delen voldoende geluidwering heeft, dit geveldeel niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder (Wgh). Een dergelijke gevel wordt "dove gevel" genoemd.

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel, die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen, en een voldoende karakteristieke geluidwering heeft, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet te worden betrokken. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) "geen gevel". Bij een dergelijke gevel kan

bijvoorbeeld gedacht worden aan een:
- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren.
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend.
- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm.
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Wegverkeer
In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt voor het wegverkeer bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen de volgende zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedtes hebben:

in stedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.
in het buitenstedelijk gebied:
- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 76a van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om onder andere bij de voorbereiding van de vaststelling van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat.

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 48 dB (artikel 82 Wgh). De ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt in buitenstedelijk gebied 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh) en in binnenstedelijk gebied 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Daarboven is bouwen alleen mogelijk als:
- dove gevels worden toegepast;
- eventuele afschermende gevelelementen worden toegepast die het geluid terugbrengen tot deze maximaal te ontheffen waarde.

Correctie op berekende geluidsniveaus
Volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh) wordt een aftrek toegepast. Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Op 20 mei 2014 zijn de rekenregels voor de aftrek aangepast voor geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer boven 55 dB.

Spoorwegverkeer
Spoorwegen die niet op de zonekaart of op de geluidplafondkaart staan, moeten worden beschouwd als een weg (Wgh, artikel 1).
De Wet Geluidhinder (Wgh) geeft voor railverkeerslawaai een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor de geluidsbelasting van nieuw te bouwen woningen. In beginsel mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan deze waarde. Als de geluidsbelasting toch hoger is, kan nieuwbouw pas mogelijk worden gemaakt nadat het bevoegd gezag hiervoor een zogenoemde "hogere waarde" (ontheffing) heeft verleend. Voor het railverkeer geldt een maximale te ontheffen waarde van 68 dB.

8.2.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Het onderzoeksrapport van ----------
Met het akoestisch onderzoek wordt onder meer inzicht gegeven in het aantal woningen met geluidsbelasting(en) boven de grenswaarden en in het aantal benodigde hogere waarden.
Ten behoeve van de woongebouwen. Het resultaat van dit onderzoek is te vinden in het rapport "onderzoek F.A. Molijnlaan, Nunspeet, van Adviesbureau de Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020

De bevindingen en conclusies van het akoestisch onderzoek worden hieronder besproken.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de geluidsbronnen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is betrokken in de beoordeling. Het gaat om de volgende geluidsbronnen:

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. Ook wordt dit geluid betrokken bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de gevels. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.4 Geluidsbelasting (zonder maatregelen)

8.2.4.1 Wegverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de weg Molijnlaan.

8.2.4.2 Railverkeerslawaai

Het project ligt in de geluidszone van de hoofdspoorweg (treinspoor) en het metrospoor. In tabel 8.2C

8.2.4.3 Industrielawaai

Het projectgebied ligt binnen de geluidszone van het industrieterrein Nestlé.

8.2.4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

Er is sprake van de samenloop van verschillende geluidsbronnen als bedoeld in artikel 110f Wgh. Daarom is cumulatieve geluidsbelasting vanwege rail-, weg,- industrie- en

luchtvaartlawaai bepaald. De cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die een relevante geluidsbelasting in het projectgebied kunnen veroorzaken. Het geluid van bronnen waarvan de zone niet samenvalt met het projectgebied of die geen geluidszone op grond van de Wgh hebben (bestemmingswegen en luchtvaartlawaai) zijn hierin betrokken.
De maximale cumulatieve geluidsbelasting uitgedrukt in wegverkeerslawaai ($L_{VL,\ tot}$) is 63 dB, en treedt op bij Toren 3 en Toren 4.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het luchtvaartlawaai betrokken bij de beoordeling van de samenloop van het geluid. De geluidsbelasting vanwege het luchtvaartverkeer is circa 51 dB.

8.2.5 Maatregelen (overweging)

8.2.5.1 Algemeen

8.2.5.2 Maatregelen aan het gebouw vanwege piekgeluid ofwel voor reductie piekgeluidsbelasting

Afbeelding 8.1: Locaties vliesgevels Blok 6 en Blok 7 (aan de noordoostgevel)

8.2.5.3 Geluid beperkende schermen ten behoeve van railverkeerslawaai

8.2.6 Geluidsbelasting met maatregelen

8.2.6.1 Wegverkeerslawaai

8.2.6.2 Railverkeerslawaai

8.2.6.3 Industrielawaai

8.2.6.4 Piekgeluidsbelasting vanwege de lijnenwerkplaats van het GVB

8.2.6.5 Cumulatieve geluidsbelasting

8.2.7 Conclusies

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, Nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 5 juni 2014 verlengd tot en met 31 december 2016.
Het onderhavige project is niet opgenomen in het NSL. Het project zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. Voor het onderhavige project is het nemen van maatregelen niet van toepassing.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet Milieubeheer)
De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) is in Nederland geregeld in de Wet luchtkwaliteit, die daarna werd opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op 11 juni 2008 is de (op dat moment nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd.
Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen. Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten als gevolg van de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO_2);
- stikstofoxiden;

- zwevende deeltjes (PM_{10});
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een Ruimtelijke Onderbouwing op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo tot de hiervoor genoemde "uitoefening van hun bevoegdheden'' behoort.
Bij het nemen van een besluit over de omgevingsvergunning(en) volgens het bovengenoemde artikel van de Wabo zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden.
Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel slechts in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een tijdstip waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan deze grenswaarden moet voldoen. Voor stikstofdioxide (NO_2) en voor zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2,5}$) gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen in principe de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:
- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:
- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)
In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (fijnstof, PM_{10} en $PM_{2,5}$), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C_6H_6) en ozon (O_3) in de lucht.
Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide
De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is 200 µg/m^3. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3, onder e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 µg/m^3 er meer dan 18 uuroverschrijdingen per jaar van de grenswaarde van 200 µg/m^3 plaatsvinden.

Etmaalgemiddelde concentratie fijnstof
De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} is 50 µg/m3. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
De Wet Luchtkwaliteit vormt het kader voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma worden projecten die "in betekenende mate" (IBM)

bijdragen aan de luchtkwaliteit gebundeld. Tevens wordt een groot aantal maatregelen gepresenteerd. De verslechtering van de luchtkwaliteit, die veroorzaakt wordt door de realisatie van de projecten, moet binnen het NSL worden gecompenseerd door de inzet van maatregelen. (Op 5 juni 2016 is de NSL verlengd tot en met 31 december 2016).
Door maatregelen in te zetten om projecten mogelijk te maken, wordt op een grote schaal gesaldeerd en gesaneerd, waarbij de maatregelen de verslechtering van de projecten (meer dan) teniet moeten doen.

AMvB Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Besluit NIBM] en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) [Regeling NIBM]
In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). In het Besluit NIBM is vastgelegd dat het gaat om 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide of fijn stof.
Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

AMvB Besluit Gevoelige Bestemmingen
In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) dat bij de voorgenomen realisering van "gevoelige bestemmingen", zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Indien uit het onderzoek blijkt, dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat behoort bij een "gevoelige bestemming" niet toenemen.
Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van "niet in betekenende mate" projecten of "in betekenende mate" projecten. De AMvB Gevoelige Bestemmingen moet in beide gevallen worden nageleefd.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

8.3.2 Verricht onderzoek luchtkwaliteit

Door het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV te Den Haag is onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan.

Invoergegevens

Invoergegevens: Verkeersgegevens
Voor de verkeersgegevens van de relevante wegen is uitgegaan van de peiljaren 2015 en 2030. Voor het onderzoek is uitgegaan van achtergrondconcentraties en emissies voor het jaar 2015 (jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en verkeer voor 2030 waarbij het plan is gerealiseerd. Op die manier is een *worstcase* scenario in beeld gebracht. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden met dit uitgangspunt is in de toekomst geen overschrijding vanwege het plan te verwachten. Bij de brongegevens in bijlage 1 van het onderzoeksrapport zijn de intensiteiten weergegeven.

Invoergegevens: Wegkenmerken
Bij de realisatie van

Resultaten
De resultaten van het onderzoek, volgens het hiervoor genoemde onderzoeksrapport, zijn de volgende:

Stikstofdioxide NO_2
In Figuur 1 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 weergegeven. In bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 1 en in de Tabel in bijlage 3 bij het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie NO_2 in het gehele gebied 33,61 µg/m^3 bedraagt. Deze concentratie wordt op de grens van het bestemmingsplangebied vlak langs de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m^3 bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijnstof PM_{10}
In Figuur 2 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties PM_{10} weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een Tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 2 en in de Tabel in bijlage 3 is te zien dat de maximale concentratie PM_{10} in het hele gebied 23,95 µg/m^3 bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Ter hoogte van de bebouwing is de concentratie lager, op de grens van het bestemmingsplangebied is de maximale concentratie 23,91 µg/m^3. Aangezien de grenswaarde 40 µg/m^3 bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer.
Naast de jaargemiddelde concentratie gelden voor PM_{10} ook eisen aan het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde waarde. Uit de berekening blijkt, dat dit (zonder zeezoutaftrek) maximaal 13 keer per jaar voor komt. Hiermee wordt voldaan aan deze eis uit de Wet milieubeheer (Wm).

Fijne fractie fijnstof $PM_{2,5}$

In Figuur 3 van het onderzoeksrapport zijn de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ weergegeven. In bijlage 3 van het onderzoeksrapport is een tabel opgenomen met alle rekenresultaten. In de genoemde Figuur 3 en de Tabel in bijlage 3 van het onderzoeksrapport is te zien dat de maximale concentratie $PM_{2,5}$ in het gehele gebied 14,96 µg/m^3 bedraagt. Deze concentratie wordt in de knoop van de Gooiseweg berekend. Aangezien de grenswaarde 25 µg/m^3 bedraagt, wordt in deze *worstcase* variant, ruim voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

8.3.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat na de volledige realisatie van het gehele plan

Voor het rapport "Onderzoeken F.A. Molijnlaan, Nunspeet definitief, 13 oktober 2020 (versie 001, definitief).

8.4 Bodem

8.4.1 Algemeen

Bij een Ruimtelijke Onderbouwing voor een Omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo juncto artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plan-/projectgebied. De reden hiervoor is dat het project op een vanuit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het project economisch uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

In het kader van de ontwikkeling van het project Molijnlaan 166-172 is een onderzoek naar de bodem verricht door het bureau P----------B.V.. Dit heeft geresulteerd in het rapport "verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet door PJ Mileu B.V. (kenmerk PJ Milieu B.V. : 20046301A) d.d. 27 juni 2020.

8.4.2 Resultaten bodemonderzoek

Uit het bodemonderzoek, zoals

Afbeelding 8.4: Onderzoek(deel)locaties

8.4.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bodemaspecten geen belemmeringen opleveren voor de voorgenomen ontwikkeling en de voorgenomen bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De verontreiniging op deellocatie 7 is niet een belemmering omdat deze kan en zal worden verwijderd.

Voor het rapport "Verkennend Bodem- en Asbest in Puinonderzoek. F.A. Molijnlaan 1666-172 Nunspeet (kenmerk PJ Milieu B.V.: 20046301A d.d. 27 juli 2020 wordt verwezen naar Bijlage 4 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5 Water(paragraaf)

8.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)[5] schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap, wordt onder meer rekening gehouden met onderstaande kaders.

Juridisch

Europa
De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Rijk

Waterwet
De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein. Verschillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningenstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd. Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Wet Gemeentelijke Watertaken
Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was op dat moment dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins werden aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze

[5] Artikel 3.1.6, 1e lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de Gemeentelijke Watertaken (2008) is later weer opgenomen in de bovengenoemde Waterwet van 2009.

Beleid inzake water

Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. De verschillende beleidsdocumenten staan hieronder (kort) beschreven.

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)
In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

Nationaal Waterplan
Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan vervangt de vierde Nota Waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Provincie Noord-Holland

Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren
Voor de Provincie Noord-Holland geldt het "Waterplan 2010-2015 - Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren". Volgens het Waterplan staat het gebied rond Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam, waarvan ook de gemeente Nunspeet deel uitmaakt) onder druk door zeespiegelstijging, neerslagpieken en verzilting. Dit kan in combinatie met de sterke intensivering van de verstedelijking leiden tot meer wateroverlast en een toename van overstromingsrisico's. Klimaatbestendigheid moet in de Metropoolregio Amsterdam een leidend principe worden bij de locatiekeuze en de inrichting van stedelijke en landelijke functies. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de volgende wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange-termijn-verwachtingen daarover.

Waterschap ----------

Waterbeheerplan

De Keur
De Keur is een eigen verordening van het Waterschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur AGV 2011, met het Keurbesluit Vrijstellingen, en de Beleidsregels.

Gemeente Nunspeet

Waterplan

8.5.2 Watertoets (Waterparagraaf)

De watertoets is ontvangen – na een aanvraag daartoe – van Waterschap Vallei en Veluwe d.d. 10 maart 2021.

Afbeelding 8.5:

Als

Afbeelding 8.6: Toekomstige situatie Holland Park wateroppervlakken, met het projectgebied aangegeven (Figuur 2 uit de Waterparagraaf van Grontmij d.d. 26 januari 2016)

Voor de "Watertoets" van het Waterschap Vallei en Veluwe" d.d. 10 maart 2021 wordt verwezen naar de Bijlage 9 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.5.3 Vooroverleg Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Er is over de voorgaande Watertoets/Waterparagraaf, vooroverleg gevoerd met het Waterschap Vallei en Veluwe. ----------

8.6 Ecologie (Flora & Fauna / Natuur)

8.6.1 Wet- en regelgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wetgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke verordeningen.

De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb) Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling.

8.6.2 Ecologie en het Projectgebied Molijnlaan 166 - 172????

Door het bureau Ecogroen B.V. is het onderzoek uitgevoerd dat geresulteerd heeft in het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet 28 augustus 2017 (rapport nr. 7-382).

In opdracht van N.O.M. B.V. is door Habitus een onderzoek verricht dat geresulteerd is in het rapport "Quickscan wet matuurbescherming F.A. Molijnlaan 166-172" d.d. 17 augustus 2020.

8.6.2.1 Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied en het gebied
Het projectgebied,

8.6.2.2 Soortenbescherming

Op basis van diverse veldbezoeken door het bureau Eelerwoude is geconstateerd dat het gehele gebied Mloijnlaan Noord potentieel habitat biedt voor een aantal beschermde soorten. Het gebied biedt namelijk een geschikt leefgebied voor een aantal licht beschermde soorten tot zwaarder beschermde soorten.

Tabel 1-soorten
Uit deze groep zijn diverse soorten aanwezig zoals grondgebonden zoogdieren (konijnen) en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt ook voor deze groep de zorgplicht.

Tabel 2-soorten
De plant Rietorchis behoort tot deze groep, en komt in het plangebied Mloijnlaan voor. Indien er werkzaamheden ter plaatse van deze soort worden uitgevoerd, dient te worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Indien dit niet mogelijk is, dient er ontheffing te worden aangevraagd. Een aangepaste werkwijze is noodzakelijk en deze dienen in een werkprotocol te worden samengevat.

Tabel 3-soorten
Tot deze groep behoren de vleermuizen en de ringslang. Van de gewone dwergvleermuis zijn in vier gebouwen (vermoedelijke) verblijfplaatsen vastgesteld. Dit betreffen de gebouwen 6, 14, 16 en 20 op Afbeelding 8.7. Gebouw 6 bevindt zich in het onderhavige projectgebied. Bij de sloop van deze gebouwen is een ontheffing en aangepaste werkwijze noodzakelijk. De te nemen maatregelen dienen in een werkprotocol te worden samengevat. De noodzakelijke ontheffing voor de te slopen gebouwen 6, 14 en 16 is

inmiddels verleend (kenmerk FF/75C/2014/0176). Voor het in acht te nemen werkprotocol "Ecologisch werkprotocol Mloijnlaan Nunspeet" d.d. 15 oktober 2014, wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing. Met de ontheffing en het werken volgens de voorschriften in de ontheffing en de maatregelen in het opgestelde ecologisch werkprotocol zijn er ten aanzien van de vleermuizen geen belemmeringen voor de uitvoering van de bouwplannen voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7.

In de tweede helft van 2014 zijn in en nabij het projectgebied vleermuiskasten opgehangen. De vleermuiskasten zullen beschikbaar blijven totdat er vleermuiskasten aan/in het woongebouw Blok 1 zijn geplaatst. Door het treffen van maatregelen kan op een verantwoorde wijze het gebouw worden gesloopt en het groen in de omgeving worden verwijderd. De vleermuiskasten hangen inmiddels aan een hooggeplaatste container op een onverstoorde plek. Medio 2016 zullen er vleermuiskasten in/nabij het park aan een zuil worden opgehangen.
In het gebouw Blok 1 worden vanwege de voorschriften uit de voorgenoemde ontheffing, en in het kader van de omgevingsvergunningen, twaalf permanente verblijfplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de gewone dwergvleermuizen (volgens het "Ecologisch werkprotocol Mloijnlaan Nunspeet" d.d. 15 oktober 2014). Deze twaalf genoemde permanente verblijfplaatsen zijn opgenomen op de bouwtekening van het gebouw Blok 1.

Met betrekking tot de ringslang dient met deze soort rekening te worden gehouden tijdens de werkzaamheden en ook deze soort dient in het ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Enkele zwervende dieren zijn niet uit te sluiten.

Vogels
Alle vogelsoorten in Nederland zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die nesten beschadigen of verstoren. Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, tenzij is aangetoond dat er geen broedvogels aanwezig zijn en/of voorafgaand de werkzaamheden het gebied ongeschikt wordt gemaakt voor broedende vogels.

8.6.2.3 Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is dat geen schade aan soorten mag worden gedaan, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij dat de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen "voldoende zorg" in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat. Op een aantal soorten worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, omdat verblijfplaatsen niet ter plaatse van de werkzaamheden worden verwacht, maar kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient ook met deze soorten rekening worden gehouden. De aspecten die in een ecologisch werkprotocol moeten worden opgenomen zijn opgesomd in paragraaf 6.2.1 van het rapport van het bureau Eelerwoude.

8.6.3 Conclusie met betrekking tot de Wet natuurbescherming (Wnb)

Als invulling wordt gegeven aan de zorgplicht en wordt gewerkt volgens de Wnb ontheffing en het (opgestelde) ecologisch werkprotocol, dan wordt voldaan aan de kaders van de Flora- en faunawet. Er treden dan geen negatieve effecten voor de flora en fauna op.

8.6.3 Onderzoek stikstofdeposite F.A, Molijnlaan

Door het adviesbureau de Haan is onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie . Dit heeft geresulteerd in het rapport "Onderzoek stikstofdepositie F.A. Molijnlaan, adviesbureau De Haan (AH.2020.0787.02.R001) d.d. 13 oktober 2020.

Uit dit onderzoek volgt het volgende: ----------

Voor het rapport "Natuurtoets. Quickscan natuurtoets F.A. Molijnlaan 166, Nunspeet. Inventarisatie en beoordeling in het kader van natuurwetgeving en -beleid" van bureau Ecogroen B.V. (rapport nr. 17-382) d.d. 28 augustus 2017 wordt verwezen naar Bijlage 5 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapport "Quickscan Wet natuurbescherming F.A. Molijnlaan 166-172 d.d. 17 augustus 2020 wordt verwezen naar Bijlage 6 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het rapport "Onderzoek stikstofdepositie F.A, Molijnlaan door adviesbureau De Haan B.V. (AH.2020.0787.02.R001 d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.7 Externe Veiligheid

8.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.
Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevis) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Beleidslijn Externe Veiligheid gemeente Nunspeet??????????????
In de Beleidslijn Externe Veiligheid van de gemeente Nunspeet....

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg, over het water, of door middel van buisleidingen. Een knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat er een plafond wordt vastgesteld voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden Risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgevonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogenoemde risicocontouren. Binnen de 10-6 contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als een grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt niet op de kaart weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich veel mensen ophouden) en risicovolle bedrijven.

Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld.

Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, en ook bij omgevingsvergunning/omgevingsvergunningen ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo, zoals de onderhavige. (En daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale Brandweer bij projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.
De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effect benadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Dat wil zeggen, dat gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade daarin niet zijn meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door de (toenmalige) Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (december 2007) opgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen - Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in het per 1 april 2015 van kracht geworden (nieuwe) Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:
1. vervoer over de weg.
2. vervoer over het spoor.
3. vervoer over water (zee en binnenwater).
4. vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is geregeld met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) van 24 juli 2010.
Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Regeling Basisnet
In de Regeling Basisnet zijn sinds 1 april 2015 de Basisnetten Weg, Water en Spoor vastgelegd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:
- Berekeningen van PR 10^{-6}/jr.-contouren voor (rijks)wegen en spoorlijnen opgenomen in het Basisnet zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10^{-6}/jr.-contouren gelden.

- Bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen "rode" en "zwarte" vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. Tevens is aangegeven welke transporteenheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10^{-6}/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de Regeling worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren.
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg, Water als Spoor dienen de getallen uit de Regeling te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden LPG.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierbij geldt eveneens een grenswaarde en een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR) en een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1% letaliteitsgebied. Binnen het eerstgenoemde gebied geldt er een uitgebreide verantwoordingsplicht, in het laatstgenoemde gebied dient alleen de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan dient de ligging weer te geven van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Deze belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Plasbrandaandachtsgebied
Met de komst van het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het plasbrandaandachtsgebied. Dit betreft een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van de transportroute. Het plasbrandaandachtsgebied is geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand kan worden beheerst.

Verantwoording Groepsrisico
In het Bevi en in het Bevt is een verplichting opgenomen tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat elke wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en worden verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevt geldt voor elk plan binnen het invloedsgebied van een transportas een beperkte verantwoordingsplicht, waarbij enkel bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd dienen te worden. De uitgebreide verantwoordingsplicht geldt indien het plangebied allereerst binnen 200 meter van de transportas ligt. Daarnaast kan van de uitgebreide verantwoording GR worden afgezien, indien het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of niet met meer dan 10% toeneemt en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt.

Het beleid voor transportmodaliteiten stond beschreven in de "circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRvgs). Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes". Deze wijziging heeft geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het onderhavige verrichte onderzoek in 2014, omdat bij het onderzoek rekening is gehouden met het Basisnet dat reeds in de cRvgs was opgenomen en met de andere ontwikkelingen in beleid en regelgeving.

Er is onderzoek verrricht door Adviesbureau de Haan B.V. Met het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan d.d. 13 oktober 2020.

8.7.2 Transport van Gevaarlijke Stoffen over Spoor, Weg en Water en met Buisleidingen

Transport van gevaarlijke stoffen per spoor
In de gemeente Nunspeet vindt over het spoor transport van gevaarlijke stoffen plaats. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor vindt op korte afstand van het (plan)gebied Mloijnlaan plaats. Langs het gebied Mloijnlaan ligt het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet. Het onderhavige projectgebied van de woongebouwen ligt ook op betrekkelijk korte afstand ten opzichte van de betreffende treinspoorverbinding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoortraject is onderzoek in verband met de externe veiligheid benodigd. In het kader van de (her)ontwikkeling van Mloijnlaan is onderzoek naar de externe veiligheid verricht. Het onderhavige project woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 maakt onderdeel uit van de (her)ontwikkeling van Mloijnlaan en past binnen de kaders van het externe veiligheid onderzoek. In de Paragrafen 8.7.3, 8.7.4 en 8.7.5 is het betreffende onderzoek van Antea Group "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Mloijnlaan-Noord te Nunspeet, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor" behandeld.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg
De route over de Weesperstraat en de routes over het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn aangewezen als een gemeentelijke transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gooiseweg en andere de lokale wegen nabij het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen in de omgeving van Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn weergegeven op Afbeelding 8.8.

Afbeelding 8.8: Wegen aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen door de gemeente Amsterdam en buurgemeenten (Bron: website van de gemeente Amsterdam)

De modaliteit weg is gezien de ruime afstand tot aan het gebied Mloijnlaan geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project (en het bestemmingsplan Mloijnlaan). De beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen het (plan)gebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied zijn op ten minste 200 meter gelegen van de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat de (beperkt) kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied van de transportroutes zijn gelegen en dat hiervoor een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd is.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Er is in of in de directe nabijheid van het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied geen vaarwater aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water is derhalve niet van belang voor het onderhavige project.

Transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen
Er bevinden zich geen hoge druk gastransportleidingen in het plangebied Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied (zie Afbeelding 8.9). Verder bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in het gebied Mloijnlaan. Het transport van gevaarlijke stoffen met buisleidingen is derhalve niet van belang voor het onderhavige projectgebied voor

Afbeelding 8.9: Ligging van hoge druk gasleidingen in de omgeving van Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied

8.7.3 Uitgangspunten onderzoek inzake externe veiligheid

Het bureau Antea Group heeft het onderwerp externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling van Mloijnlaan onderzocht, onder meer in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in het rapport "Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Mloijnlaan-Noord te Nunspeet, vervolg risicoanalyse en verantwoording GR Spoor", d.d. 27 oktober 2014 (zie Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing).
De uitkomsten van de berekeningen zijn uitgevoerd met het programma RBM II. Op basis van deze uitkomsten worden de conclusies getrokken. Uitgebreide rapportages van de berekeningen zijn opgenomen in het hiervoor genoemde rapport.
Risicobronnen ten aanzien van het plangebied Mloijnlaan kunnen risicovolle inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, over het water en/of door buisleidingen zijn. Verder kan ook de luchthaven Schiphol een risicobron zijn. In Paragraaf 8.7.2 is al onderbouwd dat de weg, het water en buisleidingen geen relevante risicobronnen zijn voor Mloijnlaan en het onderhavige projectgebied. In Paragraaf 8.7.4 wordt de luchthaven Schiphol beschouwd.

In de gemeente Nunspeet en nabij Mloijnlaan vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Aan het vervoer van deze gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden.
Voor de gehele ontwikkeling van het gebied Mloijnlaan Noord is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Daarbij zijn in het kader van het ---- Molijnlaan de aspecten van de verantwoordingsplicht beschouwd. De resultaten van de risicoanalyse aangaande het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet komen in Paragraaf 8.7.5 aan bod. Hieronder zijn de uitgangspunten voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gegeven.

Trajectgegevens spoorwegverbinding

Vervoerscijfers

Voor de berekeningen zijn de volgende transporthoeveelheden gebruikt, volgens cijfers zoals in Bijlage 4 van de cRvgs vermeld [en dit zijn dezelfde gegevens als in de Regeling Basisnet], afkomstig uit het Basisnet Spoor.

Stofcategorie	Omschrijving	Transportintensiteiten	Invloedsgebied (meter)
A	Brandbare gassen	1.440	460
B2	Toxische gassen	910	995
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.670	35
D3	Toxische vloeistoffen	1.110	375
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180	> 4.000

Omdat het Basisnet een vervoersplafond heeft dat zeker tot 2025 blijft gelden, worden voor 2025 dezelfde vervoerscijfers gehanteerd als voor 2015.

8.7.4 Externe Veiligheid en Schiphol

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten zuiden/zuidwesten van Amsterdam, wordt ook meegenomen in de beschouwing van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 van het onderzoeksrapport van het bureau Antea Group is externe veiligheid en Schiphol, met betrekking tot het gebied Molijnlaan 166 – 172.

Het externe veiligheidsbeleid
.

8.7.5 Onderzoeksresultaten externe veiligheidssituatie met betrekking tot het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet

Er vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Nunspeet, dit is het traject 30115 volgens Bijlage 4 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs).
(De circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes" en de "Regeling Basisnet", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Plaatsgebonden risico
De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}/jaar) geldt als een juridisch harde norm ter voorkoming van de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze risicocontour.
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet voor de spoorlijnen niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in Tabel 4 van de cRvgs [en inmiddels in de Regeling Basisnet] in de zogenaamde veiligheidszone.

Groepsrisico
Op Afbeelding 8.11 zijn de (juridische) referentiesituatie en de plansituatie in één grafiek zichtbaar gemaakt. In het rood is de plansituatie zichtbaar, en in het blauw is de (juridische) referentiesituatie weergegeven. Dit zijn de twee varianten die in het kader

van het bestemmingsplan met elkaar dienen te worden vergeleken. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico op enkele plaatsen in de curve beperkt toeneemt. De verklaring hiervoor is dat door de functieverandering van voornamelijk kantoren naar woningen de personendichtheid in de nacht toeneemt wanneer het meeste vervoer plaatsvindt. Dat de toename beperkt is, komt door de hoge personendichtheden, die in de omgeving aanwezig zijn in de referentiesituatie. Ook vinden veel van de ontwikkelingen plaats op een grote afstand van de spoorlijn waar ze relatief weinig bijdragen aan het groepsrisico.
Het maximale groepsrisico is in de referentiesituatie berekend op 0,158 maal (of 15,8% van) de oriëntatiewaarde. Dit maximale groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe tot 0,163 maal (of 16,3% van) de oriëntatiewaarde. Daarmee neemt het maximale groepsrisico met 0,5% van de oriëntatiewaarde toe.

Afbeelding 8.11: Het berekende groepsrisico voor de (juridische) referentiesituatie (blauw) en plansituatie (rood). (Figuur 7.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 28)

Conclusies onderzoek externe veiligheid spoorlijn Duivendrecht - Nunspeet
Het onderzoek van Antea Group heeft geleid tot de onderstaande conclusies met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht - Nunspeet en de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico (PR)
Het plaatsgebonden risico behoeft met de komst van het Basisnet niet langer berekend te worden, maar is vastgelegd in tabel 4 van de cRvgs in de zogenaamde veiligheidszone. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het “Besluit externe veiligheid transportroutes”, hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Deze bedraagt voor het traject langs het plangebied Mloijnlaan maximaal 6 meter. De Plaatsgebonden Risicocontour (PR contour) veiligheidszone reikt niet tot over het plangebied en legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkelingen.

Groepsrisico (GR)
Op basis van de berekeningen met de cijfers uit het Basisnet blijkt, dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt.
Vergelijking van de situaties laat zien dat door de ontwikkeling in Mloijnlaan het groepsrisico (beperkt) toeneemt (zie Afbeelding 8.11). De verklaring hiervoor is dat de kantoren plaatsmaken voor met name woningbouw waardoor meer personen 's nachts aanwezig zijn. Dit is de periode waarin het meeste vervoer plaatsvindt. De toename is echter beperkt, vanwege de relatief hoge bevolkingsdichtheid in het gebied, waardoor het aantal personen relatief gezien beperkt toeneemt.

Verantwoordingsplicht

In de cRvgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek). Er dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt, en bij de ontwikkeling van Mloijnlaan neemt het groepsrisico toe. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie wel of niet te accepteren. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dat is in de hoofdstukken 6 en 7 van het onderzoeksrapport uitgewerkt.
De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking. Afbeelding 8.12 geeft een overzicht van onderdelen die in een verantwoording naar voren komen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Oranjewoud/Save in opdracht van de Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, december 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Afbeelding 8.12: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. (Figuur 6.1 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 26)

Restrisico
Ongeacht de inzet van de ontwikkelaar, de gemeente en de hulpverleningsdiensten, om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. De procedure van verantwoording dient er voor om alle belangen zorgvuldig af te wegen en een goed onderbouwd besluit te nemen. Het besluit zal dan luiden dat na het nemen van (extra) maatregelen dit restrisico in dit geval onder déze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader wel/niet aanvaardbaar is. Dit besluit is aan het bevoegd gezag van de gemeente Nunspeet.

Aanleiding voor het in gang zetten van een verantwoordingsproces is vaak een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van een risicobron, waardoor een verhoging van het groepsrisico optreedt. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) [en het "Besluit externe veiligheid transportroutes"] moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (de gemeenteraad in het bijzonder). (Deze circulaire cRvgs is per 1 april 2015 vervangen door het "Besluit externe veiligheid transportroutes", hetgeen geen gevolgen heeft voor de uitkomsten van het verrichte onderzoek).

Afbakeningen

Op basis van de aspecten die bij Afbeelding 8.12 zijn benoemd, is gekeken naar de veiligheidssituatie nadat de ontwikkelingen in Mloijnlaan zijn gerealiseerd. Dit teneinde het restrisico te bepalen en maatregelen aan te wijzen die de situatie in het plangebied veiliger maken.
In het rapport van Antea Group worden bovenstaande aspecten beschouwd op basis van de twee relevante scenario's in het plangebied Mloijnlaan: het toxisch scenario en het BLEVE-scenario.

Afbeelding 8.13: De ligging van het BLEVE-scenario en het toxisch scenario over het plangebied ---------- . (De rode lijn is de Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} ; deze bedraagt 6 meter en raakt het plan- en projectgebied niet. (Figuur 6.2 uit het onderzoeksrapport van Antea Group, blz. 27)

Op Afbeelding 8.12 is inzichtelijk gemaakt hoever beide scenario's over het plangebied -- ---------- vallen.

Uitwerking stedebouwkundige structuur
Bij de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van bluswater, de wegenstructuur, en de oriëntatie van de gebouwen ten opzichte van de risicobron. Voor het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan, dat de eerste bouwfase vormt, is de stedebouwkundige structuur al wel volledig bekend, maar voor de rest van het plangebied is deze informatie gedeeltelijk aanwezig of afwezig. Dat betekent dat door het adviesbureau Antea Group in het onderzoeksrapport de beoordeling van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid merendeel wordt gedaan in de vorm van adviezen over de werkelijke situatie.

Omvang groepsrisico
In de grafiek van de Afbeelding 8.11 is de omvang van het groepsrisico in de plansituatie afgezet tegen de juridische referentiesituatie. Zichtbaar is dat de ontwikkelingen leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico, aangezien op meerdere plaatsen de blauwe lijn net onder de rode lijn ligt. In beide situaties ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en net boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat de risico's niet heel hoog zijn en dat de ontwikkelingen slechts leiden tot een beperkte verandering van het groepsrisico. Hierdoor vervalt niet de noodzaak tot het beschouwen van verschillende maatregelen, maar wel kan dit worden meegenomen in de afweging welke maatregelen nodig zijn en hoe ingrijpend ze dienen te zijn.
Zelfredzaamheid
- Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijf, zijn in de plansituatie mogelijk. Bij voorkeur worden deze in zuidelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan gerealiseerd.
- Vluchtwegen zijn van de risicobron afgericht en voldoende wegen leiden uit het plangebied.
- De (nood)uitgangen van de gebouwen zijn bij voorkeur van de risicobron af gericht of leiden direct naar de dichtstbijzijnde vluchtweg.
- Regel dat de mechanische ventilatie, indien aanwezig, per gebouw uitgeschakeld kan worden.
- Gezien de beperkte risico's worden bouwkundige maatregelen tegen een BLEVE niet overwogen.

Bestrijdbaarheid

- Vanuit de brandweerkazerne in kan de zorgnorm voor opkomsttijd behaald worden.
- Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan wordt goed bereikbaar voor de hulpdiensten en kan tweezijdig bereikt worden. Dit dient volgens het onderzoeksrapport toegepast te worden voor het gehele plangebied.
- Als in het gehele plangebied de aanwezigheid van open water wordt geborgd, en er primaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen worden gerealiseerd, naar het voorbeeld van het noordoostelijke gedeelte van het plangebied Mloijnlaan [bij de woongebouwen Blok 1, Toren 1 en Blok 2], dan is de bestrijdbaarheid op orde.

Ruimtelijke maatregelen

- Het schuiven met ruimtelijke elementen binnen het plangebied ---------- is, gezien het een herontwikkeling betreft en het gehele plangebied bij voorkeur wordt benut, niet wenselijk. Hier spelen andere aspecten dan externe veiligheid een rol.
- Functieverandering wordt niet overwogen, gezien de behoefte die bestaat aan woningen in plaats van kantoren.

Risicocommunicatie

- De WAS-dekking in het gebied is voldoende.
- In een later stadium, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient gelet te worden op aspecten als obstakelvrije ontvluchting en training van evacuatie.
- Een goede risicocommunicatie naar de burgers toe is van belang.

Tijdsaspect

- Aan de kant van de risicobron, het spoor, zijn geen veranderingen te verwachten in de komende tijd, na de invoering van het Basisnet.

8.7.6 Advies Brandweer??????????????????????????

Volgens het advies van de Brandweer ????????????? (zie Bijlage 8 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing), wordt aan de gemeente Nunspeet geadviseerd om bij de overwegingen op het gebied van externe veiligheid het volgende te betrekken:

- De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.
- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

a. Bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening houden met de effecten van de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen.
b. Installaties en voorzieningen in gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt.
c. Vluchtroutes uit het gebied en uit gebouwen van het spoor af realiseren.
d. Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.
e. Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.
f. Functies voor personen die zichzelf niet goed kunnen redden alleen in de zuidelijke helft van het plangebied bestemmen.

Met het advies van de Brandweer ----------is bij het opstellen van het Chw bestemmingsplan ---------- rekening gehouden, en wel op de volgende manieren:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico is in het advies van de Brandweer ---------- geschreven (blz. 6) met betrekking tot de BLEVE contour dat "als een kinderdagverblijf of een peuterspeelzaal gewenst is, dan is de zuidelijke helft van het plangebied de beste plaats". Dat is de reden dat in het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.
- Het advies van de Brandweer over het "nemen van maatregelen", zoals hierboven onder a tot en met f zijn beschreven, worden in de uitwerking van de bouwplannen meegenomen.

8.7.7 Conclusies met betrekking tot Externe Veiligheid

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt, kan aan de wet- en regelgeving en het beleid met betrekking tot de externe veiligheid worden voldaan, als de omschreven aanbevelingen en voorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid kan het project voor de bouw van de woongebouwen ---------- worden uitgevoerd, met dien verstande dat functies ten behoeve van groepen beperkt kwetsbare personen, zoals kinderdagverblijven en verpleeghuizen en dergelijke, niet zijn toegestaan.

Voor het rapport "Toelichting externe veiligheid ontwikkeling F.A. Molijnlaan van Adviesbureau De Haan B.V. d.d. 13 oktober 2020 wordt verwezen naar Bijlage 7 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

8.8 Bedrijven & Milieuzonering

Er zijn de volgende bedrijven in de omgeving van het projectgebied aanwezig die,

8.9 Duurzaamheid

De duurzaamheidsparagraaf luidt als volgt voor het project Molijnlaan 166-172.

8.10 Archeologie

In verband met eventuele archeologische vondsten is archeologisch onderzoek gedaan. Het onderzoek is verricht door bureau De Steekproef . Het rapport is genoemd "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172. Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO-O) Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07) d.d. 31 augustus.

Selectieadvies door [redacted] (senior KNA-archeoloog/prospector)

Wij adviseren daarom geen archeologisch vervolgonderzoek voor het onderzochte terrein aan de F.A. Molonlijnlaan 166-172 te Nunspeet.

Advies Regioarcheoloog
De archeologische adviseur van de gemeente Nunspeet bij de Omgevngsdienst Noord Veluwe, de heer [redacted] heeft op 31 augustus 2020 laten weten het bovenstaande selectieadvies op te volgen.

Voor het rapport "Nunspeet, F.A. Molijnlaan 166-172 (Gemeente Nunspeet, Gld.) Een Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO-)). Verkennende Fase Definitief (Steekproefrapport 2020-08/07 d.d. 31 augustus 2010.

8.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) / m.e.r.-beoordeling

Onderstaand is beoordeeld of bij deze Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige omgevingsvergunningen een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd of dat er een formele m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Volgens lid D 11.2 van de Bijlage bij het "Besluit milieueffectrapportage" dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordelingsrapport te worden opgesteld[6], in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

Indien bij een project sprake is van (tenminste) één van de gevallen benoemd in lid D 11.2, is er een m.e.r-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage.

Met het project voor de bouw van 358 woningen in de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 worden de criteria van lid D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage niet gehaald, zodat een m.e.r-beoordeling in principe niet noodzakelijk zou zijn voor het onderhavige project.

Als de drempelwaarde ten aanzien van de activiteit niet wordt bereikt, dan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor onderhavig project is opgesteld in de notitie "Milieueffect(rapportage) Beoordeling omgevingsvergunningen Woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 & Blok 7", en is als Bijlage 18 opgenomen bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

De conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is:

[6] Of in het geval van een kaderstellend plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 wordt op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig geacht. Bovendien is er voor het grotere plan, waar het betreffende project onderdeel van uitmaakt, een PlanMER opgesteld. Tevens wordt het bestemmingsplan, waarvoor het PlanMER Mloijnlaan is opgesteld, binnenkort vastgesteld.

Het PlanMER heeft reeds inzicht gegeven in de milieueffecten van het grotere plan. Daarmee is ten aanzien van het (deel)project al rekening gehouden met de gecumuleerde effecten als van gevolg van de andere (deel)projecten of plandelen bij elkaar. Tevens is in het PlanMER rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Deze notitie inzake de m.e.r.-beoordeling heeft inzicht gegeven in specifiek de milieusituatie bij de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7. De maatregelen in het kader van het project zijn tevens inzichtelijk gemaakt. De maatregelen beperken zich tot het projectgebied, ofwel maatregelen in het kader van het grotere plan zijn bij realisatie van het project (nog) niet benodigd.

Het is niet nodig om een (project-)m.e.r.-procedure te voeren en een ProjectMER op te stellen. Een nadere m.e.r.-beoordeling is eveneens niet nodig. De milieueffecten en de maatregelen zijn met deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het PlanMER voldoende inzichtelijk gemaakt. Het is niet gebleken dat het voorgenomen project aanvullende effecten op/voor het milieu met zich meebrengt die nog niet waren voorzien met het PlanMER.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ofwel de notitie "zie Bijlage 18 bij deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Voor het "

HOOFDSTUK 9 UITVOERBAARHEID VAN HET PROJECT

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd. Ook is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt ingegaan op de relatie van het project met de Crisis- en herstelwet (Chw).

9.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing voor de plannen voor de bouw van

9.3 Participatie

De participatie voor het project heeft als volgt plaatsgevonden.

Voor het "Participatieverslag F.A. Molijnlaan 166-172 Nunspeet wordt verwezen maar Bijlage 10 van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

9.3 Economische Uitvoerbaarheid

De directe kosten van het project komen voor rekening van de aanvrager. Voor de gemeentelijke kosten zal door de aanvrager van de omgevingsvergunningen met de gemeente Nunspeet een anterieure overeenkomst worden gesloten. Deze anterieure overeenkomst dient te worden gesloten voordat het besluit wordt genomen over de onderhavige omgevingsvergunningen. Zowel de kosten van de gemeente als die van het project zijn daarmee anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

9.4 Grondexploitatie

Het project voor de bouw van een categorie volgens artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid d Bro) waarvoor een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden. Aangezien er een anterieure overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente en de aanvrager van de onderhavige omgevingsvergunningen zijn de kosten anderszins verzekerd. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

9.5 Crisis- en herstelwet (Chw)

Het project voor de bouw van de woongebouwen Toren 3, Blok 6, Toren 4 en Blok 7 valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Bijlage I bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan (....) wordt afgeweken, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". In het onderhavige geval wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Bovendien is er ook sprake van een herstructureringsgebied. Vanwege deze reden valt het project onder de Crisis- en herstelwet (Chw).

BIJLAGEN

Bij deze Ruimtelijke Onderbouwing behoren een aantal losse bijlagen die van belang zijn voor de juridische onderbouwing daarvan. Dit zijn de volgende bijlagen:

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen