

Bestemmingsplan Plantage De Sniep – deelplan De Tramlus

Vastgesteld – NL.IMRO.0384.BPplantagenoord4-VG01

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Toelichting, planregels & verbeelding

januari 2019



Documenttitel: Bestemmingsplan Plantage de Sniep - Deelplan De Tramlus

Status: vastgesteld

Datum: 31 januari 2019

Projectnaam: Bestemmingsplan deelplan De Tramlus

Projectnummer: BC2605-108-100

Opdrachtgever: Gemeente Diemen

Referentie: BC2605

Auteur(s): Luitzen Jager, Jan-Willem Geuke

Collegiale toets: Adriaan Koopman

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Adriaan Koopman

Datum/paraaf vrijgave:

Plantage de Sniep - Deelplan De Tramlus

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Vigerende plannen	8
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	9
2.1 Historie	9
2.2 Ruimtelijke functionele structuur	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	17
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	23
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	23
5.2 Bedrijven en milieuzonering	23
5.3 Luchtkwaliteit	23
5.4 Geluidhinder	23
5.5 Trillingshinder	28
5.6 Externe veiligheid	29
5.7 Bodemkwaliteit	31
5.8 Water	31
5.9 Ecologie	33
5.10 Archeologie en cultuurhistorie	33
5.11 Overige	33
Hoofdstuk 6 Juridische planopzet	35
6.1 Algemeen	35
6.2 Toelichting op de regels	35
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	39
7.1 Economische uitvoerbaarheid	39
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
Bijlagen	47
Bijlage 1 Akoestisch onderzoek	49
Bijlage 2 Piekgeluid	231
Bijlage 3 Trillingen	243
Bijlage 4 Trillingen (aanvullend onderzoek)	261
Bijlage 5 Externe veiligheidsonderzoek	271
Bijlage 6 Verkennend bodemonderzoek (2015)	297
Bijlage 7 Geactualiseerd bodemonderzoek (2018)	699
Bijlage 8 Onderzoek schaduw effect op zonnepanelen door woontoren De Tramlus	781
Planregels	801
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	803
Artikel 1 Begrippen	803

Artikel 2	Wijze van meten	806
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	807
Artikel 3	Verkeer	807
Artikel 4	Wonen	808
Artikel 5	Leiding - Hoogspanning	810
Artikel 6	Leiding - Water	811
Artikel 7	Waterstaat - Waterkering	812
Hoofdstuk 3	Algemene regels	813
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	813
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	814
Artikel 10	Algemene aanduidingsregels	815
Artikel 11	Algemene afwijkingsregels	816
Artikel 12	Overige regels	817
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	819
Artikel 13	Overgangsrecht	819
Artikel 14	Slotregel	820
Bijlagen		821
Bijlage 1	Staat van horeca-activiteiten	823

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met het oog op de ontwikkeling van de wijk Plantage de Sniep te Diemen is op 17 februari 2011 het bestemmingsplan Plantage de Sniep vastgesteld. In dat bestemmingsplan is de locatie "Deelplan De Tramlus" bestemd voor Verkeer (tramlus). De tramverbinding is onderdeel van de oost-west as, waarvoor een herinrichting wordt voorbereid. Vanuit de Vervoerregio is aangedrongen op een verbeterde bereikbaarheid van de tramhaltes. Om hieraan tegemoet te komen is besloten de tramlus op een andere manier vorm te geven. Door deze herinrichting is binnen de lus voldoende ruimte ontstaan om hier bebouwing te realiseren. De afgelopen jaren zijn de woningmarktomstandigheden dusdanig gewijzigd dat er regionaal grote behoefte bestaat aan extra woningen. Door het toevoegen van een wooncomplex op deze locatie kan aan deze behoefte worden tegemoet gekomen. Vanwege de positionering van een woonblok in de tramlus, dient een aantal omgevingsaspecten nadrukkelijk te worden onderzocht. Dit bestemmingplan voorziet hier in en faciliteert deze ontwikkeling in planologisch-juridisch opzicht.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

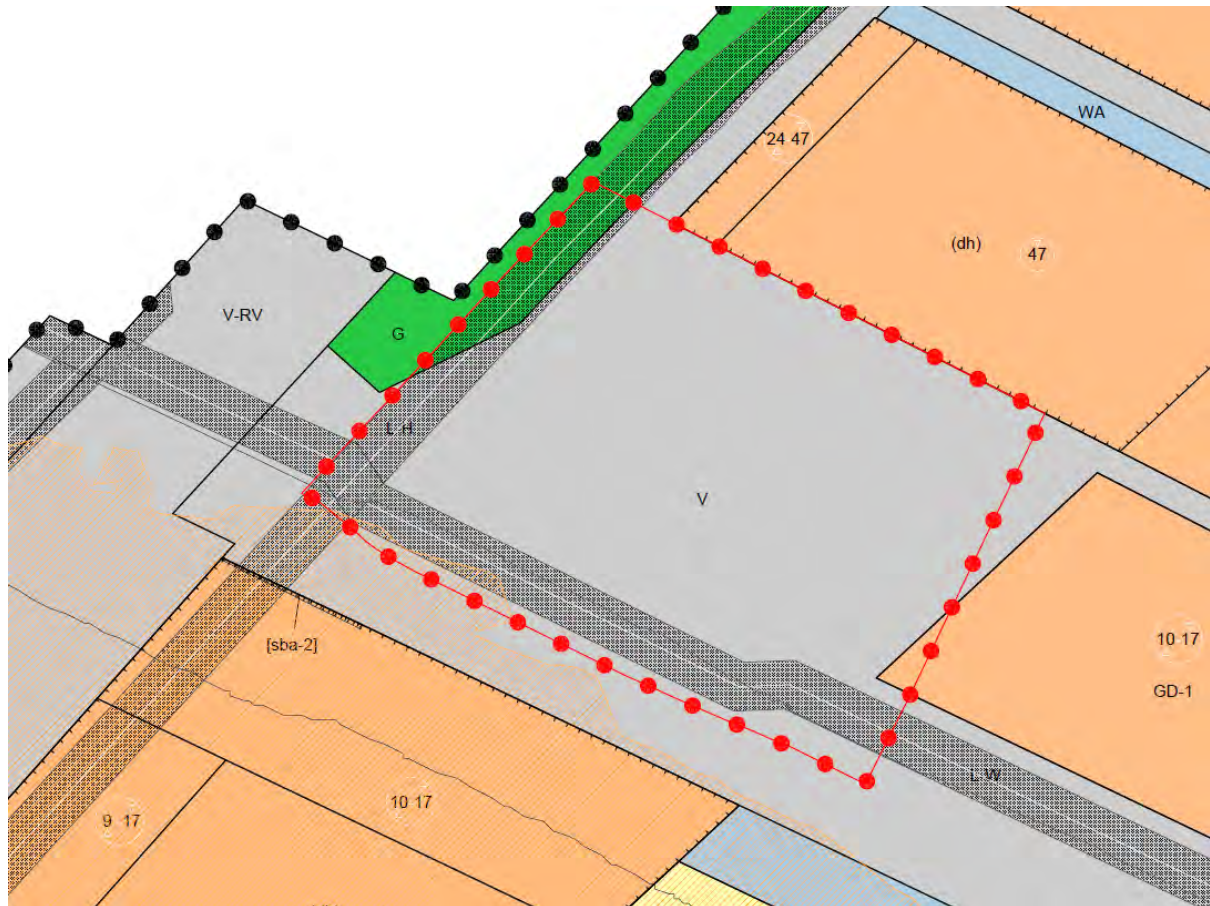
Het plangebied maakt deel uit van de ontwikkelingslocatie Plantage de Sniep in Diemen. Het betreft een locatie die in het zuidwesten van deze ontwikkelingslocatie is gelegen. Het plangebied is gelegen tussen de Muiderstraatweg, Het Pontveer, de Gooische Tram en het spoortalud (met water tussen het talud en de plangrens). In Afbeelding 1.1 is de begrenzing van het plangebied globaal weergegeven door middel van de rode stippellijn.



Afbeelding 1.1: Indicatieve ligging van het plangebied

1.3 Vigerende plannen

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



Afbeelding 1.2: Bestemmingen vigerend plan, inclusief plangrens voorliggend bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel om een wooncomplex mogelijk te maken binnen het in Afbeelding 1.2 aangegeven plangebied, waarbij de beoogde trambaan om het complex komt te liggen. De huidige bestemming Verkeer staat geen woningbouw toe. Daarom wordt aan het perceel van het wooncomplex de bestemming Wonen toegekend. Een deel van vigerende bestemming Verkeer wordt met het voorliggende bestemmingsplan dus herbestemd voor Wonen. Daarnaast wordt de bestemming Groen (binnen dit plan) herbestemd voor Verkeer, in verband met een aangepaste inrichting van het openbaar gebied. De binnen het plangebied gelegen dubbelbestemmingen Leiding - Hoogspanning, Leiding - Water en Waterstaat - Waterkering worden in dit bestemmingsplan gehandhaafd, met dien verstande dat, op verzoek van Waternet, de ligging van de laatstgenoemde dubbelbestemming wordt gecorrigeerd ten opzichte van de ligging in het vigerende bestemmingsplan. Eerder is dit al gebeurd bij het aangrenzende bestemmingsplan voor deelgebied De Wissel.

1.4 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

Na jarenlange voorbereiding is begin 2011 het bestemmingsplan Plantage de Sniep vastgesteld. De contouren van dit plan waren reeds geschetst voordat de mondiale economische crisis en de nationale woningmarktcrisis zich lieten gelden. Onder invloed van de marktomstandigheden zijn in Plantage de Sniep lagere dichtheden gerealiseerd dan oorspronkelijk voorzien (meer eengezinswoningen).

Inmiddels trekt de regionale woningmarkt weer zo hard aan, dat er behoefte is aan meer woningen dan op basis van de huidige planvoorraad kan worden aangeboden. Daarom is gezocht naar aanvullende locaties waarop woningbouw kan plaatsvinden. Eén van deze locaties betreft het onderhavige plangebied, ter plaatse van de huidige tramlus van lijn 9.

2.2 Ruimtelijke functionele structuur

Dit plan wijzigt de functionele structuur, zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan, daar waar het gaat om de toegelaten functies binnen dit plangebied. Hierin is momenteel sprake van één toegelaten bestemming, namelijk Verkeer en een klein deel Groen. De voor de bestemming Verkeer aangewezen gronden zijn in hoofdzaak bestemd voor wegverkeer, tramverkeer en verblijfsgebied.

Door gewijzigde economische en maatschappelijke omstandigheden is er een grotere behoefte aan woningen. Het is ruimtelijk mogelijk gebleken om de huidige tramlus efficiënter te situeren, zodat daarbinnen een woongebouw gerealiseerd kan worden. In totaal gaat het om 110 woningen, waarvan 46 sociale huur. De mogelijkheid wordt open gehouden voor enkele kleinschalige voorzieningen op diverse hoeken in de plint van het gebouw.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

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

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

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

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

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

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

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

Overwegingen

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

bijkomend pluspunt van Diemen is dat het, in vergelijking met bijvoorbeeld de Amsterdamse buitenwijken, zeer goed multimodaal ontsloten is.

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

Conclusie

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

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (versie 1 maart 2017)

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

Art 8a Meerlaagse veiligheid

1. De toelichting van een bestemmingsplan bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met:
 - a. de risico's van en bij overstroming, en;
 - b. de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken.
2. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen over de inhoud van de beschrijving als bedoeld in het eerste lid.

Zie paragraaf 5.8 *Water*.

Art. 33: Energie en duurzaam bouwen

1. Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen,

kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.

2. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Zie paragraaf 3.3 *Actieplan Energiebeleid 2013-2017*.

Conclusie

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

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Diemen

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



Afbeelding 3.1 Plankaart Structuurvisie Diemen

De algemene ambitie/visie luidt als volgt: "in 2040 is Diemen een duurzaam, stedelijk dorp op het grensvlak van Amsterdam en de Diemerscheg, waar het goed wonen, werken en recreëren is. Diemen heeft een bijzondere ligging, omdat het ingeklemd ligt tussen het grootstedelijke Amsterdam en de Diemerscheg, de groene en recreatieve uitloper van het Groene Hart. De Diemerscheg is bij een groot publiek bekend en van de recreatieve mogelijkheden wordt intensief gebruik gemaakt".

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

De ontwikkeling van Plantage de Sniep vormt één van de pijlers van de structuurvisie. Inmiddels wordt al een aantal jaren flink aan deze wijk gebouwd, waardoor deze opgave al voor een behoorlijk deel is vervuld.

Conclusie: het voorliggende bestemmingsplan is in lijn met het beleid van de Structuurvisie Diemen.

Actieplan Energiebeleid 2013 - 2017

De gemeente Diemen voert actief energiebeleid om Diemen duurzamer en uiteindelijk in 2040 energieneutraal te laten worden. Dit begint met het streven om de gemeentelijke organisatie zelf voldoende energie te besparen en duurzame energie op te wekken en door daarover te communiceren.

Bij de uitvoering van het energiebeleid is het accent verschoven van informeren en kennisuitwisseling naar het opzetten van samenwerking met burgers, bedrijven en organisaties met als doel om concrete resultaten te bereiken. De doelstelling is om in de periode 2013-2017 tenminste 15% energie te besparen en tenminste 10% energie duurzaam op te wekken. Hiertoe heeft de gemeente de volgende projecten in uitvoering dan wel op stapel staan:

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

Overweging

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

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

Woonvisie Diemen 2013-2017

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

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

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

Inmiddels is een nieuwe Woonvisie in voorbereiding; voortvloeiend daarop is in 2016 in de "Verkenning mogelijkheden sociale woningbouw" de ambitie van het college neergelegd om minimaal 500 sociale huurwoningen te realiseren. In 2017 is deze ambitie verder bijgesteld naar 1000 sociale huurwoningen. De invulling van het plangebied De Tramlus (46 sociale woningen) draagt bij aan de uitvoering van dit voornemen.

Conclusie: het voorliggende bestemmingsplan draagt bij aan de visie die de gemeente Diemen heeft opgesteld ten aanzien van wonen.

Parkeerbeleidsplan

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

Voor dit plan zijn de volgende normen relevant: 0.9 parkeerplaats per appartement in het sociale huursegment en 1.1 parkeerplaats per appartement in het middensegment. Bij realisatie van de woningen in dit bestemmingsplan wordt aan deze normen voldaan.

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

Beleidsregels ondergronds bouwen

De beleidsnotitie 'Ondergronds bouwen' is opgesteld om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar ondergronds bouwen en om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Gestreefd wordt naar het expliciet vastleggen van ondergronds bouwen in nieuwe planologische regelingen.

Onderkelderen van het hoofdgebouw is toegestaan, ongeacht de bestemming. Verder mag een deel van het zij- en achtererf bij de woningen worden onderkelderd. Het gaat hier veelal om kleinschalige ondergrondse ruimtes die net als de bijgebouwen ten dienste staan of ondergeschikt zijn aan het hoofdgebouw. Wel dient per bouwaanvraag bekeken te worden of er nog technische, dan wel andere eisen aan het bouwplan of de bouwwijze gesteld moeten worden.

Conclusie: het voorliggende bestemmingsplan is in lijn met de beleidsregels voor ondergronds bouwen.

Conclusie

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

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Algemeen

Het doel van dit bestemmingsplan Plantage de Sniep - deelplan De Tramlus betreft de herziening van de bestemming Verkeer naar de bestemming Wonen. Op deze locatie wordt de mogelijkheid gecreëerd voor de realisatie van een gesloten woonblok van 110 appartementen, waarvan 46 woningen in de sociale sector.

Ruimtelijke, functionele en verkeerskundige aspecten

De ontwikkeling van de woonfunctie op deze locatie maakt onderdeel uit van de ontwikkelingslocatie Plantage de Sniep. De woonfunctie behelst tevens de mogelijkheid van een aan huis verbonden beroep of bedrijf. Op enkele plaatsen op de begane grond van het complex wordt een invulling met kleinschalige voorzieningen niet uitgesloten. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld kantoor, (maatschappelijke of commerciële) dienstverlening en op de kop bij de tramhaltes ook aan een kleine coffeecorner (daghoreca). Rondom het plangebied wordt de huidige functie verkeer gehandhaafd.

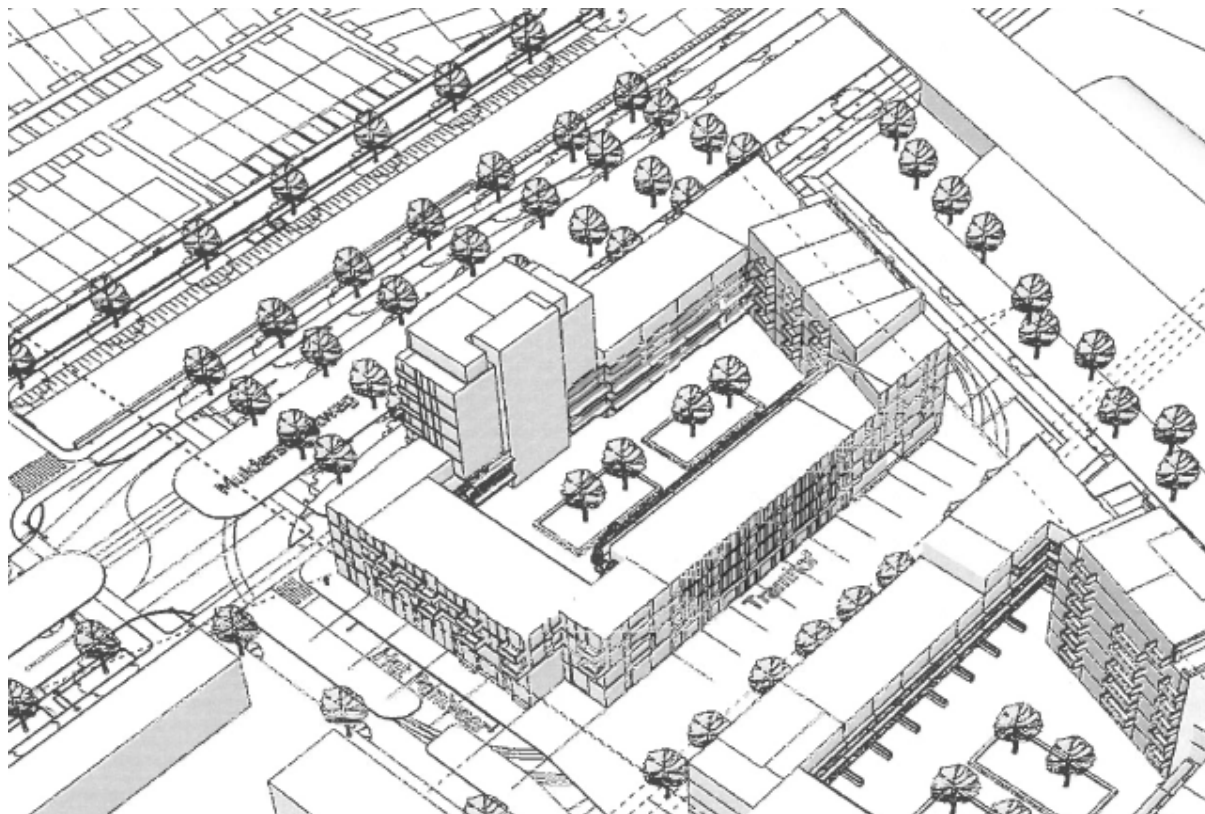
Aan de binnenzijde van het wooncomplex zijn op particulier terrein binnentuinen gesitueerd. Deze binnentuinen kennen een informele warme uitstraling, waarbij bij voorkeur met groene elementen gezorgd wordt voor privacy. De pandsgewijze opzet, die aan de buitenzijde van het blok duidelijk zichtbaar is,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

Verkaveling

Uitgangspunt van de ontwikkeling is een invulling met appartementen. De onderstaande afbeelding geeft een impressie van de beoogde inrichting en verkaveling. Uitdrukkelijk wordt erop gewezen dat deze afbeelding de hoofdopzet aangeeft, maar dat de nadere uitwerking (zoals de verkaveling en de bouwvolumes) nog kunnen veranderen, uiteraard binnen de in dit plan gestelde (bouw-)regels.

Rondom het complex wordt een nieuwe, vergrote tramkeerlus aangelegd, waardoor de realisatie van het woonblok De Tramlus mogelijk wordt. Bij de architectonische uitwerking moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de nieuwe tramlus. De positie van de keerlus is een gegeven. De trams rijden vanuit het westen de keerlus op met de klok mee, halteren aan de westzijde van het plan De Tramlus (uitstaphalte), rijden dan door. Tussen het blok De Tramlus en het noordelijk gelegen blok Het Pontveer ligt een zone waar trams elkaar kunnen passeren en een opstelruimte is voor een tram. De instaphalte ligt aan de Muiderstraatweg.

De Muiderstraatweg transformeert naar een groene laan met een trambaan, omgeven door een vierdubbele bomenrij, rijbanen en fietspaden aan weerszijden.



Afbeelding 4.1: Indicatie ruimtelijke inrichting deelplan De Tramlus en omgeving



Afbeelding 4.2: Artist impression van de gevel aan de Muiderstraatweg



Afbeelding 4.3: Artist impression van de gevel aan de Muiderstraatweg

Gestreefd wordt naar een gesloten gevelbeeld van het bouwblok richting de openbare ruimte. Uitgangspunt hierbij is een verspringende bouwhoogte. Langs de weg Het Pontveer aan de oostzijde en het Tramplein ten noorden van het woonblok wordt een bouwhoogte van maximaal 16 meter (vier bouwlagen) als uitgangspunt gehanteerd. De west- en zuidzijde van het wooncomplex kennen variatie in de bouwhoogte, met een accent van maximaal 20 meter (zes bouwlagen) aan de spoorzijde en maximaal 29 meter (negen bouwlagen) langs de Muiderstraatweg om te zorgen voor dieptewerking. Bij panden van gelijke hoogte wordt variatie aangebracht middels plastic, het licht verspringen van voorgevels, en/of variatie in dakoverstekken zodat een speelse daklijn ontstaat en de zelfstandigheid van het pand gearticuleerd wordt.

Openingen in het bouwblok zijn ondergeschikt in het totale gevelbeeld. Poorten richting de binnentuin zijn minimaal 1,5 bouwlaag hoog en maximaal 7,5 meter breed. Aan de spoorzijde zijn onderbrekingen in de gevel tot een hoogte van 10 meter niet mogelijk in verband met het geluidsluwe binnenmilieu van het te realiseren woonblok binnen het plangebied. De parkeergelegenheid wordt uit het zicht van de straat op het binnenterrein aangelegd.

De gekozen stedenbouwkundige opzet van deelplan De Tramlus is gebaseerd op de volgende overwegingen:

Entree gebied Plantage de Sniep / Diemen

Er is een hoger appartementengebouw gepland bij de entree aan de oostzijde en een hoogteaccent bij de onderdoorgang aan de westzijde. Deze hoogteaccenten moeten niet frontaal en allesoverheersend zijn, maar zodanig onderdeel uitmaken van de gehele Oost-westas dat ze een ritmiek creëren en variatie opleveren. Daarnaast moet de ervaring van de openbare ruimte niet worden aangetast. Dat betekent dat een hoogte-accent door de positionering (bijvoorbeeld iets teruggelegen) of opbouw (onderdeel van een doorlopend bouwblok) de beleving op de stoep niet onder druk zet. In een bouwblok kan variatie in bouwhoogte heel prima gaan, zonder dat dat ten koste gaat van de harmonie of logica op maaiveldniveau.

Ligging aan Oost-westas

Blok T maakt deel uit van de straatwand Muiderstraatweg/Hartveldseweg. Deze straat langs de vaart is historisch het hart van Diemen. De westelijke/bestaande wand heeft een bijzondere opbouw van nieuwe en oude panden. Met de kerk als herkenningspunt in deze wand. Een soortgelijk landmark willen we toevoegen aan de wand die nu gemaakt wordt ten oosten van het spoor. Ook deze wand bestaat uit verschillende onderscheidbare panden en kent een opbouw (in volume en ritmiek) met voldoende variatie.

Verdichten bij tramlus en spoorwegonderdoorgang

Door het verdichten en het toevoegen van een hoogteaccent ter hoogte van de tramlus, net naast de spoorwegonderdoorgang, wordt duiding gegeven aan de overgang tussen Plantage de Sniep en de rest van de as Muiderstraatweg/Hartveldseweg. Blok T wordt een bijzonder plek in Plantage de Sniep en Diemen. Rondom het blok komt de keerlus van tramlijn 9. Deze lijn verbindt Plantage de Sniep met Diemen en Amsterdam. Aan Blok T komt de in- en uitstaphalte, wat de plek maakt tot een duurzame woonlocatie en een centrale ontmoetingsplek.

Markeren van entrees Diemen en Plantage de Sniep

Voor het overige verkeer dat het gebied benadert vanuit het westen vormt Blok T ook de entree van Plantage de Sniep. Door het hoogte accent wordt de entree gemarkeerd. Samen met het gebouw aan de Sportlaan, die 6 lagen hoog is, vormen deze de markante punten van Plantage de Sniep. Daarmee wordt de monotonie in bouwhoogte van Plantage de Sniep doorbroken, maar dan wel alleen op de meest logische plekken en in een vorm die een verblijfsvriendelijke openbare ruimte niet aantast.

Hoogteaccent aan Muiderstraatweg

Blok T bestaat uit verschillende panden. Het is niet als 1 gebouw ontworpen. Hierdoor sluit het aan op de structuur van de overige bebouwing in Plantage de Sniep. Deze bebouwing heeft namelijk een sterke verticale indeling. Dit principe is ook gebruikt bij Blok T. De panden waaruit blok T bestaat kennen diverse bouwhoogten, variërend van 4 tot 6 bouwlagen, en een uitschieter van 9 bouwlagen. Bij het brede profiel van de Muiderstraatweg en het spoor past een hoogte accent van deze omvang. In het naastgelegen Blok M is een hoogteaccent opgenomen aan de spoorzijde. Door het hoogteaccent van Blok T juist aan de Muiderstraatweg te positioneren ontstaat meer dynamiek en wordt ook deze zijde en as geaccentueerd.

Beleving vanaf de stoep

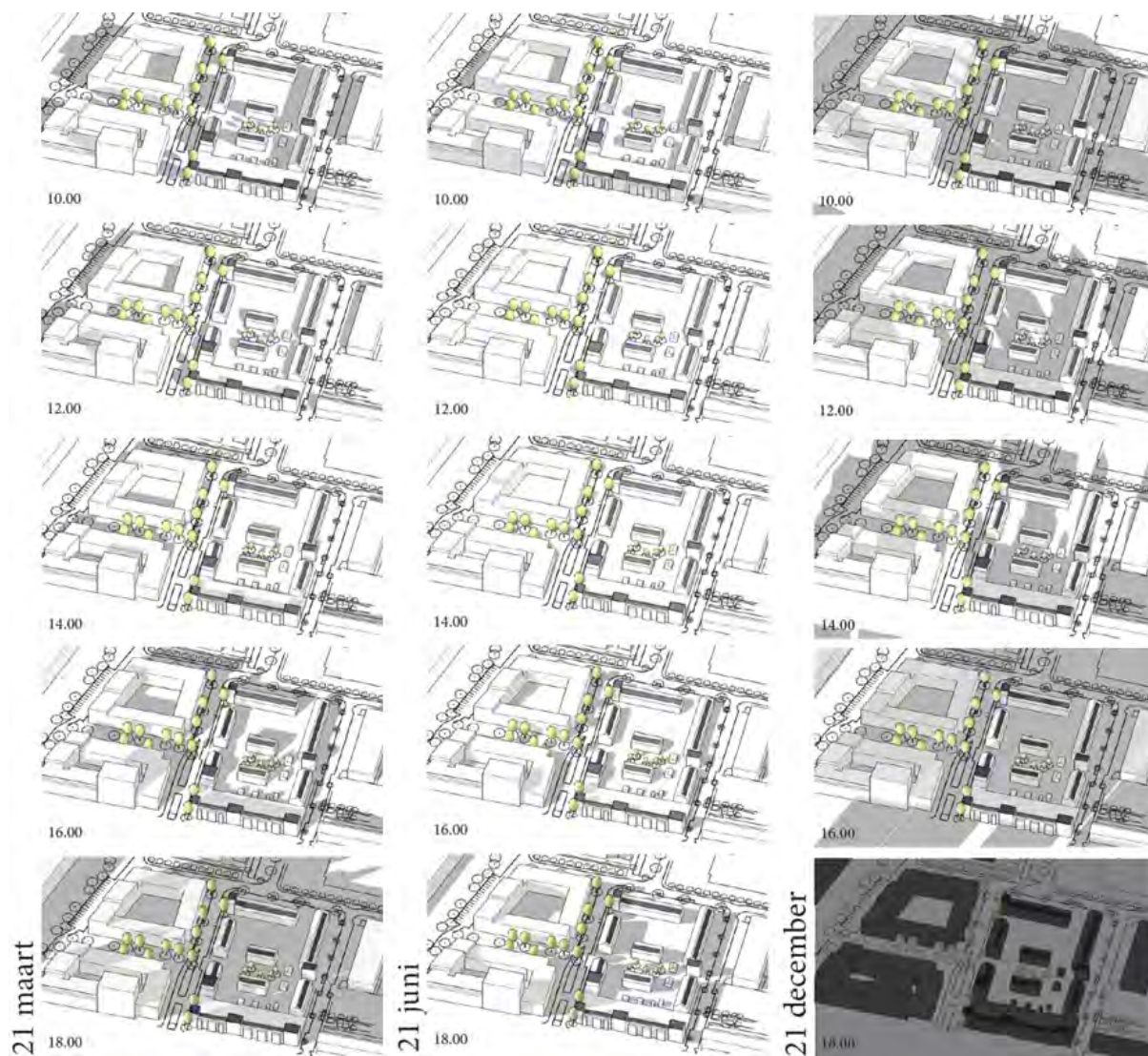
Verder is blok T zorgvuldig ontworpen. Het parkeren wordt in het blok opgelost. Aan de straat komen de woningen, met ruime raampartijen en buitenruimten, met de voordeuren direct aan het trottoir. Dit zorgt voor leven in en aan de openbare ruimte. Door het gebruik van bakstenen krijgt het gebouw een vriendelijke uitstraling. Door variatie in hoogte en de verschillende soorten gevelopeningen oogt het niet als een bakstenen monoliet, maar als een samengesteld gebouw met veel aandacht voor de beleving vanaf de stoep.

Windhinder

Bij bebouwing met een maximale hoogte zoals in voorliggend bestemmingsplan is voorgeschreven, is een windhinderonderzoek niet noodzakelijk. Dat neemt niet weg dat windhinder een aandachtspunt is. Vaak leidt een vernauwing tussen hoogbouw of zelfs lagere gebouwen tot windhinder, maar daar is hier geen sprake van. Ook solitaire hoogbouw kan veel wind 'vangen' en daarmee hinder op maaiveld veroorzaken. Door te kiezen voor de positionering van de hogere bouwvolumes tussen aangrenzende bouwvolumes (onderdeel van een bouwblok) zal de valwind bij het voorgestelde gebouwencomplex aanzienlijk minder zijn dan bij solitaire hoogbouw. Voor de mogelijke valwind die langs de straatgevel naar beneden valt zal er aandacht zijn voor aanvullende maatregelen die de valwind kunnen breken, zoals luifels en gevelsprongen.

Schaduwwerking en bezonning

Uit een schaduwstudie blijkt dat in het woonblok voldoende zon komt op zonnige momenten. Zeker bij maatgevende momenten in voor- en najaar wordt gedurende een dag in iedere woning voldoende zonlicht gehaald en zijn er buitenruimten mogelijk met zon op een bepaald moment van de dag. De variatie in hoogte zorgt ook voor variatie in toetreding van zonlicht, wat het binnenterrein langer licht maakt (zie Afbeelding 4.4).



Afbeelding 4.4: Visualisaties van schaduwstudie deelplan De Tramlus en omgeving

Verkeer

Ontsluiting woongebied en aangrenzende bedrijven en terreinen

Een goede wijkontsluiting is van belang om het bestemmingsverkeer van en naar de toekomstige appartementen in het plangebied goed te laten doorstromen. De voorgenomen ontwikkeling betreft nieuw woongebied. In het vigerende bestemmingsplan De Sniep uit 2011 is dan ook geen bestaande verkeersstructuur en ontsluiting van het plangebied aanwezig. Deze verkeersstructuur zal met voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt en aansluiten op de bestaande structuur.

Met de realisatie van het wooncomplex dat mogelijk wordt gemaakt in voorliggend bestemmingsplan zal het tracé van de straat Het Pontveer en hiermee de primaire ontsluiting van het gebied (in de verkeerskundige structuur van Plantage de Sniep) wijzigen. Deze verandering is ingezet met de vaststelling van het bestemmingsplan voor het naastgelegen deelplan De Wissel, ten oosten van De Tramlus. Tenslotte wordt de ligging van de keerlus van de tram aangepast waardoor binnen dat gebied ruimte ontstaat voor woningbouw. In Afbeelding 4.1 is de stedenbouwkundige structuur van het plangebied en de omgeving aangegeven. De ingang van de parkeervoorziening ligt aan de oostzijde, wat betekent dat het plangebied wordt ontsloten via Het Pontveer die aansluit op de Muiderstraatweg (s113). Voor nooddiensten is het wooncomplex alzijdig bereikbaar.

Parkeren

Het parkeren voor de bewoners wordt geheel op eigen terrein voorzien. Toekomstige bewoners en gebruikers komen dan ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning in het openbaar gebied. De parkeernormen voor het deelplan zijn afhankelijk van de doelgroep en het woningsegment. Voor de sociale huurappartementen is een parkeernorm vastgesteld van 0,9 en voor de woningen in het

middensegment een norm van 1,1 per woning. Deze normen zijn beide inclusief een bezoekersparkeernorm van 0,25 per woning.

De parkeeroplossing wordt gerealiseerd in de begane grondlaag in het binnenhof, met op het dak verblijfsgebied en tuinen. De voorgevel van het carré wordt bepaald door woningen met voordeuren aan de straat met hier achter gelegen de parkeeroplossing. De entree van de parkeergarage binnen het plangebied wordt aan de oostzijde van het woonblok gepositioneerd en sluit aan op Het Pontveer.

Openbaar vervoer

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

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

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

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

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

5.2 Bedrijven en milieuzonering

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

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

- het bedrijf Pantar aan de Krikenoord, ten noordoosten van het plangebied;
- het bedrijventerrein Verrijn Stuart, ten zuiden van het plangebied;
- de tramlus, waarbij deze wordt beschouwd als inrichting (vanwege de functie als eindhalte).

Voor wat betreft het bedrijf Pantar (milieucategorie 3.2), geldt dat moet worden uitgegaan van een richtafstand van maximaal 50 meter op het aspect geluid (uitgaande van gebiedstype gemengd gebied). De afstand tot het plangebied bedraagt circa 100 meter. Tussen het plangebied en het bedrijf is bovendien andere (woon-)bebouwing geprojecteerd. Gelet op de feitelijke afstand tot het bedrijf en de tussenliggende bebouwing is het aannemelijk dat het plan ten aanzien van genoemd bedrijf inpasbaar is.

Voor wat betreft het bedrijventerrein Verrijn Stuart is gekeken naar de geluidcontour die gedeeltelijk over het plangebied van bestemmingsplan De Tramlus ligt. Deze geluidcontour ligt ter plaatse van de verkeersbestemming, niet ter plaatse van de bestemming Wonen. Dat betekent dat het plan ten aanzien van genoemd bedrijventerrein inpasbaar is.

Voor wat betreft de tramlus geldt dat deze direct grenst aan het plangebied. Het aspect geluid is hier maatgevend. Ook het aspect trillingen is daarnaast relevant. In paragraaf 5.4 en 5.5 wordt op deze aspecten ingegaan.

Conclusie

Uit oogpunt van bedrijven en milieuzonering is het plan planologisch inpasbaar, met inachtneming van de aanvullende overwegingen zoals vermeld in paragraaf 5.4 en 5.5.

5.3 Luchtkwaliteit

Het onderhavige plan omvat het omzetten van de bestemming Verkeer naar de bestemming Wonen. Deze verandering zal de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechteren, gelet op het relatief beperkte aantal woningen. Een nader onderzoek is daarom niet vereist.

5.4 Geluidhinder

Wettelijk kader

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

bedrijf/industrieterrein. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen.

Plansituatie

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

- Spoorlijn door Diemen van aansluiting spoorlijn Amsterdam – Weesp tot aansluiting Duivendrecht, geocode 027.
Met dien verstande dat alle woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB in principe opgenomen moeten worden in het maatregelonderzoek.
- Het wegverkeerslawaaï ten gevolge van:
 - a. de Muidersstraatweg;
 - b. de Provincialeweg (Weteringweg);
 - c. de 30 km/u-straten (in het kader van het vereiste van goede ruimtelijke ordening).Met dien verstande dat alle woningen met een geluidbelasting van meer dan 48 dB in principe opgenomen moeten worden in het maatregelonderzoek.
- Het industrielawaai ten gevolge van de keerlus van tramlijn 9 die om de bebouwing van dit plan is gelegen.
Met dien verstande dat alle woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) in principe opgenomen moeten worden in het maatregelonderzoek.

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

Resultaten onderzoek

Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van de geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Daarnaast wordt de binnentuin aangemerkt als geluidluwe buitenruimte. Indien sprake is van een overschrijding dan is onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarden in de Wet geluidhinder dan wordt aangegeven voor welke objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld. Omdat ten plaatse van De Tramlus geen bebouwing was voorzien in het vigerende bestemmingsplan De Sniep (2011), zijn voor dit gebied destijds geen hogere waarden afgegeven. Parallel aan het opstellen van voorliggend bestemmingsplan wordt daarom een hogere waardenprocedure doorlopen.

Hierna worden de diverse geluidbronnen die van invloed zijn op plangebied De Tramlus besproken. Dit betreft een samenvatting van een integrale beschouwing die in Bijlage 1 van de toelichting is opgenomen.

Railverkeerslawaaï

Zonder het nemen van aanvullende maatregelen langs de spoorlijn Weesp-Duivendrecht wordt de maximale ontheffingswaarde op een groot aantal woningen in deelplan De Tramlus overschreden. Maar door het plaatsen van een 2,5 meter hoog scherm over een lengte van 161 meter wordt de geluidbelasting van het railverkeerslawaaï beperkt tot maximaal 63 dB. Deze geluidbelasting voldoet aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

De geluidbelasting op de gevels loodrecht op het spoor is maximaal 58 dB. Dit is de optredende geluidbelasting met de bestaande voorzieningen in de vorm van schermen (circa 1 meter hoogte) en raildempers voortkomend uit het Tracébesluit OV-SAAL.

Hogere waarden railverkeerslawaaï

Met afschermdende voorzieningen kan dus nog steeds niet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 55 dB. Het is dus nodig om hogere waarden vast te stellen, namelijk:

- 22 woningen met een waarde tussen 56 en 61 dB. Twee woningen hebben geen geluidluwe gevel

- en buitenruimte.
- 3 woningen met een waarde tussen 62 en 68 dB. Deze woningen hebben wel een geluidluwe gevel en buitenruimte.

Aan het eind van deze paragraaf is aangegeven welke aanvullende stedenbouwkundige maatregelen moeten worden genomen om op alle woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte te bewerkstelligen en zo hogere waarden te kunnen verkrijgen.

Wegverkeerslawaaï

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

- Muiderstraatweg (inclusief tramlijn 9): 61 dB.
- Weesperstraat: 38 dB
- Provincialeweg: 45 dB.
- Prins Bernhardlaan (aan de andere zijde van het spoortalud): 41 dB.

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

- Rijkswegen: maximaal 45 dB.
- 30 km/u-straten (in het kader van de goede ruimtelijke ordening, getoetst als voor de Wet geluidhinder): 51 dB.

Hiermee voldoen, afgezien van de Muiderstraatweg en de 30 km/u-straten, alle wegen aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de Muiderstraatweg (inclusief tramlijn 9) treedt op aan de buitenkant aan de zuidzijde van het woonblok De Tramlus. Hier bedraagt de geluidbelasting maximaal 61 dB. De buitengevels aan de spoorzijde en de oostzijde ondervinden een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde van 48 dB. De geluidbelasting op de woningen ten gevolge van de 30 km/u-straten is ten hoogste 51 dB. De milieusituatie ten gevolge van de 30 km/u-straten op de nieuwbouwlocatie kan worden beoordeeld als “redelijk”.

Op geen enkel appartement wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaaï overschreden. Met een hogere waarde, van 49 dB tot maximaal 63 dB, kunnen deze alsnog gerealiseerd worden.

Op de Muiderstraatweg wordt in de toekomstige situatie een geluidreducerende wegdekverharding toegepast. De uitgevoerde berekeningen en gepresenteerde geluidbelastingen zijn inclusief dit geluidreducerende asfalt.

Hogere waarden wegverkeerslawaaï

De geluidbelasting als gevolg van de Muiderstraatweg (inclusief tramlijn 9) voldoet aan de maximale waarde van 63 dB. Voor de realisatie van de woningen moeten hogere waarden worden aangevraagd om te voldoen aan de voorkeurswaarde voor:

- 38 woningen met een waarde tussen 49 en 54 dB. Alle woningen hebben een geluidluwe gevel en buitenruimte;
- 3 woningen met een waarde tussen 55 en 59 dB. Alle woningen hebben een geluidluwe gevel en buitenruimte;
- 54 woningen met een waarde tussen 60 en 63 dB. 9 woningen hebben geen geluidluwe gevel en buitenruimte.

De geluidbelasting als gevolg van de tramkeerlus los van de Muiderstraatweg voldoet aan de maximale waarde van 63 dB. Voor de realisatie van de woningen moeten hogere waarden worden aangevraagd om te voldoen aan de voorkeurswaarde voor:

- 81 woningen met een waarde tussen 49 en 54 dB. 8 woningen hebben geen geluidluwe gevel en buitenruimte.

Aan het eind van deze paragraaf is aangegeven welke aanvullende stedenbouwkundige maatregelen moeten worden genomen om op alle woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte te bewerkstelligen en zo hogere waarden te kunnen verkrijgen.

Keerlus tramlijn 9 - industrielawaai: beoordeling in het kader van de goede ruimtelijke ordening

Het geluid vanwege tramlijn 9 wordt berekend als onderdeel van het wegverkeer ten gevolge van de Muiderstraatweg. Op het punt waar de tramlus zich afscheidt van de Muiderstraatweg wordt de tramlus als aparte bron gezien voor de Wet geluidhinder en getoetst als wegverkeer (inclusief 5 dB aftrek ex artikel 110g). Daarom wordt in het kader van de goede ruimtelijke ordening een berekening uitgevoerd van de optredende geluidniveaus.

Op basis van geluidmetingen aan de bestaande keerlus is een akoestisch rekenmodel opgesteld. Met behulp van dit rekenmodel is de geluidbelasting vanwege de trams in de keerlus ter plaatse van de beoogde woningbouw in het plangebied berekend. De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de tramlus treedt op aan de noorzijde van woonblok De Tramlus. Hier bedraagt de geluidbelasting maximaal 53 dB. Hieruit blijkt dat de geluidbelastingen ten gevolge van de tramlus op de woningen in het plangebied de voorkeurswaarde van 48 dB overschrijden, maar ruim voldoen aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB waarmee deze als acceptabel kunnen worden gekwalificeerd.

Een ander belangrijk aspect van de keerlus van tramlijn 9 is het piekgeluid (boog- en stootgeluid) ten gevolge van het berijden van de keerlus door de trams. Om dit te kunnen beoordelen uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening zijn de relevante waarden uit het Activiteitenbesluit als richtwaarde beschouwd. De richtwaarden voor de geluidwering van woon- en slaapvertrekken aan de buitenzijde van de woonblok De Tramlus bedragen dan (dag, avond, nacht) 31, 36 en 41 dB(A).

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

Daarnaast zijn er maatregelen denkbaar om het geluid vanwege de keerlus terug te dringen zoals:

- toepassing van een zo stil mogelijke bovenbouwconstructie van de trambaan van de keerlus;
- uitvoering van het terrein om de keerlus met zo veel mogelijk "akoestisch zachte bodem";
- aanbrengen van een smeerinstallatie om het aantal keren dat booggeluid optreedt ten gevolge van de keerlus te beperken.

De genoemde maatregelen aan de bron zullen worden getroffen. Hierdoor en door het aanbrengen van maximale geluidwering aan de gevels kan bij het merendeel van de woningen worden voldaan aan de richtwaarde voor de binnenwaarde (zie Bijlage 2 Piekgeluid). Uit genoemde bijlage blijkt evenwel ook dat in de nabije toekomst voor vier woningen niet aan die richtwaarde voldaan kan worden. Bijkomend aspect is verder dat op dit moment het GVB met ouder materieel op lijn 9 rijdt. Dit heeft als gevolg dat tijdelijk voor 18 woningen niet aan de richtwaarde kan worden voldaan, omdat door het nu ingezette oudere trammaterieel het piekgeluid hoger is dan het eerder ingezette Combino-materieel en het toekomstige in te zetten nieuwe materieel.

Het voorgaande betekent dat de gemeente Diemen op dit punt een nadere afweging moet maken tussen de algemene belangen die met dit woningbouwplan zijn gemoeid en de aanvaardbaarheid van een overschrijding van de richtwaarden voor het piekgeluid. In de hiervoor genoemde bijlage 2 is deze overweging gemaakt. De gemeente Diemen komt tot de conclusie dat deze mate van overschrijding aanvaardbaar is. In het kort zijn de argumenten hiervoor als volgt.

- Het aantal overschrijdingen in de toekomstige situatie blijft beperkt tot vier woningen.
- De kans dat in de nachtperiode (5:56-7:00 uur en 23:00-1:00 uur) piekgeluid optreedt blijft beperkt tot 9-14 keer per etmaal.
- Het tijdelijke groter aantal overschrijdingen van 18 woningen zal met ingang van het derde kwartaal van 2021 afnemen vanwege de uitfasering van het oudere trammaterieel (in bijlage 2 worden hiertoe drie scenario's beschreven).

Specifieke stedenbouwkundige maatregelen

Om op alle woningen met een hogere waarde te voldoen aan een luwe gevel en buitenruimte dienen stedenbouwkundige maatregelen genomen te worden. In hoofdstuk 10.2 van Bijlage 1 staat exact beschreven voor welke woningen welke maatregelen genomen dienen te worden. In algemene zin betreffen de maatregelen:

- voor een aantal woningen dient een volledig dicht balkon te worden gerealiseerd in verband met een geluidluwe buitenruimte;
- voor een aantal woningen dient een volledig dicht balkon te worden gerealiseerd in verband met een geluidluwe gevel.

Voor een aantal woningen blijkt het door de stedenbouwkundige indeling van het bouwblok niet mogelijk om met het voorziene aan te brengen pakket van maatregelen zowel een luwe gevel en als een luwe buitenruimte. Dit is aan de orde voor een beperkt aantal woningen op de hoeken die door een eenzijdige oriëntatie alleen een gevel aan de meest geluidbelaste zijde beschikbaar hebben. Daarom wordt de geluidluwe buitenruimte voor deze woningen beoogd in de geluidluwe gemeenschappelijke binnentuin op de 1e verdieping. Hiermee wordt voldaan aan het Hogere waarden beleid van de Gemeente Diemen.

Conclusie

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

- De gevels aan de spoorzijde zullen zonder aanvullende afscherpende maatregelen als een dove gevel moeten worden uitgevoerd.
- Voordat de woningen bewoond mogen worden, moeten de raildempers op de buitenste sporen zijn aangebracht (zoals opgenomen in het Tracébesluit OV-SAAL). De berekeningen zijn op basis van deze maatregelen uitgevoerd.
- Aangezien de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt overschreden, ondanks de plaatsing van raildempers, is het nodig om ofwel stedenbouwkundige maatregelen aan de gevels te nemen of om afscherpende voorzieningen langs het spoor te plaatsen. Door plaatsing van een 2,5 meter hoog scherm wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.
- De gangbare richtwaarden voor het optredende geluidniveau als gevolg van de tramkeerlus binnen in de woning, worden voor slaapvertrekken in aanzienlijke mate overschreden. Deze kunnen alsnog gehaald worden door de slaapvertrekken aan de binnenzijde van het carré te situeren en voor de woonvertrekken voldoende geluidwering van de gevel aan de zijde van de tramkeerlus te realiseren. Deze maatregelen zullen worden getroffen.
- Gezien de grote impact die het booggeluid van trams kan hebben, wordt het maximale gedaan om het geluid te beperken. Naast de voorgestelde technische maatregelen valt te denken aan het geven (en handhaven) van instructies aan trambestuurders om in de lus zacht en voorzichtig te rijden.

Hogere waarden

Daarnaast moeten hogere waarden worden aangevraagd voor de volgende woningen:

- Vanwege railverkeerlawai:
22 woningen met waarde tussen 56 en 61 dB;
3 woningen met waarde tussen 62 en 68 dB.
- Vanwege wegverkeerlawai (Muiderstraatweg incl tramlijn 9):
38 woningen met waarde tussen 49 en 54 dB;
3 woningen met waarde tussen 55 en 59 dB;
54 woningen met waarde tussen 60 en 63 dB.
- Vanwege wegverkeerslawai (tramlus los van de Muiderstraatweg):
81 woningen met een waarde tussen 49 en 54 dB.

Hiermee wordt aan de voorwaarden voldaan. Het hogere waarden besluit wordt gelijktijdig met voorliggend bestemmingsplan in procedure gebracht.

Cumulatieve geluidbelasting

Met het oog op cumulatie van geluidbronnen is getoetst aan de maximaal toelaatbare cumulatieve waarde voor binnenstedelijk wegverkeer van 68 dB. De berekende waarde (getoetst als wegverkeerslawai) bedraagt maximaal 66 dB. Er wordt daarom voldaan aan de genoemde maximaal toelaatbare cumulatieve waarde, mits de geluidwering van de gevel wordt gedimensioneerd voor de cumulatieve geluidbelasting.

Afweging inzake piekgeluid

Om een inschatting te kunnen maken of er qua piekgeluid sprake is van goede ruimtelijke ordening is ervoor gekozen het plan te toetsen aan de hand van de normen uit het Activiteitenbesluit (zie hiervoor

Voor de woningen dienen dusdanige maatregelen aan de geluidwering van de gevels te worden aangebracht dat in de slaaptrekken aan een richtwaarde van 45 dB(A) en in woonvertrekken aan een richtwaarde van 50 dB(A) ten gevolge van de piekgeluiden L_{Amax} van het boog- en stootgeluid wordt voldaan, met de kanttekening dat wordt toegestaan:

- in de tijdelijke situatie voor hoogstens 18 woningen (met 22 slaapvertrekken) een overschrijding in de slaapvertrekken van maximaal 7 dB(A);
- in de nieuwe, permanente situatie voor hoogstens 4 woningen een overschrijding in de slaapvertrekken van maximaal 4 dB(A).

De gemeente Diemen overweegt dat de genoemde overschrijdingen aanvaardbaar zijn, waarbij uitdrukkelijk wordt verwezen naar hetgeen hieromtrent in de hiervoor genoemde bijlage 2 is overwogen.

5.5 Trillingshinder

In het kader van het bestemmingsplan is een trillingenonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 3). Dit onderzoek dient om inzicht te verkrijgen in de trillingniveaus vanwege railverkeer en de tramkeerlus. Voor de beoordeling van de in de woning te verwachten trillingen is uitgegaan van de streefwaarden voor de maximaal optredende trillingssnelheden zoals opgenomen in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006.

Onderzoeksresultaten

Op basis van metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden, zoals aangegeven in de Richtlijn SBR, ruim zullen worden overschreden. Teneinde voor woonblok de Tramlus te voldoen aan de criteria van de SBR dienen de trillingsterkten naar verwachting met een factor 3 à 4 gereduceerd te worden. Deze overschrijding wordt bepaald door het rijden van de trams door de bochten. Als gevolg van passerende treinen zullen de na te streven waarden eveneens worden overschreden. De trillingsterkten dienen naar verwachting met een factor 3 te worden gereduceerd om te voldoen. Deze situatie is technisch oplosbaar en dient te worden betrokken bij de bouwfase van de woningen.

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

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

In een later stadium, wanneer de daadwerkelijke constructieve en bouwkundige uitvoering bekend is, kan middels dynamische berekeningen nader inzicht gegeven worden in mogelijkheden om de trillingsterkten te reduceren. Ook kan middels deze berekeningen inzicht worden verkregen in de optredende trillingsterkten in het gehele gebouw en in hoeverre de overschrijding lokaal of juist in het overgrote deel van het gebouw optreedt.

Aanvullend onderzoek (actualisatie)

Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd ten einde het hiervoor beschreven onderzoek te actualiseren. Dit aanvullende onderzoek is opgenomen in Bijlage 4 van deze toelichting. De aanleiding voor deze actualisatie is de voorgenomen tijdelijke inzet van ouder trammaterieel op lijn 9. Het onderzoek geeft inzicht in het verschil in trillingniveau tussen de situatie met bestaand (13G en 14G of Combino) dan wel nieuw trammaterieel en het voorgenomen oudere trammaterieel (12G).

Ten opzichte van het onderzoek uit 2017 kan op basis van de meetresultaten worden gesteld dat bij

het (hier relevante) rechte deel van de trambaan lagere trillingsniveaus zijn te verwachten, maar bij de bochten hogere trillingsniveaus.

Het resultaat van de actualisatie geeft geen aanleiding de hiervoor opgenomen analyse dan wel de hierna opgenomen conclusie, beide zoals eerder opgenomen in het ontwerp van dit bestemmingsplan, bij de vaststelling van dit bestemmingsplan te herzien.

Conclusie

Trillingen zullen optreden in het plangebied als gevolg het rijden van trams in de bochten van de lus en als gevolg van passerende treinen. De situatie is technisch oplosbaar in de bouwconstructie. De kosten hiervan zijn aanvaardbaar en hebben daarmee geen consequenties voor de economische uitvoerbaarheid. De exacte maatregelen zullen in de bouwfase worden uitgewerkt, als berekeningen beschikbaar komen op basis van de daadwerkelijke constructieve en bouwkundige uitvoering van het woonblok.

5.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

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

Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Risicobronnen

Er is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidssituatie in het plangebied De Tramlus. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de rapportage "Externe veiligheidsonderzoek postzegelbestemmingsplan - deelplan De Tramlus". Het rapport is opgenomen in Bijlage 5 van deze toelichting.

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

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

Plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied

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

meter van het plangebied. Het onderzoek concludeert het volgende ten aanzien van plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied:

- Voor ruimtelijke ontwikkelingen langs een Basisnet route kan een berekening van het plaatsgebondenrisico achterwege blijven en wordt er getoetst aan het voor het plaatsgebonden risico conform de afstanden uit de Regeling basisnet (bijlage 2, kolom 3). Het plaatsgebonden risico varieert op het traject van 1 meter en 6 meter gemeten vanuit het hart van de spoorlijn. Het plangebied ligt hier buiten. Hieruit kan worden opgemaakt dat het plaatsgebonden risico van de spoorlijn geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan.
- Het plasbrandaandachtsgebied van het spoortraject Diemen – Amersfoort bedraagt een afstand van 30 meter vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel. De grens van het plangebied ligt op ruim 30 meter en de toekomstige bebouwing op 40 meter vanuit de buitenste spoorstaven van de spoorbundel. Dit betekent dat het plasbrandaandachtsgebied van de spoorlijn geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan.

Groepsrisico

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

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

Mogelijkheden zelfredzaamheid en rampenbestrijding

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

De mogelijkheden voor rampenbestrijding

De mogelijkheden voor het bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen op de spoorlijnen en de weg zijn beperkt. In het planbied zal de brandweer zich inzetten op het redden van mensen en het blussen van de secundaire branden. Dit betekent dat het plangebied bereikbaar moet zijn en voorziet in voldoende bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen. Het plangebied is voor nooddiensten via alle zijden bereikbaar. De brandweer is betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte.

In overleg met de Brandweer Amsterdam-Amstelland is besloten dat de gemeente Diemen voor deelplan De Tramlus een opstelplaats voor een brandweerauto aangeeft in het openbaar gebied als secundaire bluswatervoorziening aan open water, op maximaal 180 meter vanaf het deelplan, als aanvulling op de primaire bluswatervoorziening (brandkranen). Deze opstelplaats in de openbare ruimte wordt verwerkt in de vergunningaanvraag. De hydranten voor de brandweer worden aangesloten op het waterleidingnet. Het wwonblok krijgt meerdere trappenhuizen en wordt ook van meerdere kanten bereikbaar voor de brandweer. Bij het plaatsen van de hydranten wordt met de diverse trappenhuizen rekening gehouden.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid

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

De woningen aan de zijde van de spoorbaan zijn omgedraaid ten opzichte van de overige woningen binnen het deelplan. Hierdoor vluchten de bewoners van een eventuele brandhaard af en niet er naar toe. De vluchtweg gaat dan door het trappenhuis naar het parkeerdek waar meerdere uitgangen op uitkomen. Door het omdraaien van de woningen aan de zijde van de spoorbaan is de gevel aan deze zijde significant anders geworden; deze gevel - zonder balkons en met minder kozijnoppervlak - is beter bestand tegen hittestraling. Tevens worden in de parkeergarages brandcompartimenten opgenomen.

Aan bewonersvoorlichting wordt tot slot in overleg met de ontwikkelaar uitvoering gegeven,

bijvoorbeeld in de vorm van bebording/bewijzing in de trappenhuizen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan uit oogpunt van externe veiligheid aanvaardbaar is. Wel moet een lichte toename van het groepsrisico vanwege de ligging nabij de spoorlijn beperkt verantwoord worden. Op het (kunnen) voldoen aan deze voorwaarden bestaat voldoende zicht, waardoor het plan uit oogpunt van externe veiligheid planologisch gezien als goed inpasbaar kan worden geacht.

5.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

Plansituatie

Voor het plangebied zijn er twee bodemonderzoeken uitgevoerd, bestaande uit een verkennend bodemonderzoek uit 2015 en een geactualiseerd onderzoek uit 2018. Het verkennend bodemonderzoek heeft daarbij voor het geactualiseerde onderzoek gediend als het vooronderzoek, wat is uitgebreid met veldwerk. Beide onderzoeken zijn conform de NEN5725 en NEN5770 normen uitgevoerd. Het bodemonderzoek uit 2015 is opgenomen in Bijlage 6 en het geactualiseerde bodemonderzoek uit 2018 is opgenomen in Bijlage 7.

Op basis van het verkennende onderzoek uit 2015 is gebleken dat er lichte verontreiniging van minerale olie in de bovengrond is aangetroffen, het geactualiseerde onderzoek uit 2018 bevestigt dit. Dit valt mogelijk te relateren aan de aanwezige puinbijmenging en de bouwweg ter plaatse. De puinhoudende ondergrond is deels sterk verontreinigd en dus niet hertoepasbaar. Verder is er geen asbest aangetroffen. In het grondwater zijn plaatselijk licht verhoogde concentraties xylenen en zink aangetroffen, en bij het zuidelijke terreindeel is er een licht verhoogde concentratie barium gemeten. Echter vormen deze concentraties geen belemmering voor de ontwikkeling van het gebied.

Op basis van de bovenstaande onderzoeksresultaten zijn vanuit milieuhygiënisch opzicht geen belemmeringen voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Door de aard en concentraties van de in de grond aanwezige stoffen kent bij eventuele graafwerkzaamheden vrijkomende grond mogelijk een beperkt hergebruik.

Conclusie

Het plan is uit oogpunt van bodemkwaliteit haalbaar en uitvoerbaar.

5.8 Water

Wettelijk kader

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

Het wijzigen van bestemming Verkeer in de bestemming Wonen heeft geen substantiële invloed op het aandeel verharding dan wel anderszins op de waterhuishouding, zowel kwalitatief als kwantitatief ten opzichte van bestemmingsplan Plantage de Sniep uit 2011. De inrichting wordt in nauw overleg met

Waternet uitgevoerd. In voorliggend plan wordt deze inrichting planologisch vastgelegd. Onderstaand zijn de belangrijkste waterhuishoudkundige elementen beschreven.

Peilbeheer en watersysteem

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

Verharding en compensatie

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

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

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

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

Afvalwater en hemelwater

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

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

Grondwater

De zorgplicht grondwater is in de wet (Ww art. 3.6) als volgt geformuleerd: "het in het openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van het Waterschap of de provincie behoort."

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

Peil

Deelplan Pontveer wordt op NAP +0,45 meter (vloerpeil) aangelegd. Hierbij is het polderpeil van de Diempolder (NAP -1.90 meter) als uitgangspunt genomen.

Wateradvies waterbeheerder

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

Conclusie

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

5.9 Ecologie

Het plan zelf geeft geen aanleiding tot hernieuwd ecologisch onderzoek. Sinds de vaststelling van het geldende plan in 2011 is het gebied uitsluitend benut als tramlus.

Overweging en conclusie

Het plangebied betreft een terrein dat in de huidige situatie uitsluitend als tramkeerlus wordt gebruikt. Voor het verleggen van de gedeeltelijk ook in dit plangebied gelegen weg het Pontveer zijn op het terrein bovendien grondwerkzaamheden/activiteiten uitgevoerd. Om die reden kan met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gesteld dat de aanwezigheid van strikt beschermde plant- en diersoorten is uitgesloten. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor het plan.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

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

Overweging en conclusie

De volgende overwegingen onderbouwen dit standpunt:

- De onderhavige partiële herziening voorziet in een wezenlijk andere bebouwingsregeling, in zoverre dat op deze locatie geen bebouwing was voorzien binnen het vigerende bestemmingsplan. De met het voorliggende bestemmingsplan voorgenomen bebouwing is vergelijkbaar met reeds uitgevoerde bouwplannen in de directe omgeving, waar dezelfde archeologische verwachtingswaarde gold.
- Het archeologisch beleid is sinds de vaststelling van dat plan niet wezenlijk veranderd.
- Tijdens het bouwrijp maken van Plantage de Sniep zijn geen zodanige (onverwachte) vondsten gedaan, dat de bovenstaande conclusie moet worden verlaten of op zijn minst moet worden heroverwogen.

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

5.11 Overige

Kabels en leidingen

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

Luchthavenindelingsbesluit Schiphol 2014

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

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

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

Een bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen:

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

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

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

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

6.2 Toelichting op de regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Verkeer

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

Artikel 4 Wonen

Deze bestemming is toegekend aan het wooncomplex. Behalve het wonen zijn op enkele hoeken van het complex, en uitsluitend op de begane grondlaag, gemengde doeleinden toegestaan, zijnde één of meerdere van de functies: kantoor, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en horeca als bedoeld in categorie 1 van de Staat van horeca-activiteiten (zie Bijlage 1 regels 'Staat van horeca-activiteiten'). Dit is geregeld middels functieaanduidingen - specifieke vorm van gemengd 1 en 2. Tevens is een beperkte voorziening voor het openbaar vervoer mogelijk gemaakt op de begane grondlaag, met het oog op de ligging nabij het eindpunt van een tramlijn. Eveneens staat de bestemming - in ondergeschikte mate - de uitoefening toe van een aan huis

gebonden beroep of bedrijf. Daaraan zijn regels verbonden om ervoor te zorgen dat geen afbreuk wordt gedaan aan het woonkarakter. Geluidgevoelige voorzieningen zijn niet toegestaan.

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

De bouwregels zijn gebaseerd op de beoogde ruimtelijke opzet. Hierbij zijn maximum bouwhoogten aangeduid. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Het is noodzakelijk deze te realiseren om aan de gestelde parkeernormen te kunnen voldoen. Uitgangspunt is de bouw van een parkeervoorziening in één bouwlaag, welke verdiept, halfverdiept of op maaiveld wordt aangelegd.

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

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

Artikel 5 Leiding - Hoogspanning

De dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning geldt voor de gronden ter plaatse van de 150 kV hoogspanningsleiding. Behoudens de mogelijkheid van afwijken mogen de gronden uitsluitend gebouwd worden ten behoeve van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de dubbelbestemming.

Artikel 6 Leiding - Water

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

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering geldt voor de gronden waar een primaire waterkering is gelegen en heeft onder meer ten gevolge dat voor een aantal werkzaamheden een omgevingsvergunning is vereist. Ten opzichte van de situering in het vigerende bestemmingsplan is in dit plan de ligging van de dubbelbestemming gecorrigeerd, dit op verzoek van Waternet.

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel bevat de regel voor de geluidzone van het bedrijventerrein Verrijn Stuart, zoals opgenomen als gebiedsaanduiding op de verbeelding. Binnen deze zone mogen geen nieuwe geluidgevoelige functies en/of gebouwen worden gebouwd.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 12 Overige regels

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

Artikel 13 Overgangsrecht

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

Artikel 14 Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van de regels.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

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

Grondexploitatiewet

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

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

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat het bestuursorgaan, dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, overleg pleegt met instanties, zoals gemeenten, waterschappen, provinciale diensten en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De volgende instanties zijn over het voorontwerp bestemmingsplan geïnformeerd:

1. Veiligheidsregio/brandweer Amsterdam-Amstelland
2. ProRail
3. Waternet
4. Liandon
5. GGD
6. GVB

Van de onder 1 t/m 5 genoemde overlegpartners is een reactie ontvangen.

Inspraak

Het voorontwerp heeft van 19 januari tot en met 1 maart voor inspraak ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Tevens was het plan digitaal raadpleegbaar. De tervisielegging is bekend gemaakt in het Diemer Nieuws. De volgende belanghebbenden zijn hiervan separaat in kennis gesteld:

7. Pantar
8. Bpd
9. Heembouw/Didbv

Van laatstgenoemde belanghebbende is een reactie ontvangen.

10/11/12/13. Omwonenden

Daarnaast zijn van omwonenden vier inspraakreacties ontvangen.

Onderstaand zijn de reacties samengevat en beantwoord:

1. Brandweer Amsterdam-Amstelland

De adviseur brandveiligheid verwijst voor de reactie naar een eerder advies over het, eveneens in Plantage de Sniep gelegen, deelplan de Bottelarij. Daarin wordt aandacht gevraagd voor de volgende aspecten:

- Vluchtwegen
- Opstelplaatsen en blusvoorzieningen
- Constructie bestand maken aan hittestraling afkomstig van een ongeval met gevaarlijke stoffen
- Voorlichting bewoners

Reactie

Naar aanleiding van de reactie heeft een gesprek met de brandweer plaatsgevonden. In dat overleg is het volgende afgesproken:

- De woningen in deelplan T zijn aan de zijde van de spoorbaan omgedraaid. Hierdoor vluchten de bewoners van een eventuele brandhaard af en er niet (meer) naar toe. De vluchtweg gaat dan door het trappenhuis naar het parkeerdek waar meerdere uitgangen op uitkomen.
- Er worden opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen gerealiseerd.
De gemeente Diemen zal voor deelplannen T een opstelplaats voor een brandweerauto aangeven in het openbaar gebied als secundaire bluswatervoorziening aan open water, op maximaal 180m vanaf deelplan T, als aanvulling op de primaire bluswatervoorziening (brandkranen). Deze opstelplaats in de openbare ruimte zal worden gerealiseerd door de gemeente Diemen. De hydranten voor de brandweer worden aangesloten op het waterleidingnet. Het gebouw krijgt meerdere trappenhuisen voor de appartementen en wordt ook van meerdere kanten bereikbaar voor de brandweer. Bij het plaatsen van de hydranten zal met de diverse trappenhuisen rekening gehouden worden.
- Door het omdraaien van de woningen en hun privé entrees op de begane grond aan de zijde van de spoorbaan is de gevel aan deze zijde significant anders geworden; deze gevel -zonder balkons en met minder kozijnoppervlak- is beter bestand tegen hittestraling. Tevens worden in de parkeergarages brandcompartimenten opgenomen.
- Aan bewonersvoorlichting wordt in overleg met de ontwikkelaar uitvoering gegeven, bijvoorbeeld in de vorm van bebording/bewijzing in de trappenhuisen.

Het bovenstaande is alsnog in de toelichting verwerkt. Voor de regels en de verbeelding hebben deze punten geen gevolgen. Voor zover relevant zal de verdere uitwerking op bouwplanniveau plaatsvinden in kader van de toets Bouwbesluit.

2. ProRail

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingsonderzoek uitgebreider op te nemen in de conclusies van paragraaf 5.5.

Reactie

Aan het verzoek van ProRail is voldaan; de toelichting is op dit punt aangevuld.

3. Waternet

Waternet heeft aangegeven dat kan worden ingestemd met de waterparagraaf. Er worden geen belangrijke knelpunten voor het watersysteem verwacht.

Reactie

Het advies kan voor kennisgeving worden aangenomen.

4. Liandon

Het plan is te abstract om te kunnen zien of de belangen van de 150kV kabels in het geding komen. Liandon geeft in dit verband richtlijnen voor respectievelijk werkzaamheden in open ontgraving en heiwerkzaamheden.

Reactie

Het plan bevat een dubbelbestemming Leiding-Hoogspanning, waardoor in geval van werkzaamheden binnen deze bestemming gewaarborgd is dat met het belang de 150 kV kabel rekening wordt gehouden. Het bouwvlak ligt ruim buiten de voorgeschreven veiligheidsafstanden. Overigens is van de richtlijnen van Liander goede nota genomen. In voorkomend geval zal over dergelijke werkzaamheden overleg gevoerd worden met de leidingbeheerder.

Voor de inhoud van het bestemmingsplan heeft de opmerking van Liandon geen gevolgen.

5. GGD

De GGD onderschrijft het idee om in de tramlus een appartementencomplex te bouwen. De GGD constateert dat op het punt van geluid voldoende maatregelen worden genomen voor een prettig en gezond leefklimaat. De GGD stelt daarnaast een aantal aanpassingen voor die het plan nog gezonder kunnen maken:

- Maximale inzet van maatregelen om het booggeluid van trams te beperken;
- Aanvullende maatregelen om booggeluid van de trams te beperken, bijvoorbeeld instructies voor rijgedrag met handhaving voor trambestuurders;
- Forse verlaging van de parkeernorm (naar maximaal 0.2) en parkeerruimte fors beperken zodat de begane grond van het binnenterrein autovrij is; dit binnenterrein groen en bruikbaar maken voor alle bewoners om te zitten en lopen en voor kinderen om te spelen;
- Zorg dat alle woningen en in ieder geval alle sociale huurwoningen een stille en aangename zijde hebben (een zijde die uitkijkt op het binnenterrein);
- Informeer alle bewoners actief en op voorhand over de bijzondere geluidssituatie en bied hen daarmee de mogelijkheid om een goede afweging te maken.

Reactie

- Aan het verzoek ten aanzien van het booggeluid wordt voldaan: de in het rapport genoemde maatregelen zullen allemaal worden uitgevoerd;
- Voor de uitvoering en handhaving van het rijgedrag van trambestuurders is het GVB verantwoordelijk; de gemeente heeft hier geen rechtstreekse invloed op. Dat neemt niet weg dat de gemeente dit punt expliciet onder de aandacht van het GVB zal brengen en -indien nodig- houden.
- De gehanteerde parkeernorm is conform het gemeentelijk beleid in Diemen en afgestemd op de lokale situatie. De vergelijking met het hoogstedelijk milieu van Haven-Stad Amsterdam is in onze ogen onjuist. Een norm van 0.2 achten wij in de Diemense context dan ook niet reëel. Overigens is de toegepaste norm voor bewonersparkeren op eigen terrein wel lager dan door de GGD wordt aangehaald, nl. 0.65 en 0.85 voor respectievelijk sociale huur het middensegment. De gehanteerde normen 0.9 en 1.1. is inclusief bezoekersparkeren in openbaar gebied. De gebruikte parkeernorm heeft mede als doel om de kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen maximaliseren. Overigens functioneert het gesloten dek over de parkeerplaatsen als een binnenterrein, met de daarbij behorende inrichting en gebruiksmogelijkheden. Het gesloten dek wordt geheel als verblijfsgebied voor de bewoners ingericht. Voor een klein deel als privétuin bij de direct aangrenzende woningen, voor het overige als gemeenschappelijke tuin die voor alle bewoners toegankelijk is.
- Alle woningen beschikken over een geluidluwe zijde; merendeels doordat zij grenzen aan en uitkijken op het binnenterrein; waar dit -op de hoeken van bouwblokken- niet mogelijk is, krijgen de woningen aan de voorzijde een afsluitbare loggia en daarmee alsnog een geluidluwe zijde. Overigens kunnen de bewoners van alle woningen gebruik maken van de gemeenschappelijke -geluidluwe- binnentuin.
- Potentiele bewoners zullen zeker gewezen worden op de bijzondere ligging van het gebouw in de tramlus. Zij worden in staat gesteld de daarmee verband houdende voor- en nadelen af te wegen.

Aan de gevolgen van het booggeluid en de daarvoor te treffen maatregelen wordt in de toelichting extra aandacht besteed. Voor het overige hebben de opmerkingen geen gevolgen voor de inhoud van het bestemmingsplan. Voor zover relevant worden zij meegenomen in het kader van de bouwplanontwikkeling c.q. de omgevingsvergunning.

9. Heembouw/Didbv

- De ontwikkelaar vraagt zich af hoe de randvoorwaarden ten aanzien van de geluidbelasting die in de regels zijn opgenomen (artikel 4.2.1) zich verhouden tot het in ontwikkeling zijnde bouwplan, mede in relatie tot recent aanvullend onderzoek naar het tramgeluid.
- De ontwikkelaar vraagt om enkele ondergeschikte aanpassingen aan de hoogtelijnen en de begrenzing van de aanduiding Gemengd;
- Om de geplande zonnepanelen op het dak uit het zicht te houden, is de in het voorontwerp bestemmingsplan vastgelegde hoogte op een enkele plek onvoldoende. In verband hiermee wordt verzocht de hoogte van 16 meter aan de zijde van de Muiderstraatweg te wijzigen in 17 meter.

Reactie

- Na de tervisielegging van het voorontwerp is nieuwe informatie ter beschikking gekomen over de wijziging van inzet van materieel door het GVB op tramlijn 9 c.q. de toekomstige lijn 19. Naar

aanleiding hiervan is aanvullend onderzoek verricht. Dit onderzoek wijst uit dat de geluidbelasting (beperkt) hoger zal uitvallen dan op basis van eerder onderzoek werd aangenomen. Het eerdere onderzoek wees al een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden - en daarmee de noodzaak van een ontheffing hogere grenswaarden Wgh - uit. Gelijktijdig met het in procedure brengen van het (ontwerp)bestemmingsplan wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in procedure gebracht. De nieuwe onderzoeksuitkomsten kunnen en zullen in de procedure voor vaststelling van het hogere waarden besluit worden meegenomen. Ook bij de bouwplanontwikkeling zal hiermee rekening gehouden (moeten) worden. Artikel 4.2.1 van het bestemmingsplan voorziet in een juridische koppeling van het bestemmingsplan en het hogere waarden besluit. Er van uitgaande dat bij de bouwplanontwikkeling de wettelijk vereiste geluidwerende maatregelen aan de gevel worden getroffen, heeft dit artikel geen gevolgen voor de vergunbaarheid.

- De gevraagde aanpassingen aan de hoogte(lijnen) en aanduidingsbegrenzing zijn in de verbeelding van het plan verwerkt.

10/11. Omwonenden 1 en 2

2 inspraakreacties zijn gelijklopend en worden derhalve als één behandeld.

De insprekers hebben vraagtekens bij de stedenbouwkundige opzet van het ontwerp van de deelplannen M (Pontveer) en T (Tramlus). Zij vragen zich af wat de toegevoegde meerwaarde van woontorens is. Insprekers denken dat de voorgenomen verruiming van de bebouwingshoogtes meer nadelen oplevert dan voordelen. In dit verband noemen zij met name gevolgen voor de windlasten (turbulentie) en de bezonningssituatie.

Insprekers vragen het ontwerp daarom te heroverwegen. Zij stellen voor de bouwhoogtes gelijkmatiger te verdelen door hetzij de torens van plan M en T te schrappen (hetgeen resulteert in een lagere bebouwingsdichtheid), hetzij de volumes van beide blokken te herverdelen (bij gelijkblijvende bebouwingsdichtheid).

Reactie

Voor zover de reactie betrekking heeft op deelplan M, valt deze buiten de reikwijdte van voorliggend bestemmingsplan. Voor deelplan M is een ander bestemmingsplan van toepassing (bestemmingsplan Plantage de Sniep – deelplan Het Pontveer). Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk.

Stedenbouwkundige opzet

De gekozen stedenbouwkundige opzet van deelplan T (tramlus) is gebaseerd op de volgende overwegingen:

Entree gebied Plantage de Sniep / Diemen

Er is een hoger appartementengebouw gepland bij de entree aan de oostzijde en een hoogteaccent bij de onderdoorgang aan de westzijde. Deze hoogteaccenten moeten niet frontaal en allesoverheersend zijn, maar zodanig onderdeel uitmaken van de gehele Oost-westas dat ze een ritmiek creëren en variatie opleveren. Daarnaast moet de ervaring van de openbare ruimte niet worden aangetast. Dat betekent dat een hoogte-accent door de positionering (bijvoorbeeld iets teruggelegen) of opbouw (onderdeel van een doorlopend bouwblok) de beleving op de stoep niet onder druk zet. In een bouwblok kan variatie in bouwhoogte heel prima gaan, zonder dat dat ten koste gaat van de harmonie of logica op maaiveldniveau.

Ligging aan Oost-westas

Blok T maakt deel uit van de straatwand Muiderstraatweg/Hartveldseweg. Deze straat langs de vaart is historisch het hart van Diemen. De westelijke/bestaande wand heeft een bijzondere opbouw van nieuwe en oude panden. Met de kerk als herkenningspunt in deze wand. Een soortgelijk landmark willen we toevoegen aan de wand die nu gemaakt wordt ten oosten van het spoor. Ook deze wand bestaat uit verschillende onderscheidbare panden en kent een opbouw (in volume en ritmiek) met voldoende variatie.

Verdichten bij tramlus en spoorwegonderdoorgang

Door het verdichten en het toevoegen van een hoogteaccent ter hoogte van de tramlus, net naast de spoorwegonderdoorgang, wordt duiding gegeven aan de overgang tussen Plantage de Sniep en de rest van de as Muiderstraatweg/Hartveldseweg. Blok T wordt een bijzonder plek in Plantage de Sniep en Diemen. Rondom het blok komt de keerlus van tramlijn 9. Deze lijn verbindt Plantage de Sniep met Diemen en Amsterdam. Aan Blok T komt de in- en uitstaphalte, wat de plek maakt tot een duurzame woonlocatie en een centrale ontmoetingsplek.

Markeren van entrees Diemen en Plantage de Sniep

Voor het overige verkeer dat het gebied benadert vanuit het westen vormt Blok T ook de entree van Plantage de Sniep. Door het hoogte accent wordt de entree gemarkeerd. Samen met het gebouw aan de Sportlaan, die 6 lagen hoog is, vormen deze de markante punten van Plantage de Sniep. Daarmee wordt de monotonie in bouwhoogte van Plantage de Sniep doorbroken, maar dan wel alleen op de meest logische plekken en in een vorm die een verblijfsvriendelijke openbare ruimte niet aantast.

Hoogteaccent aan Muiderstraatweg

Blok T bestaat uit verschillende panden. Het is niet als 1 gebouw ontworpen. Hierdoor sluit het aan op de structuur van de overige bebouwing in Plantage de Sniep. Deze bebouwing heeft namelijk een sterke verticale indeling. Dit principe is ook gebruikt bij Blok T. De panden waaruit blok T bestaat kennen diverse bouwhoogten, variërend van 4 tot 6 bouwlagen, en een uitschieter van 9 bouwlagen. Bij het brede profiel van de Muiderstraatweg en het spoor past een hoogte accent van deze omvang. In het naastgelegen Blok M is een hoogteaccent opgenomen aan de spoorzijde. Door het hoogteaccent van Blok T juist aan de Muiderstraatweg te positioneren ontstaat meer dynamiek en wordt ook deze zijde en as geaccentueerd.

Beleving vanaf de stoep

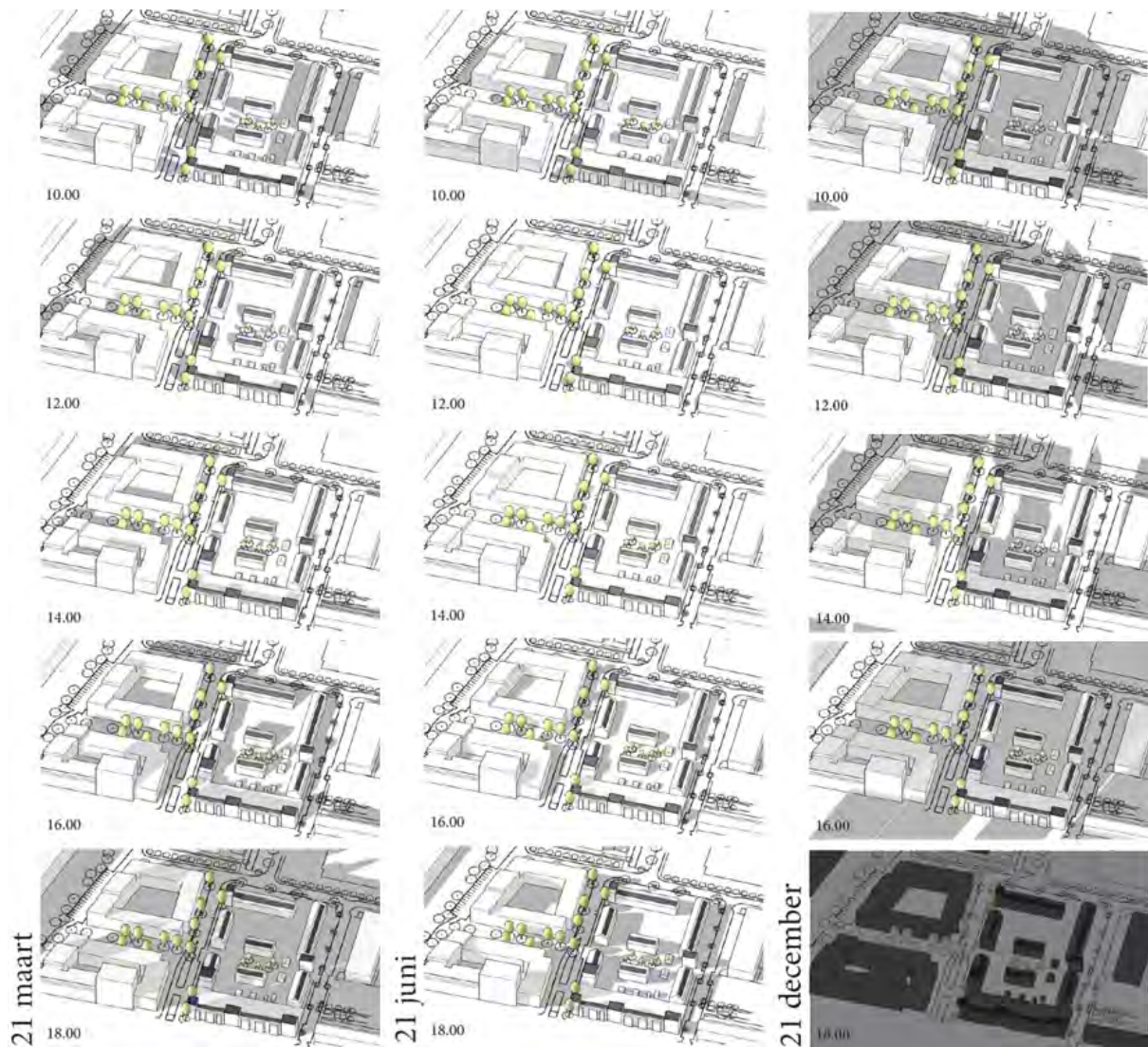
Verder is blok T zorgvuldig ontworpen. Het parkeren wordt in het blok opgelost. Aan de straat komen de woningen, met ruime raampartijen en buitenruimten, met de voordeuren direct aan het trottoir. Dit zorgt voor leven in en aan de openbare ruimte. Door het gebruik van bakstenen krijgt het gebouw een vriendelijke uitstraling. Door variatie in hoogte en de verschillende soorten gevelopeningen oogt het niet als een bakstenen monoliet, maar als een samengesteld gebouw met veel aandacht voor de beleving vanaf de stoep.

Windhinder

Bij bebouwing met een maximale hoogte zoals in het bestemmingsplan voorgeschreven is een windhinderonderzoek niet noodzakelijk. Dat neemt niet weg dat het wel een aandachtspunt is. Vaak leidt een vernauwing tussen hoogbouw (of zelfs lagere gebouwen, denk aan de ruimte tussen Theater De Omval en het gemeentehuis) tot windhinder, maar daar is hier geen sprake van. Ook solitaire hoogbouw kan veel wind 'vangen' en daarmee hinder op maaiveld veroorzaken. Door te kiezen voor de positionering van de hogere bouwvolumes tussen aangrenzende bouwvolumes (onderdeel van een bouwblok) zal de valwind bij het voorgestelde gebouwencomplex aanzienlijk minder zijn dan bij solitaire hoogbouw. Voor de mogelijke valwind die langs de straatgevel naar beneden valt (van wat erover blijft) zal er aandacht zijn voor aanvullende maatregelen die de valwind kunnen breken (luifels, gevelsprongen).

Schaduwwerking en bezonning

Uit een schaduwstudie blijkt dat in de blokken voldoende zon komt op zonnige momenten. Zeker bij maatgevende momenten in voor- en najaar wordt gedurende een dag in iedere woning voldoende zonlicht gehaald en zijn er buitenruimten mogelijk met zon (op een bepaald moment van de dag). De variatie in hoogte zorgt ook voor variatie in toetreding van zonlicht, wat het binnenterrein langer licht maakt.



Afbeelding 7.1: Visualisaties van schaduwstudie deelplan De Tramlus en omgeving

Conclusie: Insprekers merken terecht op dat het plan onvoldoende informatie bevat over de stedenbouwkundige uitgangspunten. Wij erkennen dat hier in de toelichting bij het voorontwerp onvoldoende aandacht aan is besteed. Naar aanleiding van de reactie is de toelichting bij het ontwerp daarom aangevuld met de stedenbouwkundige overwegingen. Dat over een nieuwbouwlocatie verschillende stedenbouwkundige inzichten (kunnen) bestaan is welhaast onvermijdelijk. De door de omwonenden ingebrachte argumenten achten wij niet dermate overtuigend of zwaarwegend dat er aanleiding is om op de gekozen uitgangspunten terug te komen. Wij zijn nog steeds de overtuiging toegedaan dat bij de gekozen opzet en invulling sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

12. Omwonende 3

- Inspreker vreest verrommeling (vergelijkbaar met de bebouwing aan de Muiderstraatweg ten westen van het spoor) een aantasting van het beeld nu het te bouwen blok -deels 5, deels 8 verdiepingen hoog- niet aansluit bij de bestaande nieuwbouw in Plantage de Sniep. In de wijk is zes woonlagen nu het maximum. Verzocht wordt in blok T geen hoogbouw mogelijk te maken en als het onvermijdelijk is, de hoogbouw aan de spoorkant te situeren. Aan de Muiderstraatwegkant wordt verzocht aan te sluiten op het gevelbeeld van de overige nieuwbouwblokken langs deze invalsroute.
- Inspreker stelt voor de 'toren' naar de westzijde te verplaatsen, hetgeen de bezonning ten goede zou komen en zou zorgen voor een betere relatie met deelplan M (Pontveer).
- Inspreker vraagt naar de reikwijdte van de inspraakmogelijkheden.

Reactie

- De opmerkingen over de stedenbouwkundige opzet komen qua strekking overeen met die van insprekers genoemd onder 10/11. Voor wat betreft de keuzes ten aanzien van de

- stedenbouwkundige opzet verwijzen daarom naar de beantwoording aldaar.
- De gemeente biedt de mogelijkheid voor inspraak op het bestemmingsplan om de reacties van de bevolking te peilen. Hoe zwaarder de in geding zijnde belangen en/of de ingebrachte argumenten, hoe groter de kans dat de inspraak tot aanpassing van een plan leidt. Naar aanleiding van de ingekomen reacties is de gemeente in voorliggend geval met diverse insprekers (bewoners van omliggende deelgebieden van Plantage de Sniep) in gesprek gegaan om hun zorgen te bespreken. In dat gesprek en in voorliggend verslag van de inspraak, heeft de gemeente de uitgangspunten van deelplan De Tramlus uiteengezet. De gemeente heeft in de reacties bovendien aanleiding gezien om nader onderzoek uit te voeren (bezonning en prestatie zonnepanelen); ook heeft de inspraak er toe geleid dat de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan aangevuld met de stedenbouwkundige overwegingen van het deelplan.

13. Omwonenden 4

Insprekers maken zich zorgen om schaduw- en windhinder ten gevolge van de aan de Muiderstraatweg geplande toren. Meer specifiek vrezen zij dat de geplande zonnepanelen op hun daken (in het ten oosten gelegen deelgebied van Plantage de Sniep) minder rendement zullen opleveren als gevolg van de schaduwwerking van de woontoren.

Reactie

- De opmerking over de schaduwwerking en windhinder komt overeen met die van insprekers genoemd onder 10/11. Voor de beantwoording verwijzen daarom naar de passage aldaar.
 - Na een gesprek met de insprekers heeft de gemeente nader onderzoek laten uitvoeren naar de prestaties van de geplande zonnepanelen op de woningen in het ten oosten gelegen deelgebied van Plantage de Sniep in een situatie met toren en zonder toren. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 8. Slechts voor een klein deel van de woningen in dit deelgebied blijkt het relevant. Het verschil in prestatie bedraagt daar 0,06 %. Dit kleine verschil is te verklaren door de positie van de woontoren. De toren is gesitueerd ten westen van de bebouwing met zonnepanelen op een afstand van ca. 40 m. Hierdoor geeft de toren alleen schaduw vlak voor zonsondergang. Op die momenten is de instraling van zonne-energie op de panelen al erg laag, vanwege de steile hoek van inval van de zon. Daar komt nog bovenop dat deze schaduw, in ieder geval voor een deel van de woningen, alleen in de zomermaanden voorkomt.
- De gemeente acht hiermee te hebben aangetoond dat de effecten van de woontoren voldoende zijn onderzocht en dat het belang van de insprekers onvoldoende zwaarwegend is voor aanpassing van het plan.

Samenvattend

De gemeente vindt het van groot belang om naast de gerealiseerde koopwoningen in het duurdere segment, in een nieuwe wijk als de Plantage ook goedkope(re) huurwoningen te realiseren. In het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan én -het daarop gebaseerde- vigerende bestemmingsplan 'Plantage de Sniep' werd al uitgegaan van hoogbouw aan de westzijde van het plangebied. Met de voorgestelde invulling wordt in onze ogen een goede balans gevonden tussen het te realiseren programma met sociale woningen, het plaatsen van een hoogteaccent bij de entree van de wijk en de inpassing in de omgeving (hoogte, ritmiek en variatie).

Alles afwegende achten wij de belangen van de verschillende omwonenden, noch de door hen ingebrachte argumenten voldoende zwaarwegend voor aanpassing van het plan.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken voor een ieder ter visie gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder zijn of haar zienswijze indienen bij de gemeenteraad.

Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan Plantage de Sniep - Deelplan De Tramlus met identificatienummer NL.IMRO.0384.BPplantagenoord4-VG01 van de gemeente Diemen;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels;

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 aan huis gebonden beroep of bedrijf:

een beroeps- en/of bedrijfsmatige activiteit die door de bewoner(s) wordt uitgeoefend en die door zijn aard, omvang en intensiteit ondergeschikt is aan en passend is bij de woonfunctie;

1.6 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.7 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.8 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.9 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk;

1.10 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.11 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van kelder of kap;

1.12 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.13 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.14 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.15 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.16 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder de uitstalling ten verkoop), verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.17 erf:

de oppervlakte van het achter de voorgevelrooilijn gelegen gedeelte van het bouwperceel, uitgezonderd de oppervlakte van het hoofdgebouw;

1.18 escortbedrijf:

de natuurlijke persoon, groep van personen of rechtspersoon, die bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, prostitutie aanbiedt, die op een andere plaats dan in de bedrijfsruimte wordt uitgeoefend (escortservices, bemiddelingsbureaus, overige);

1.19 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.20 geluidsgevoelige functies:

bewoning of andere geluidsgevoelige functies zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder;

1.21 geluidsgevoelige gebouwen:

gebouwen welke dienen ter bewoning of ten behoeve van een andere geluidsgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder;

1.22 hogere grenswaarde:

een bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

1.23 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen als belangrijkste gebouw valt aan te merken;

1.24 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het bedrijfsmatig verstrekken van logies, een en ander al dan niet in combinatie met een vermaakfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaakfunctie;

1.25 kelder:

een ondergronds (gedeelte van een) gebouw;

1.26 nutsvoorziening:

voorziening ten behoeve van het openbaar nut, zoals ten behoeve van de levering van elektriciteit, gas, drinkwater en telecommunicatiediensten, alsmede ten behoeve van riolering en afvalinzameling (inclusief de aan deze voorzieningen bevestigde reclameobjecten);

1.27 overkapping:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak;

1.28 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd:
 - het Normaal Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil);
- d. in alle andere gevallen de hoogte van het afgewerkte bouwterrein;

1.29 prostitutie:

het zich ten behoeve van een ander tegen vergoeding beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele diensten;

1.30 raamprostitutie:

het etaleren van prostituees achter vensters, met de kennelijke intentie passanten te werven voor prostitutie;

1.31 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden; onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.32 straatmeubilair:

bouwwerken van beperkte omvang en met een openbare functie, zoals lantaarnpalen,abri's, telefooncellen, zitbanken, rijwielstandaards, speelwerktuigen, gedenktekens, informatiezuilen (inclusief de aan deze bouwwerken bevestigde reclameobjecten);

1.33 voorgevel:

de voorgevel zoals deze bij de bouw van het betrokken gebouw oorspronkelijk is gerealiseerd. Van een woning op de hoek van twee straten is slechts één gevel de voorgevel. Voor de bepaling van de voorgevel geldt in eerste instantie de naar de weg toegekeerde zijde of indien deze nog geen duidelijkheid geeft, de gevel waar de voordeur of hoofdingang van de woning is gelegen of in laatste instantie de zijde waaraan de hoofdontsluiting van het perceel is gesitueerd;

1.34 voorgevelrooilijn:

de denkbeeldige lijn door de voorgevel, welke lijn wordt geacht te zijn doorgetrokken tot de zijdelingse perceelsgrens, tenzij in het plan anders is bepaald;

1.35 voorkeursgrenswaarde:

de bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder.

1.36 waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede water aan- en/of afvoer, waterberging en waterkwaliteit;

1.37 woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil verticaal tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren (of, bij afwezigheid van gevelvlakken, tussen de buitenzijden van het dak), neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.4 verticale bouwdiepte van een gebouw:

de diepte van een gebouw, gemeten vanaf het peil tot aan het diepste punt van het gebouw;

2.5 ondergeschikte bouwdelen:

bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 meter.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegverkeer;
- b. tramverkeer;
- c. verblijfsgebied;
- d. parkeervoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- e. groenvoorzieningen;
- f. speelvoorzieningen;
- g. geluidwerende voorzieningen;
- h. straatmeubilair;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. bruggen en viaducten.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

3.2.1 Gebouwen

- a. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. Bouwwerken geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan tot een bouwhoogte van:
 - 1. maximaal 8 meter voor palen en overige masten;
 - 2. maximaal 5 meter voor speeltoestellen;
 - 3. maximaal 8 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 4 Wonen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen;
- b. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de begane grondlaag;
- c. één of meerdere van de functies: kantoor, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' en uitsluitend ter plaatse van de de begane grondlaag;
- d. één of meerdere van de functies: kantoor, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, horeca als bedoeld in categorie 1 van de Staat van horeca-activiteiten (zie Bijlage 1 Staat van horeca-activiteiten), uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 2' en uitsluitend ter plaatse van de de begane grondlaag;
- e. een voorziening voor het openbaar vervoer, tot een maximale vloeroppervlakte van 20 m² en uitsluitend ter plaatse van de begane grondlaag;

met dien verstande dat:

- f. geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen niet zijn toegestaan;

met daaraan ondergeschikt:

- g. aan huis gebonden beroep of bedrijf;

met de daarbij behorende:

- h. erven;
- i. kelders;
- j. toegangswegen en -paden.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is aangeduid;
- b. de verticale bouwdiepte mag niet meer dan 5 m bedragen.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. voor de voorgevelrooilijn zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan tot een bouwhoogte van maximaal 1 meter;
- b. achter de voorgevelrooilijn zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan tot een bouwhoogte van:
 1. maximaal 2 meter voor erf- en terreinafscheidingen;
 2. maximaal 3 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- c. daar waar de bouwhoogte maximaal 4 m mag bedragen, mag de bovenzijde van de gerealiseerde begane grondlaag als peil worden aangemerkt voor bouwwerken als bedoeld in sub b.

4.3 Nadere eisen

4.3.1 Eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen, met betrekking tot de situering en/of de oriëntatie op de openbare ruimte van:

- a. bouwwerken;
- b. de hoofdtoegang van hoofdgebouwen;
- c. in- en uitritten;
- d. gebouwde parkeervoorzieningen.

4.3.2 Toepassing

De bevoegdheid onder lid 4.3.1 wordt toegepast met het oog op:

- a. de gebruiksmogelijkheden:
 - 1. ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en de zich daarop bevindende bouwwerken;
 - 2. in verband met het voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein;
- b. de verkeersveiligheid:
 - 1. ter waarborging en ter voorkoming van een ruimtelijke situatie die uit een oogpunt van verkeersveiligheid, in het bijzonder het benodigde uitzicht op hoeken van wegen, bochten en in- en uitritten niet gewenst is;
- c. de brandveiligheid:
 - 1. ter waarborging en ter voorkoming van een ruimtelijke situatie die uit een oogpunt van brandveiligheid c.q. brand- en rampenbestrijding, niet gewenst is, dient rekening gehouden te worden met het waarborgen, instandhouden c.q. tot stand brengen van een brandveilige situatie en goede bereikbaarheid;
- d. sociale veiligheid;
- e. stedenbouwkundig belang.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Ingebruikname van woningen

- a. woningen mogen uitsluitend in gebruik worden genomen, indien:
 - 1. uit akoestisch onderzoek blijkt dat aan de voorkeurgrenswaarde wordt voldaan, of;
 - 2. bij overschrijding van de voorkeurgrenswaarde een hogere waarde is vastgesteld en aan die hogere waarde wordt voldaan;
 - 3. bij overschrijding van de maximale ontheffingswaarde de betreffende delen van de woningen zijn uitgevoerd als dove gevel of van een andere, vergelijkbare geluidwerende constructie zijn voorzien, waarbij de woningen tevens zijn voorzien van tenminste één stille zijde.

4.4.2 Aan huis gebonden beroep of bedrijf

Voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of bedrijf gelden de volgende regels:

- 4. de voor de beroeps- of bedrijfsuitoefening te gebruiken vloeroppervlakte mag niet meer dan 30% bedragen van de oppervlakte van het hoofdgebouw (woning) tot een maximum van 50 m²;
- 5. de activiteiten mogen geen afbreuk doen aan het karakter van de woning en de woonomgeving;
- 6. horeca is niet toegestaan, uitgezonderd een bed & breakfast tot maximaal 4 bedden;
- 7. detailhandel is niet toegestaan, uitgezonderd detailhandel in schriftelijke opdracht, zonder levering ter plaatse en ondergeschikte, niet zelfstandige detailhandel;
- 8. er mag geen onevenredige milieu- of verkeershinder ontstaan;
- 9. het beroep of bedrijf wordt uitgeoefend door de bewoner(s) van de betreffende woning, waarbij ten hoogste 1 fte in dienstverband extra is toegestaan.

4.4.3 Parkeernormen

Bij toepassing van deze regels worden de volgende parkeernormen in acht genomen:

<i>categorie</i>	<i>aantal parkeerplaatsen</i>
wonen midden	1,1 per woning
wonen goedkoop	0,9 per woning

Artikel 5 Leiding - Hoogspanning

5.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor 'Leiding - Hoogspanning' bestemde gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor ondergrondse 150 kV hoogspanningsleidingen.
- b. Voor zover de dubbelbestemmingen onderling geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van Artikel 7 Waterstaat - Waterkering;
 2. in de eerste plaats de bepalingen van Artikel 6 Leiding - Water;
 3. in de tweede plaats de bepalingen van Artikel 5 Leiding - Hoogspanning.

5.2 Bouwregels

Bouwen ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemming(en), is uitsluitend toelaatbaar indien en voor zover:

- a. de veiligheid van de leiding of het functioneren van de leiding niet onevenredig worden geschaad;
- b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de leidingbeheerder.

5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.3.1 Algemeen

- a. Het is verboden op of in de gronden waarop deze bestemming betrekking heeft zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het aanbrengen van oppervlakte verharding;
 2. het wijzigen van maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
 3. het verrichten van graafwerkzaamheden;
 4. het indrijven van voorwerpen in de grond;
 5. diepploegen;
 6. het aanleggen van kabels en leidingen, anders dan ten dienste van de in 5.1 omschreven bestemming;
 7. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

5.3.2 Uitzondering

- a. Het in lid 5.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden welke:
 1. het normale onderhoud betreffen;
 2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
 3. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende vergunning.

5.3.3 Voorwaarden

- a. De in lid 5.3.1 bedoelde vergunning wordt slechts en alleen verleend indien:
 1. de veiligheid van de leiding of het functioneren van de leiding niet onevenredig worden geschaad;
 2. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de leidingbeheerder.

Artikel 6 Leiding - Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor een waterleiding.
- b. Voor zover de dubbelbestemmingen onderling geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van Artikel 7 Waterstaat - Waterkering;
 2. in de eerste plaats de bepalingen van Artikel 6 Leiding - Water;
 3. in de tweede plaats de bepalingen van Artikel 5 Leiding - Hoogspanning.

6.2 Bouwregels

Bouwen ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemming(en), is uitsluitend toelaatbaar indien en voor zover:

- a. de veiligheid van de leiding of het functioneren van de leiding niet onevenredig worden geschaad;
- b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de leidingbeheerder.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Algemeen

- a. Het is verboden op of in de gronden waarop deze bestemming betrekking heeft zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het aanbrengen van oppervlakte verharding;
 2. het wijzigen van maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
 3. het verrichten van graafwerkzaamheden;
 4. het indrijven van voorwerpen in de grond;
 5. diepploegen;
 6. het aanleggen van kabels en leidingen, anders dan ten dienste van de in lid 19.1 omschreven bestemming;
 7. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

6.3.2 Uitzondering

Het in lid 6.3.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende vergunning.

6.3.3 Voorwaarden

De in lid 6.3.1 bedoelde vergunning wordt slechts en alleen verleend indien:

- a. de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad;
- b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de leidingbeheerder.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

7.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor het behoud van een waterkering.
- b. Voor zover de dubbelbestemmingen onderling geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van Artikel 7 Waterstaat - Waterkering;
 2. in de eerste plaats de bepalingen van Artikel 6 Leiding - Water;
 3. in de tweede plaats de bepalingen van Artikel 5 Leiding - Hoogspanning.

7.2 Bouwregels

Bouwen ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemming(en), is uitsluitend toelaatbaar indien en voor zover:

- a. de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad;
- b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de waterbeheerder.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Algemeen

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het ontginnen, bodem verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van gronden;
 2. het aanleggen of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 3. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 4. het aanleggen of aanbrengen van oeverbeschoeiingen, aanlegplaatsen of verhardingen ten behoeve van de watersport.

7.3.2 Uitzondering

Het in lid 7.3.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende vergunning.

7.3.3 Voorwaarden

De in lid 7.3.1 bedoelde vergunning wordt slechts en alleen verleend indien:

- a. de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad;
- b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de waterbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

8.1 Basisregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Vormen van verboden gebruik

Als een verboden gebruik wordt in ieder geval beschouwd een gebruik van gronden en/of water:

- a. als opslag-, stort-, lozings- of bergplaats van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voorzover dat noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. voor het (doen) uitoefenen van straatprostitutie;
- c. voor het (doen) exploiteren van een seksinrichting, een escortbedrijf of (het laten uitoefenen van) raamprostitutie;
- d. voor ligplaatsen voor woonschepen;
- e. voor speelautomatenhallen.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Geluidzone - industrie

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' is het niet toegestaan geluidgevoelige functies en/of gebouwen, als bedoeld in de Wet geluidhinder, te realiseren, behoudens geluidgevoelige functies en gebouwen zoals die vergund zijn op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

11.1 Bevoegdheid tot het verlenen van afwijking

11.1.1 *Bevoegdheid*

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en er op grond van de regels in Hoofdstuk 2 niet eerder afgeweken kon worden, afwijken van de regels van het plan, voor:

- a. het afwijken van een bouwgrens, bestemmingsgrens of maatvoeringsgrens, hetzij in het belang van een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken, hetzij noodzakelijk in verband met de werkelijke toestand van het terrein, met dien verstande dat de afwijking in de situering niet groter mag zijn dan 5 meter;
- b. het oprichten van bouwwerken voor infrastructurele en openbare voorzieningen met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 6 meter en van een gebouw de oppervlakte niet meer bedraagt dan 20 m²;
- c. het overschrijden van bouwhoogten van gebouwen met niet meer dan 10%;
- d. het overschrijden van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met niet meer dan 20%;
- e. het overschrijden van de verticale bouwdiepten voor kelders met niet meer dan 5 meter;
- f. het overschrijden van de bouw- en/of bestemmingsgrenzen voor balkons, galerijen, luifels, entreepartijen, buitentrappen en soortgelijke onderdelen, van gebouwen met niet meer dan 3 meter;
- g. het oprichten van geluidwerende voorzieningen;
- h. de overschrijding van bouw- of bestemmingsgrens met maximaal 1,5 meter ten behoeve van een overbouw, mits op een hoogte boven de eerste verdiepingvloer van het hoofdgebouw;
- i. lagere parkeernormen, mits er aangetoond kan worden dat een lagere parkeernorm voor voldoende parkeergelegenheid zorgt.

Artikel 12 Overige regels

12.1 Verwijzing naar andere regelgeving

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar een wet, een algemene maatregel van bestuur, een verordening, een richtlijn of een andere (wettelijke) regeling, dan geldt deze wet, algemene maatregel van bestuur, verordening, richtlijn of andere (wettelijke) regeling zoals die luidt dan wel van kracht is op het moment van de vaststelling van dit plan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van lid 13.1 sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- c. Lid 13.1 sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 13.2 sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het lid 13.2 sub a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Lid 13.2 sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Plantage de Sniep - Deelplan De Tramlus'.

Bijlagen

Bijlage 1 Staat van horeca-activiteiten

Staat van Horeca-activiteiten

Categorie 1 “zeer lichte horeca”

Woonwijkgerelateerde horecabedrijven die in beginsel alleen overdag behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren) en daardoor slechts dermate beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken dat deze in een woonomgeving inpasbaar zijn:

- Koffiebar;
- Lunchroom;
- IJssalon;
- Tearoom.

Categorie 2 “lichte horeca”

Horecabedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts dermate beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken dat deze in een gemengd gebied inpasbaar zijn. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

2 a) *Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca:*

- Automatiek;
- Snackbar;
- Traiteur;
- Horecabedrijf t.b.v. afhaal- en bezorgservice.

2 b) *Overige lichte horeca*

- Restaurant;
- Hotel.

Categorie 3 “middelzware horeca”

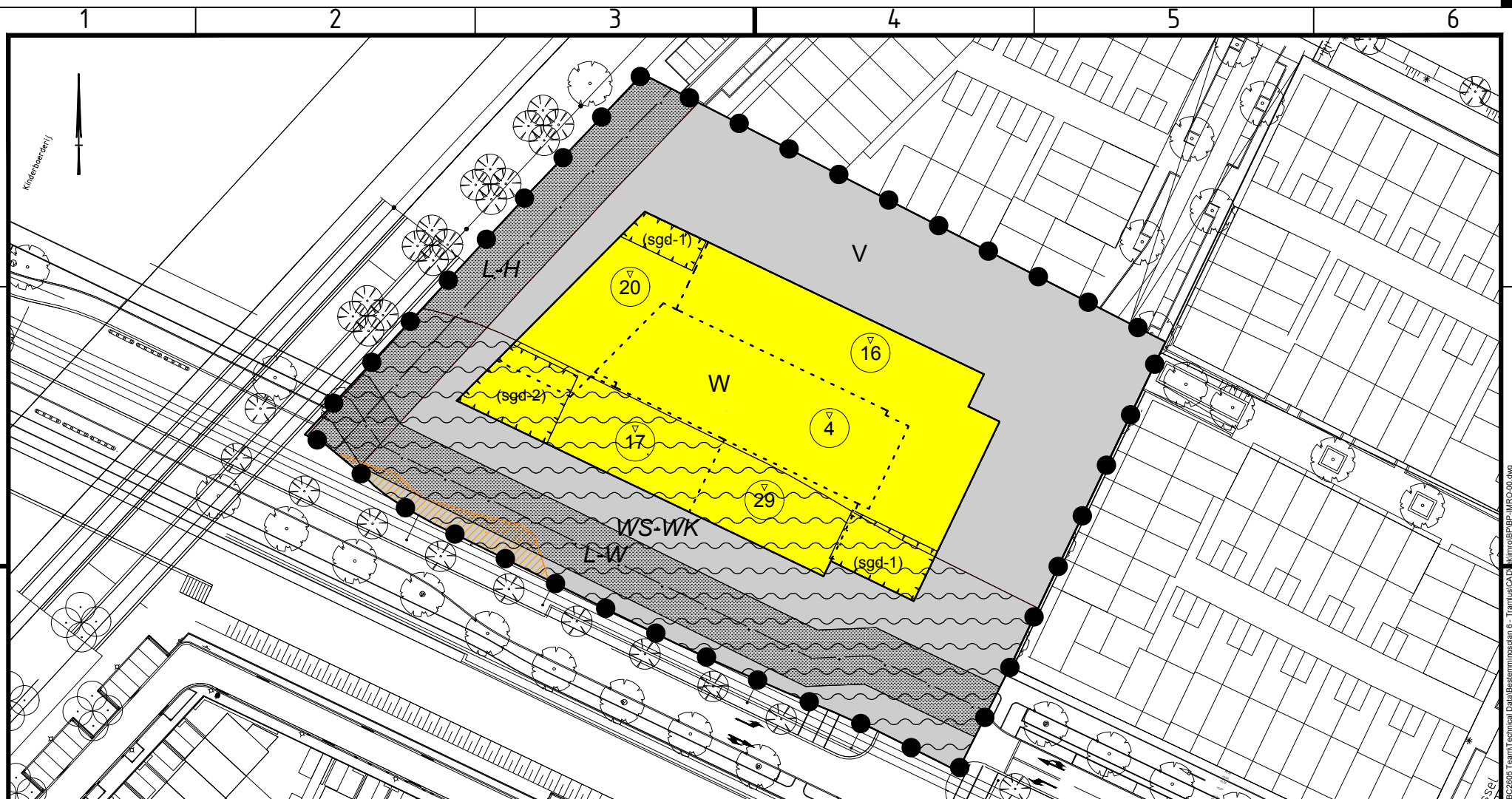
Horecabedrijven die normaal gesproken ook delen van de nacht geopend zijn en daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken:

- Biljartcentrum;
- Café;
- Zalenverhuur (zonder regulier gebruik tbv feesten en muziek-/dansevenementen).

Categorie 4 “zware horeca”

Horecabedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts geopend zijn en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen:

- Discotheek;
- Nachtclub;
- Partycentrum (regulier gebruik t.b.v. feesten en muziek-/dansevenementen).



LEGENDA

Plangrens

Plangrens

Enkelbestemmingen

V Verkeer

W Wonen

Dubbelbestemmingen

Leiding - Hoogspanning

Leiding - Water

Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

geluidzone - industrie

Funcieaanduidingen

(sgd-1) specifieke vorm van gemengd - 1

(sgd-2) specifieke vorm van gemengd - 2

Maatvoeringen

maximum bouwhoogte (m)

1.0	Eerste uitgave	T. van der Maas	J.W. Geuke	A. Koopman	31-01-2019
revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever		project			
Gemeente Diemen		Bestemmingsplan Plantage De Sniep Deelplan De Tramlus			
omschrijving		 Royal HaskoningDHV Enhancing Society Together HaskoningDHV Nederland B.V. Transport & Planning			
Analoge verbeelding					
formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
A4	1:1000	Vastgesteld	1	1	BC2605