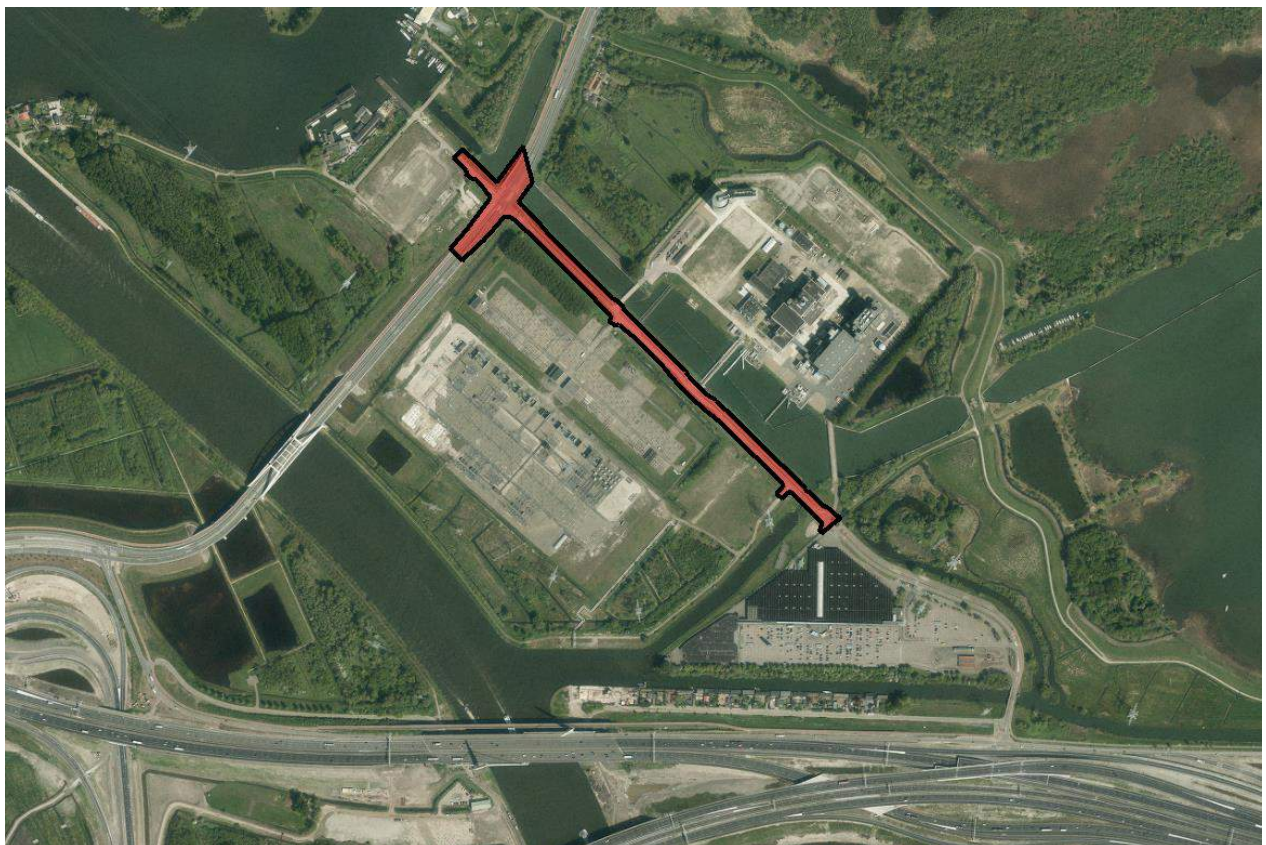


Bestemmingsplan Openstelling Overdiemerweg Nuonterrein

Vastgesteld

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

20 juni 2019



Bestemmingsplan Openstelling Overdiemerweg Nuonterrein

Overdiemerweg

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0384.BPoverdiemerwNuon-VG01
Datum print	4 April 2019
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Begrenzing plangebied	8
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	9
Hoofdstuk 2	Beschrijving plangebied	11
2.1	Ontstaansgeschiedenis	11
2.2	Bestaande situatie	12
2.3	Nieuwe ontwikkelingen	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Planbeschrijving	21
4.1	Ontwikkeling	21
4.2	Uitvoering	22
Hoofdstuk 5	Randvoorwaarden	23
5.1	Milieu	23
5.2	Water	33
5.3	Ecologie	36
5.4	Cultuurhistorie	45
5.5	Kabels en leidingen	49
5.6	Verkeer en vervoer	50
5.7	Economische effecten openstelling Overdiemerweg	51
Hoofdstuk 6	Juridische aspecten	53
6.1	Inleidende regels	53
6.2	Bestemmingsregels	53
6.3	Algemene regels	54
6.4	Overgangs-en slotregels	55
6.5	Plansystematiek	55
6.6	Handhaving	55
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	57
7.1	Aanleg, beheer en onderhoud	57
7.2	Grondexploitatiewet	57
7.3	Planschade	57
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59
8.1	Overleg	59
8.2	Inspraak	59
8.3	Zienswijze op het ontwerpbestemmingplan	59

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Openstelling Overdiemerweg Nuonterrein' is bedoeld om de openstelling van de Overdiemerweg mogelijk te maken. Op dit moment staat het bestemmingsplan openbaar gebruik van de Overdiemerweg (ook wel bekend als de NUON weg) niet toe. Door middel van dit bestemmingsplan wordt in de vigerende bestemming "Bedrijf-Electriciteitscentrale" de aanduiding 'weg' opgenomen waardoor het mogelijk is hier een doorgaande weg te realiseren.

Voorgeschiedenis

Op 19 december 2013 heeft de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam het initiatiefvoorstel "Openhouden Overdiemerweg" aangenomen. Het college van de gemeente Amsterdam heeft de mogelijkheden voor permanente openstelling van de weg verkend en het voornemen tot openstellen van de Overdiemerweg is vervolgens opgenomen in het coalitieakkoord 2014-2018 'Amsterdam is van iedereen'. De Overdiemerweg-Pampusweg tussen Fortdiemerdamweg en Maxisweg moet hiervoor volledig geherprofileerd worden.

De belangrijkste doelen die bereikt kunnen worden met openstelling van de Overdiemerweg zijn:

- een kortere route van IJburg naar winkelcentrum Maxis;
- een kortere fietsroute voor scholieren uit Muiden en omgeving naar de scholen op IJburg;
- een robuuster wegennet door toevoeging van een extra verbinding;
- de mogelijkheid de parallelweg van de A1 in te zetten als vrije busbaan;
- verkeersveiligheid maken van de kruising Pampusweg en Maxisweg.

Haalbaarheidsonderzoek

In 2014 heeft toenmalig wethouder Van Poelgeest van de gemeente Amsterdam de gemeenten Diemen en Gooise Meren (Muiden), de Vervoerregio Amsterdam en Rijkswaterstaat gevraagd onder welke voorwaarden de Overdiemerweg op het NUON-terrein oostelijk van IJburg permanent opgesteld zou kunnen worden voor het verkeer. Alle partijen hebben schriftelijk hun voorwaarden kenbaar gemaakt aan Amsterdam.

In 2015 is gestart met een uitgebreid haalbaarheidsonderzoek. De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd:

- een onderzoek naar de verkeerseffecten van openstelling van de Overdiemerweg;
- een verkeersveiligheidsonderzoek inclusief uitgebreide modelstudies naar de huidige situatie en de te nemen verkeersmaatregelen in de nieuwe situatie;
- naar de regeling met verkeerslichten op de kruising Fortdiemerdamweg /Overdiemerweg;
- naar een veilig verkeersontwerp voor de Overdiemerweg, aansluitingen in Diemen en Muiden (gemeente Gooise Meren) en op de terreinen van NUON en Maxis;
- een akoestisch onderzoek om de noodzaak van geluidsmaatregelen te bepalen;
- een planschadeanalyse om het risico van planschade te bepalen;
- een onderzoek naar de economische effecten van de openstelling op het winkelaanbod in Diemen en IJburg;
- een onderzoek of de openstelling gezien kan worden als een vorm van staatssteun;
- uitgebreide consultatie van alle betrokken stakeholders.

Op grond van de resultaten van deze onderzoeken is geconcludeerd dat openstelling van de weg haalbaar is.

Principebesluit Diemen

De gemeente Amsterdam heeft vervolgens alle onderzoeksresultaten en de schriftelijke instemmingsbrieven van alle betrokken stakeholders ter beschikking gesteld aan de gemeente Diemen. Na positief advies van de verkeerscommissie van de gemeente Diemen over het voorgestelde maaiveldontwerp van de Overdiemerweg op 20 april 2017 heeft op 17 juli 2017 het college van de gemeente Diemen het college van de gemeente Amsterdam laten weten in principe bereid te zijn medewerking te verlenen aan openstelling van de Overdiemerweg tussen de Fortdiemerdamweg en Pampusweg, onder voorwaarden en met het voorbehoud dat de gemeenteraad van Diemen hier ook mee zou instemmen

Op 28 september 2017 heeft de gemeenteraad van Diemen ingestemd met de voordracht van het college van Diemen waarbij een motie is aangenomen waarin de voorkeur is uitgesproken voor de tweede variant die in de verkeerscommissie is besproken: een ongelijkvloerse fietsoversteek op de kruising Fortdiemerdamweg / Overdiemerweg in plaats van een gelijkvloerse en waarbij is aangegeven dat deze optie nader uitgewerkt moet worden. Tweede voorwaarde is dat de gemeente Amsterdam de gemeente Diemen formeel vrijwaart van alle (financiële) verplichtingen die voortvloeien uit de openstelling

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied in dit bestemmingsplan wordt gevormd door het de begrenzing van het benodigde verkeersareaal voor de Overdiemerweg. Ter plaatste is reeds een weg aanwezig, maar deze wordt geschikt gemaakt voor openbaar gebruik. Daarbij is ook voorzien in een vrijliggend fietspad en in de verbetering van de kruising S114 (Fortdiemerdamweg)- Overdiemerweg.

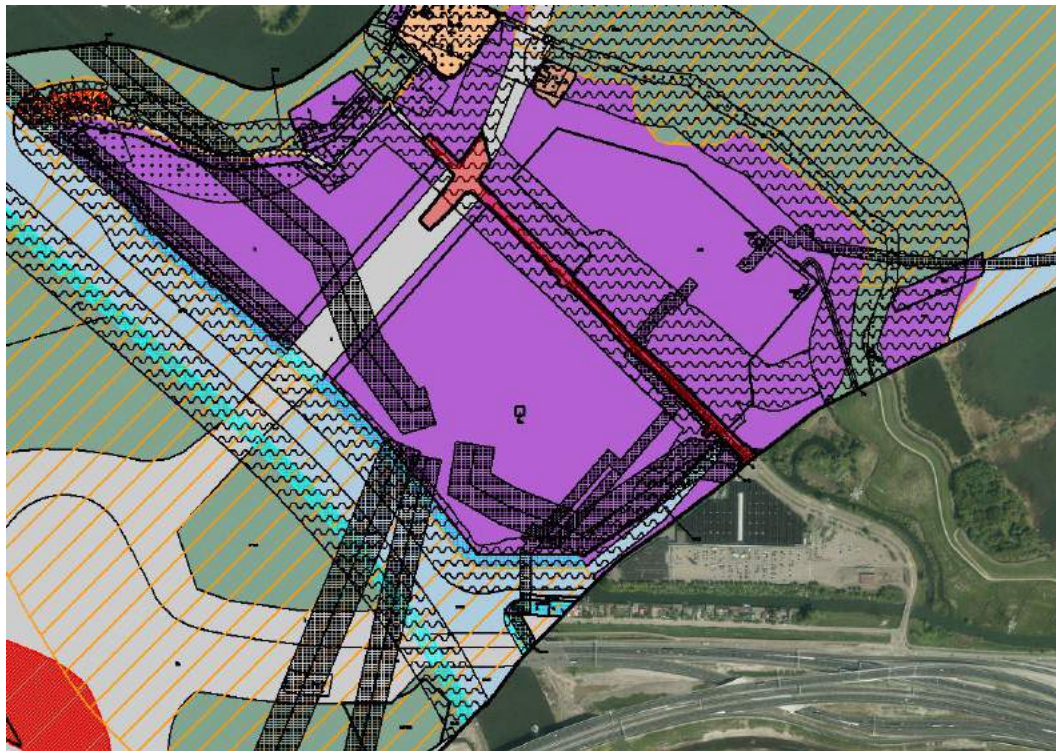


Figuur: Ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Diemen, vastgesteld op 23 september 2013, en gedeeltelijk (als gevolg van een rechtelijke uitspraak) gewijzigd vastgesteld op 24 april 2015. Met ingang van 29 oktober 2015 is het bestemmingsplan Buitengebied onherroepelijk.

De vigerende bestemming is "Bedrijf- elektriciteitscentrale", zoals neergelegd in artikel 4 van het bestemmingsplan. Daarnaast vigeren er nog de dubbelbestemmingen "Waterstaat-waterkering" (artikel 29), "Leiding" (artikel 22) en "Hoogspanningsleiding" (artikel 24). Deze dubbelbestemmingen zijn bedoeld ter bescherming van de waterkering en de leidingen van de Nuon Centrale en worden in dit bestemmingsplan overgenomen.



Figuur: Verbeelding vigerend bestemmingsplan met projectie van het plangebied

bouw van de eerste elektriciteitscentrale in dit gebied in opdracht van het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf van Noord-Holland (PEN). Het PEN eiland is ook gebruikt als depot voor baggerslib uit het Amsterdam. Dit eiland, later bekend geworden onder de noemer Diemervijfhoek, is langzaam getransformeerd tot natuurgebied.

2.2 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen binnen de inrichtingsgrenzen van de NUON Centrale Diemen. De Centrale bestaat uit:

- Centrale 33, een warmtekrachtcentrale met een maximaal elektrisch vermogen van 266 megawatt (MW) en een maximaal thermisch vermogen van 180 MW ;
- Centrale 34, een warmtekrachtcentrale met een maximaal elektrisch vermogen van 435 MW en een maximaal thermisch vermogen van 260 MW aan warmte

In totaal kunnen circa 1,25 mln huishoudens worden voorzien van electriciteit en circa 175.000 woningen van warmte.

Naast de warmtekrachtcentrales is er ook een transformatorstation aanwezig.



Figuur: Luchtfoto NUON centrale met, lopend van rechtsboven naar linksmidden, de Overdiemerweg.

2.3 Nieuwe ontwikkelingen

Binnen het plangebied wordt de bestaande NUON weg geschikt gemaakt voor openbaar gebruik. Voor een verdere toelichting op het wegontwerp en de ontwerpprincipes wordt verwezen naar Hoofdstuk 4 Planbeschrijving.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 inwerking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Ter versterking van het vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de main-, brain- en greenports geldt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak. In krimpregio's wordt het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling doorgezet.

Groei van de woningmarkt met bijbehorende verstedelijkingsopgaven (bedrijventerreinen, infrastructuur, zeehaventerreinen of andere gebouwde voorzieningen) wordt nog verwacht rond Amsterdam-Almere, Utrecht, Den Haag, Leiden, Zwolle en delen van Noord-Brabant en Gelderland.

Groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit richting 2040 blijft groeien. De mobiliteitsbehoefte groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste mobiliteitsknelpunten voordoen. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van

de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur (hoofdwegen en hoofdspoorwegen), de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Voor wat betreft het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is deze in het Barro aangewezen als vestigingslocatie voor grootschalig electriciteitsopwekking (artikel 2.8.2. Barro). Op grond van deze aanwijzing moet een bestemmingsplan ter plaatse grootschalige energieopwekking toestaan, biedt het plan hiertoe ruimte en bevat het geen hoogtebeperkingen.

Dit bestemmingsplan 'Openstelling Overdiemerweg Nuonterrein' bestemd de bestaande ontsluiting van het NUON terrein mede als verkeersgebied. Nuon gebruikte dit deel van haar terrein als ontsluiting. Dit wordt met de wijziging van deze bestemming niet anders: NUON zal ook in de nieuw bestemde situatie gebruik kunnen blijven maken van deze ontsluiting. Voorts blijven de gronden in handen van NUON en vormt de bestemmingslegging geen beperking voor de grootschalige opwekking van energie.

3.1.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is bedoeld om de bereikbaarheid van de zuidoostflak van Amsterdam te verbeteren. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de rijksbeleid om de grootstedelijke regio's te voorzien van een robuuste infrastructuur. Dit bestemmingsplan vormt geen belemmering voor de voorgestane grootschalige energieopwekking. Het bestemmingsplan past in het rijksbeleid en voldoet aan de nationale regelgeving.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. De structuurvisie is laatstelijk herzien in 2015, de PRVS is laatstelijk herzien op 23 april 2018 en in werking getreden per 1 mei 2018. Er wordt nu, in aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet, gewerkt aan een provinciale omgevingsvisie.

In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. Uitgangspunt 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 beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

bestemmingsplan_Openstelling Overdiemerweg Nuonterrein (vastgesteld)

- 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.

Voor zover het gaat om bereikbaarheid zet de provincie in op openbaar vervoer en prijszingsmaatregelen. Echter, verbetering van het bestaande wegennet blijft noodzakelijk.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010). De huidige versie van de PRVS is op 1 mei 2018 in werking getreden. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijking en beheersverordeningen. De verordening richt zich op de inhoud van deze plannen. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie. In dit uitvoeringsprogramma is aangegeven voor welke onderdelen van beleidsdoelstellingen (provinciale belangen) uit de Visie de verordening als algemene regel noodzakelijk is voor de doorwerking van het provinciale ruimtelijke beleid. In de PRV zijn regels opgenomen voor:

- het gehele provinciale grondgebied voor wat betreft nieuwe stedelijke ontwikkeling, detailhandel, transformatie glastuinbouw, aardkundige waarden en veiligheid;
- het landelijke gebied, met regels over landgoederen, ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en windturbines, en enkele specifieke regelingen voor (voormalig) agrarische bedrijven en aanverwante bedrijven;
- de groene ruimte, waarin bepalingen zijn opgenomen over weidevogelgebieden, grootschalige landbouw en veehouderij en glastuinbouw;
- de blauwe ruimte met regels voor de bescherming van waterkeringen;
- duurzame energie zoals windturbines, zonneparken en duurzaam bouwen.

De PRVS bevat geen specifieke regels omtrent het plangebied of de beoogde bestemming.

3.2.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet in de verbetering van de bereikbaarheid en past zodoende binnen de provinciale structuurvisie. Voor het overige zijn er op grond van provinciaal beleid of regelgeving geen bijzondere aandachtspunten.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het samenwerkingsverband tussen de provincies Noord-Holland, Flevoland de gemeente Amsterdam en nog 32 andere gemeenten, waaronder Diemen. De MRA heeft voor de periode 2016- 2020 de 'Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020' vastgesteld. Deze agenda wordt in 2019 herzien.

De 'Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020' bevat uitvoeringsafspraken over de gewenste regionale ontwikkelrichtingen:

1. Ruimte geven aan wonen en werken
2. Slimmer en innovatiever werken
3. De leefkwaliteit verbeteren
4. Versnellen van de transitie naar een schone economie
5. Beter verbinden
6. De metropoolregio klimaatbestendig maken
7. De metropoolregio wendbaarder maken

Binnen de MRA maakt de gemeente Diemen deel uit van de deelregio Amstelland- Meerlanden. Voor wat betreft deze deelregio wordt ingezet op het volgende eindbeeld: *"Amstelland-Meerlanden is een in 2040 energieneutrale regio, met ruimte voor de benodigde woningbouw, versterking van de luchthaven Schiphol, innovatie en duurzaamheid."*

Met betrekking tot de openstelling van de Overdiemerweg doet de uitvoeringsagenda van de MRA geen uitspraken.

3.3.2 Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De Stadsregio Amsterdam (SRA) was tot eind 2016 een samenwerkingsverband van lokale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Met ingang van 1 januari 2017 is de Stadsregio Amsterdam opgeheven en zijn de taken voor wat betreft (openbaar) vervoer en verkeer overgegaan naar de Vervoerregio Amsterdam. (VRA).

Strategische Visie Mobiliteit

De VRA heeft op 12 september 2016 de 'Strategische Visie Mobiliteit' vastgesteld. In deze visie wordt als eerste vastgesteld dat er sprake is van een groeiende automobilititeit, een groeiend aandeel fietsverkeer, meer luchtverkeer en een groeiend goederenvervoer. Specifiek voor de metropoolregio Amsterdam is hier bovenop sprake van een ambitie om tot 2040 in totaal 240.000 woningen extra te realiseren. Daarbij wordt ingezet op transformatie en bestrijding van leegstand, terwijl tegelijk aandacht moet zijn voor de ontsluiting en aansluiting van de klassieke 'groekernen' in de regio en de ontsluiting van het buitengebied ten behoeve van recreatie. Dit alles indachtig de uitvoeringsafspraken als genoemd in 3.3.1. Dit vereist grote investeringen in OV en verkeer, integratie van vervoersmodaliteiten en innovatieve oplossingen, zoals de toepassing van 'smart mobility'.

Voor wat betreft de gemeente Diemen wordt de gemeente deels aangemerkt als centrumstedelijk gebied en deels als stedelijk woon-werkgebied. De strategische uitgangspunten die daarbij een rol spelen zijn:

Centrumstedelijk

Voor dit gebied bestaat het volgende beeld:

- fiets, OV en lopen worden steeds belangrijker als modaliteiten naar en in deze gebieden in vergelijking tot de auto;
- fiets als centraal vervoermiddel in woongebieden;
- mobiliteitsdiensten worden belangrijker dan bezit van vervoermiddelen, combinaties tussen auto, OV, vracht en actieve vervoerwijzen worden steeds gemakkelijker;
- smart mobility gaat helpen om reizigers real-time eenvoudig keuzes te laten maken en eenvoudig van alle (nieuwe) mobiliteitsdiensten gebruik te maken;

- stimulering van lopen en fietsen als vervoerswijze.

Stedelijk woon- werkgebied

Voor dit gebied bestaat het volgende beeld:

- de auto blijft belangrijk op lange afstanden voor reizen naar centrumstedelijke gebieden zijn OV en elektrische fiets de logische keuzes;
- OV heeft een functie op de sterke verbindingen en van en naar de knooppunten; de e-fiets vervangt deels het ontsluitend OV;
- nieuwe mobiliteitsdiensten vullen een sterk OV, de eigen fiets en de eigen auto aan, bijvoorbeeld deelauto's;
- smart mobility gaat helpen om reizigers real-time eenvoudig keuzes te laten maken en eenvoudig van alle (nieuwe) mobiliteitsdiensten gebruik te maken;
- Stimulering van de vervoerswijzen lopen en fietsen.

De strategische visie is vervolgens uitgewerkt in een beleidskader.

Beleidskader Mobiliteit

Op 12 december 2017 heeft de VRA het Beleidskader Mobiliteit vastgesteld als uitwerking van de bovengenoemde Strategische Visie. De VRA zet in op (p.20 en p. 21 Beleidskader Mobiliteit):

"CENTRUMSTEDELIJK GEBIED

De opgave voor de centrumstedelijke gebieden is het versterken van aantrekkelijke en multifunctionele milieus voor wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheden. In zowel oude als nieuwe centra is de verkeersdruk hoog vanwege het vele herkomst- als bestemmingsverkeer en de interne verplaatsingen.

- *Zorgen voor een goede samenhang tussen de verschillende vervoersnetwerken en de knooppunten.*
- *Balans vinden tussen wonen, werken, recreëren en de verkeersstromen die deze teweeg brengen.*

STEDELIJK WOON EN WERKGEBIED

Hier is de opgave het versterken van de vitaliteit van het gebied. Mogelijkheden voor functiemenging en verdichting moeten worden benut en de interne en externe verbindingen moeten goed zijn. Door herstructurering kunnen voorzieningen zoals winkels, basisschool, sport, gezondheidszorg en groen zorgen voor een aantrekkelijk leefklimaat. De nabijheid van deze voorzieningen zorgt voor een efficiënte mobiliteit.

- *De verbindingen met de andere gebieden zijn hoogwaardig, direct, hebben een vlotte doorstroming en bieden een comfortabele reis.*
- *Meer aandacht voor de first and last mile, zoals vervoer op afroep naar knooppunten en haltes.*
- *Verdere verbetering van de verschillende vervoernetwerken en knooppunten."*

3.3.3 Conclusie

Het regionale beleid doet geen specifieke uitspraken over de openstellen van de Overdiemerweg. In het regionale beleid is wel veel aandacht voor het oplossen van knelpunten en het verbeteren van verbindingen. De openstellen van de Overdiemerweg levert hieraan een bijdrage en past als zodanig in het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Diemen

Op 27 januari 2011 is de structuurvisie Diemen (gewijzigd) vastgesteld (2 februari 2011 definitieve versie). In de structuurvisie is uitgewerkt welke ruimtelijke ontwikkelingen Diemen in de toekomst te wachten staan 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 willen we met ruimtelijke ingrepen versterken? De visie is vooral een richtinggevend document voor beleid en ruimtelijke plannen.

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 ligt ingeklemd tussen het grootstedelijke Amsterdam en de Diemerscheg, de groene en recreatieve uitloper van het Groen 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 kapstok voor de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Om deze ambitie ook daadwerkelijk te kunnen verwezenlijken dient een aantal ruimtelijke opgaven te worden opgepakt.

Van de zeven geformuleerde opgaven zijn de volgende van belang voor het buitengebied:

Opgave: Het gebruik van het (regionaal) groen intensiveren.

Het Diemense deel van de Diemerscheg (Diemberbos, Diemer Vijfhoek, recreatiegebied Overdiemen en Diempolder) is een groengebied van regionale betekenis. Alleen is de scheg niet intact, maar doorsneden met grootschalige infrastructuur. Hierdoor is het gebied gefragmenteerd en minder goed bereikbaar. Daarnaast is de Diemerscheg niet bij het grote publiek bekend. Dat is jammer, want de scheg biedt volop recreatieve mogelijkheden. Wel wordt er met het project Natuurboulevard aan de noordzijde van de Diemerscheg gewerkt aan het verbinden van verschillende deelgebieden, waardoor er meer ruimte voor de natuur ontstaat en de recreatiemogelijkheden vergroot worden. Dit wordt bereikt met de aanleg van recreatieve verbindingen en voorzieningen langs de IJmeerkust van Amsterdam tot aan de Hollandse brug.

Daarnaast moeten er nog een aantal ruimtelijke acties ondernomen worden:

Gewenste langzaam verkeer route

In Diemen missen een aantal belangrijke fietsrouteschakels, waardoor het (regionaal) groen minder goed ontsloten wordt. Door deze schakels te herstellen ontstaat niet alleen een betere langzaamverkeersontsluiting tussen de verschillende groengebieden, maar ook tussen (en binnen) het stedelijk weefsel en het groen. Diemen gaat hierbij uit van het regionaal fietsnetwerk (wordt geactualiseerd door de Stadsregio Amsterdam) en van de uitbreiding van het padennet zoals opgenomen in plannen voor IJburg, planstudie SAA en het Diemberbos. Een belangrijke verbinding wordt gerealiseerd tussen het Diemberbos, het recreatiegebied Overdiemen en de Diemer Vijfhoek.

Elektriciteitscentrale Diemen

Gezien de positie in een recreatieve zone, en de ligging nabij IJburg, is een betere landschappelijke

inpassing van de elektriciteitscentrale met groen een belangrijke opgave alsmede de ruimtelijke en functionele invulling van het gebied er om heen (met name ten westen van de elektriciteitscentrale) gezien de realisering van de oostelijke ontsluitingsweg IJburg.

3.4.2 Conclusie

De gemeentelijke structuurvisie doet geen specifieke uitspraken over de openstelling van de Overdiemerweg. Het voorziene parallel fietspad zal bijdragen aan een betere ontsluiting van de Diemer Vijfhoek.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Ontwikkeling

Ten behoeve van de openstelling van de Overdiemerweg is een nieuw verkeersontwerp gemaakt. Dit is nodig omdat de eigenweg (in beheer van Nuon) een openbaar karakter krijgt en daarvoor de maatvoering in overeenstemming dient te zijn met de maatvoering conform Duurzaam Veilig (CROW). Het verkeersontwerp is tevens akkoord bevonden door de verkeerscommissie van Diemen en andere betrokken stakeholders.

4.1.1 Snelheidsregime

De Overdiemerweg gaat een nieuwe schakel vormen in het verkeersnetwerk ten oosten van Amsterdam en Diemen. Het wordt een nieuwe link tussen de Fortdiemerdamweg in het westen en de Maxisweg in het oosten. Hier is sprake van een buiten-de-bebouwde-kom-situatie (BuBeKo), dat in de regel een snelheidsregime inhoudt van 80 km/u. Echter door de vormgeving van de Fortdiemerdamweg is daar een maximum snelheid bepaald van 70 km/u. De Overdiemerweg wordt op dit regime aangesloten en zal als gebiedsontsluitingsweg ook een maximum snelheid van 70 km/u krijgen. Ter plekke van de toegang van de Maxis is momenteel een 60 km-zone BuBeKo van kracht, vanwege de in- en uitgangen van het Maxisterrein en de oversteken voor langzaam verkeer (voornamelijk fietsers). Aan de Nuon-zijde is de 60 km-zone niet geëindigd, omdat het gebied doodlopend is. In de nieuwe situatie wordt op de Overdiemerweg op de grens tussen de gemeenten Diemen en Gooise Meren de 60 km-zone gestart/beëindigd, dit deel wordt als erftoegangsweg BuBeKo ingericht.

4.1.2 Wegontwerp

Buiten de bebouwde kom moeten fietsers afgewikkeld worden op een vrijliggend fietspad. Dit is voorzien aan de noordzijde van de weg. Door de beperkte ruimte tussen fietspad en hoofdrijbaan dient een bescherming in de tussenberm aangebracht te worden. Ook in de 60 km-zone mag fietsverkeer niet gemengd worden met het autoverkeer op de hoofdrijbaan. Menging mag wel worden gedaan ter plekke van het langsgelagen parkeerterrein (conform huidige situatie). Dit parkeerterrein wordt als fietsstraat ingericht met een 30 km/u regime waarlangs langs-geparkeerd wordt. Voor autoverkeer wordt dit een éénrichtingsweg. Richting Maxisweg sluit de fietsstraat aan op het huidige fietspad. Ter plekke van de toegang van het Maxisterrein wordt de middenheuvel op de gewenste breedte van 2.50 m. gebracht. Door de heuvel wordt het oversteken verkeersveiliger en vergemakkelijkt. Nabij de Maxisweg sluit het fietsverkeer aan op het naastgelegen fietspad. De Overdiemerweg wordt 7 meter breed (3.50 m. per rijrichting) en krijgt een verkeersregelinstallatie met opstelvakken met het kruispunt met de Fortdiemerdamweg. Het kruispunt met de Maxisweg wordt heringericht, waarbij het autoverkeer fysiek gedwongen wordt in de noord-oost-richting. Met de openstelling van de Overdiemerweg wordt het niet meer mogelijk om vanaf Diemen via de Diempolderweg naar Muiden te rijden. De westpoot wordt op termijn bus-only, maar beide besluiten moeten nog genomen worden.

Voor een overzicht van het volledige wegontwerp wordt verwezen naar Bijlage 1 Wegontwerp.

4.1.3 Verkeersveiligheid

In de voorbereiding voor de openstelling van de Overdiemerweg tussen Fortdiemerdamweg en de Pampusweg zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, onder andere naar de verkeersveiligheid ('Verkeersveiligheidsonderzoek Overdiemerweg, onderzoek effect op de verkeersveiligheid van de openstelling van de Overdiemerweg in Diemen', Sweco Nederland B.V., d.d. 10 oktober 2016). In dit onderzoek zijn de consequenties van de openstelling op de verkeersveiligheid onderzocht. De huidige en toekomstige verkeersstromen zijn in kaart gebracht, de verkeersongevallen in het gebied en er zijn observaties uitgevoerd op de relevante kruispunten.

Er is in het bijzonder aandacht besteed aan de aanpassing van de kruising Fortdiemerdamweg-Overdiemerweg en de inrichting van het betreffende deel van de Overdiemerweg zelf. De aanbevelingen die uit dit onderzoek zijn gekomen voor de weginrichting zijn meegenomen bij het opstellen van het ontwerp van de weg. Belangrijke aanbevelingen voor het kruispunt die in het ontwerp zijn verwerkt, zijn:

- langere opstelstroken voor afslaand verkeer;
- instellen van de maximumsnelheid van 50 km/u ter plaatse van het kruispunt;
- aanbrengen snelheidsbeperkende maatregelen;
- meer opstelruimte voor overstekende (brom-)fietsers.

Het verkeersontwerp gaat uit van een van de kruising op maaiveld en voorziet in aanpassing van de huidige T-aansluiting tot een volledig kruispunt met voorsorteervakken en verkeerslichten. Het kruispunt komt op een snelheidsremmend plateau, waar een maximaal toegestane snelheid van 50 km/u geldt. Er is extra opstelruimte gecreëerd voor overstekende fietsers.

4.2 Uitvoering

Met het principebesluit van Diemen is aan een belangrijke voorwaarde voor openstelling van de Overdiemerweg voldaan. Verdere medewerking van de gemeente Diemen is noodzakelijk om met succes de openstelling te kunnen realiseren. De gemeente Diemen heeft aangegeven dat de gemeente Amsterdam dient te voorzien in financiering van de openstelling. Hiertoe heeft de gemeente Amsterdam een uitvoeringsbesluit met uitvoeringskrediet genomen waarmee aan deze eis van de gemeente Diemen is voldaan. De verwachte doorlooptijd tot daadwerkelijke openstelling van de weg is volgens planning circa 2 jaar zodat de Overdiemerweg vanaf 2020 in gebruik kan worden genomen. In samenwerking met NUON, gemeente Gooise Meren, gemeente Diemen en Maxis wordt tevens een beheerplan opgesteld.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de relevante omgevingsaspecten voor de openstelling van de Overdiemerweg. Daarbij is, voor zover mogelijk, gebruik gemaakt van de toelichting en de reeds beschikbare informatie van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Diemen. Voor zover noodzakelijk is deze informatie aangevuld of geactualiseerd.

5.1 Milieu

5.1.1 M.e.r. beoordeling

Kader

Nu het gaat om een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is het noodzakelijk om voor de openstelling van de Overdiemerweg te onderzoeken of sprake kan zijn van een MER(beoordelingsplicht).

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is opgenomen voor welke activiteiten c.q. ontwikkeling een MER of MER beoordeling moet worden uitgevoerd (aan de hand van de zogenaamde C of D lijst bij het Besluit). Daarbij wordt gewerkt met 'plandrempels' waarboven een MER plicht of M.e.r. beoordelingsplicht geldt. Deze drempels zijn echter niet hard. Zelfs indien blijkt dat een activiteit of ontwikkeling onder de plandrempeel blijft, kan het noodzakelijk zijn een zogenaamde 'vormvrije MER beoordeling' te doorlopen.

Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

De opengestelde Overdiemerweg valt, doordat op diverse plaatsen sprake is van niet-geregelde kruisingen, niet onder het definitiebereik 'autosnelweg' of 'autoweg' als bedoeld in het Besluit m.e.r.. Het aantal rijstroken is bovendien beperkt tot 2 en de totale weglengte voor het gehele wegtracé bedraagt circa 1,5 km. Daarmee valt de Overdiemerweg niet onder één van de categorieën als bedoeld de C of D lijst van het Besluit m.e.r.

Conclusie

Er is geen sprake van een MER plicht, M.e.r. beoordelingsplicht of de verplichting tot het opstellen van een vormvrije M.e.r. beoordeling. De Overdiemerweg blijft beneden de omvang van de in bijlage van het Besluit m.e.r. opgenomen projecten. In dit bestemmingsplan worden aldus geen m.e.r.-plichtige ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

5.1.2 Bodemkwaliteit

Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de

Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2016) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

Bodemkwaliteitskaart Regio Amstel- en Meerlanden & Nota Bodembeheer (herziene versie 2013)

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn, verenigd in de regio Amstel- en Meerlanden, hebben een regionale bodemkwaliteitskaart op laten stellen om gebruik te maken van de mogelijkheden vanuit het Besluit bodemkwaliteit voor:

- a. bij het toepassen van grond en baggerspecie op en in de bodem;
- b. als bewijsmiddel voor de kwaliteit van vrijkomende grond en de ontvangende bodem;
- c. bij het wegnemen van mogelijke knelpunten bij grond- en/of baggerverzet;
- d. om lokale verhoogde terugsaneerwaarden vast te stellen (in overleg met het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland);
- e. om een vrijstellingsregeling voor bodemonderzoeken bij bouwvergunningsaanvragen vast te stellen.

In de nota bodembeheer is aangegeven van welke mogelijkheden de regio uiteindelijk gebruik heeft gemaakt en hoe dit wordt vormgegeven in het bodembeheer.

Onderzoek

Op grond van de bodemkwaliteitskaart is het binnen het plangebied ten alle tijden verplicht bodemonderzoek uit te voeren. Antea Group heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam dit onderzoek verricht, waarvoor verder wordt verwezen naar Bijlage 2 Bodemonderzoek. Onderstaand is het onderzoek verkort weergegeven.

De veldwerkzaamheden van het verkennend onderzoek zijn uitgevoerd in de weken 2 en 3 van 2018, de grondwatermonstername is op 24 januari uitgevoerd. Voor het verhardingsonderzoek zijn 14 boringen verricht in de asfaltverharding in de omgeving van de Fortdiemerdamweg. Langs de Overdiemerweg vallen er op drie plekken nog kleine met asfalt verharde opritten binnen de onderzoekslocatie, hier is per

vak een boring in verricht. In totaal zijn 71 boringen verricht. Ten behoeve van het asbestonderzoek zijn mengmonsters samengesteld van de grond en het funderingsmateriaal. De genomen monsters zijn vervolgens geanalyseerd en getoetst aan de actuele achtergrond-, streef- en interventiewaarden uit de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering. De analyseresultaten van het asbestonderzoek zijn getoetst aan het huidige beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De resultaten van het asfalt zijn getoetst aan de grenswaarde voor PAK voor recycling (warm hergebruik).

Onderzoeksresultaten

In de bovengrond ter plaatse van boring 15 (bij de kruising Fortdiemerdamweg- Overdiemerweg) zijn licht verhoogde gehalten aan PCB en minerale olie gemeten. De grond is hier geroerd met brekerpuin en breker-zand. In de ondergrond ter plaatse is tevens een licht verhoogd gehalte aan PAK gemeten (MM03). Bij uitvoering van werkzaamheden op deze locatie dienen beschermende maatregelen te worden genomen. In de zwak tot matig puinhoudende bovengrond in de bermen is een licht verhoogd gehalte aan PCB gemeten. In de overige grond(meng)monsters zijn geen verhoogde gehalten aan geanalyseerde stoffen gemeten.

In het grondwater zijn lokaal licht verhoogde gehalten aan barium en molybdeen gemeten. In de bodem en in het funderingsmateriaal is geen asbest aangetoond. Het asfalt is geschikt bevonden voor warm hergebruik.

Conclusie

De kwaliteit van de bodem is voldoende voor de beoogde functie als weg en vormt geen belemmering voor de geplande openstelling van de Overdiemerweg. De te nemen beschermingsmaatregelen bij uitvoering van de werkzaamheden ter plaatse van de kruising Fortdiemerdamweg-Overdiemerweg zijn beperkt van aard en vormen eveneens geen belemmering (noch technisch, noch financieel) voor het uitvoeren van deze werkzaamheden.

5.1.3 Niet gesprongen explosieven (NGE's)

Kader

Bij niet gesprongen explosieven (NGE's) moet gedacht worden aan niet gesprongen munitie of delen van munitie (blindgangers) die in het verleden in de bodem terecht zijn gekomen. Dit kan het gevolg zijn van gevechtshandelingen, ongevallen, dumpen van munitie (bijvoorbeeld door een beschadigde bommenwerper) of het gecontroleerd 'springen' van buitgemaakte of verouderde munitie. NGE's kunnen uiteraard een risico vormen bij het uitvoeren van werkzaamheden. Indien tijdens werkzaamheden NGE's worden aangetroffen, moeten deze worden geruimd. Dit kan tot vertraging leiden en tot hogere uitvoeringskosten. Om deze risico's van tevoren in kaart te brengen is daarom onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van NGE's in het plangebied.

Onderzoek

Het verkennend NGE onderzoek is in opdracht van de gemeente Amsterdam uitgevoerd door Antea Group. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van eerder uitgevoerde onderzoeken, alsmede informatie uit de gemeentelijke archieven en de Nederlandse, Duitse en Britse oorlogsarchieven. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 NGE onderzoek. Onderstaand wordt het onderzoek verkort weergegeven.

Bekend is dat in 1927 nabij de grens met Diemen een kruitmagazijn is gebouwd, genaamd de Eendekooi. In 1963 zal deze exploderen. In de tweede wereldoorlog is rond het plangebied een

Nederlands luchtafweerbatterij gelegerd, later was er in de omgeving een zogenaamde 'flakstelling' gelegen; Duits luchtafweergeschut. Ook is bekend dat er enkele geallieerde bommenwerpers in de omgeving zijn neergestort en dat er mogelijk met vliegtuigen beschietingen zijn uitgevoerd op Duitse troepen en treinen ('straffing'). Al deze handelingen hebben echter buiten het plangebied plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor NGE's in het plangebied.

Conclusie

Het verzamelde historische feitenmateriaal leidt tot de conclusie dat de locatie niet verdacht is. De voorgenomen werkzaamheden kunnen uitgevoerd worden zonder nader onderzoek.

5.1.4 Akoestische aspecten

Kader

Zone industrielawaai

De Diemercentrale is in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) aangewezen als geluidhinderlijke inrichting (Hoofdstuk V Wgh). Een dergelijke aanwijzing houdt in dat in het bestemmingsplan een 50 dB(A) contour wordt getrokken rond deze inrichting. Hierbinnen zijn nieuwe woningen slechts onder voorwaarden toegestaan. Voor bestaande woningen binnen de contour gelden uitzonderingen. De geluidcontour van de Diemercentrale ligt deels op het grondgebied van de gemeente Gooise Meren.

De gemeente is verplicht zonebeheer te voeren. Dat houdt in dat aan de hand van een geluidmodel doorlopend wordt getoetst of de inrichting(en) qua geluidproductie nog voldoen aan de normen. Indien dit niet het geval is kan handhavend worden opgetreden of is het niet langer mogelijk om binnen de zone nieuwe geluidhinderlijke activiteiten te ontplooiën. In een dergelijk geval spreekt men ook wel van het 'op slot' zitten van de contour.

Wegverkeerslawaaï

In hoofdstuk VI van de Wgh zijn de normen en grenswaarden opgenomen waaraan de geluidbelasting van woningen, en andere geluidgevoelige bestemmingen en terreinen, als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg en de wijziging van een bestaande weg moet voldoen. De Wgh is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend. In de Wgh is aangegeven dat alle wegen voorzien zijn van een zone, met uitzondering van wegen in een als woonerf aangeduid gebied én wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

In artikel 74 van de Wgh zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als onderzoeksgebieden voor geluidhinder. Voor de Overdiemerweg geldt een onderzoekszone van 250m (buitenstedelijk gebied).

Bij wijzigingen op of aan een weg moet binnen de afgebakende geluidzone onderzocht worden of er sprake is van 'reconstructie' van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van 'reconstructie' als aan de volgende twee voorwaarden voldaan wordt:

- er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging van het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, wijzigingen van de maximumsnelheid, en der-gelijke;
- ten gevolge van deze wijziging en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer.

Om dit te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelige bestemming de geldende 'grenswaarde' worden bepaald. Vervolgens wordt gezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, doorgaans het 10e jaar na openstelling van de gewijzigde weg, met tenminste 1,5 dB overschreden wordt.

Als er voor een geluidgevoelige bestemming volgens de Wgh sprake is van 'reconstructie van de weg', moeten geluidsmaatregelen overwogen worden.

Railverkeerslawaai

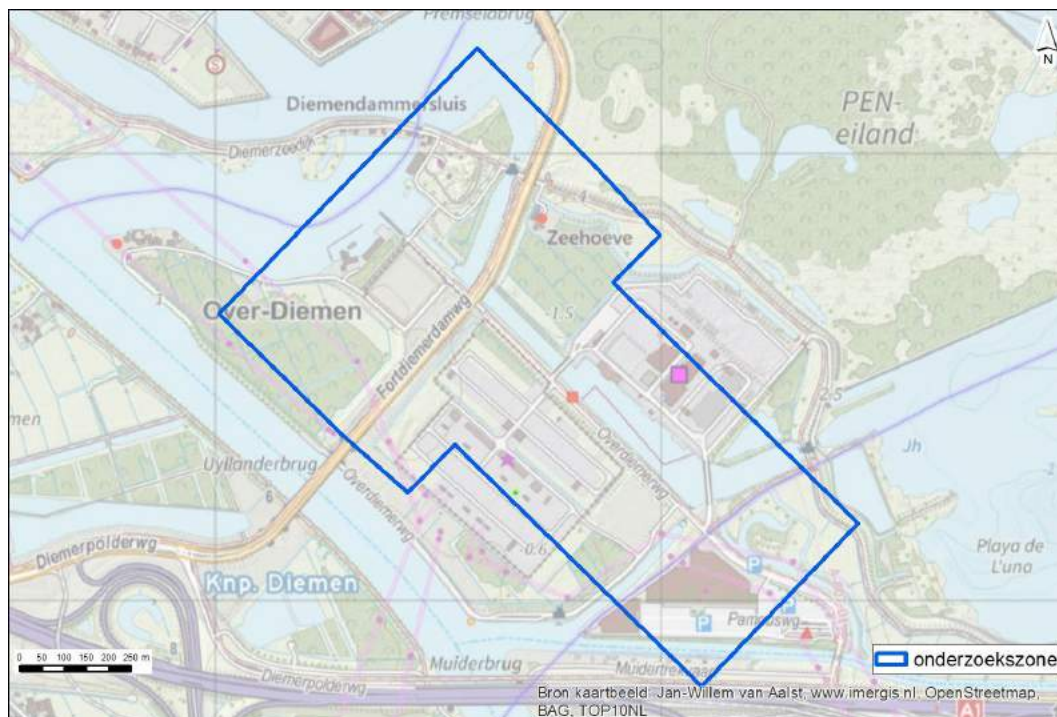
In hoofdstuk VII Wgh is bepaald hoe moet worden omgegaan met geluidszones rond spoorwegen. Nu er in of rond het plangebied geen spoorwegen voorkomen, blijft dit aspect verder buiten beschouwing.

Onderzoek

De openstelling van de Overdiemerweg heeft geen invloed op de zone industrielawaai. Nu er niet wordt voorzien hogere grenswaarden te behoeve van woningen, hoeft bovendien geen rekening te worden gehouden met eventuele cumulatie van industrielawaai en wegverkeerslawaai.

In het kader van de openstelling van de Overdiemerweg is akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai uitgevoerd voor zowel de kruising Fortdiemerdamweg- Overdiemerweg als de Overdiemerweg zelf. Voor het akoestische onderzoek wordt verwezen naar bijlage 4 Onderzoek wegverkeerslawaai. Onderstaand wordt het onderzoek verkort weergegeven.

De volledige onderzoekszone wegverkeerslawaai (inclusief reconstructie) ziet er als volgt uit:



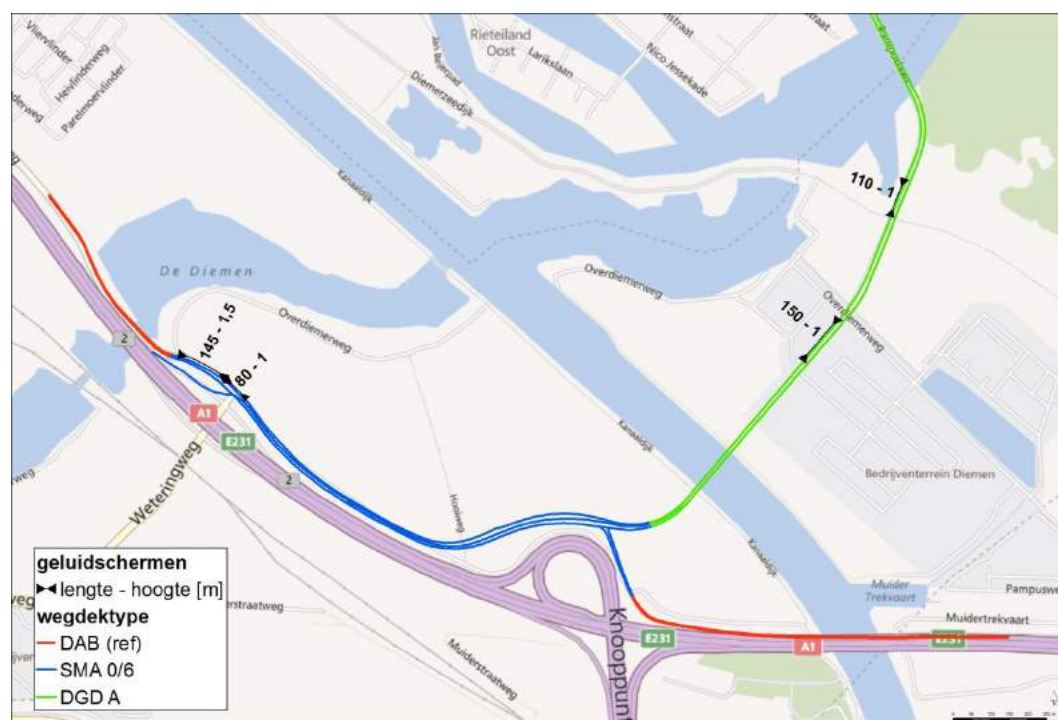
Figuur: onderzoekszone wegverkeerslawaai

De geluidbelastingen zijn berekend in een geluidsmodel met het programma Geomilieu, versie 3.11. Het model schematiseert de werkelijke situatie in rijlijnen, toetspunten, bodemgebieden en gebouwen. Ter

plaatsen van de woningen zijn toetspunten gekoppeld aan de gevel. Hier wordt de geluidbelasting bepaald. Het programma rekt volgens Standaardrekenmethode 2 uit het RMG 2012. Standaard is uitgegaan van een zachte bodem. De verharde gebieden zijn ingevoerd als akoestisch hard ($B = 0$).

De gemeente Amsterdam heeft verkeersintensiteiten voor de wegen in het onderzoeksgebied aangeleverd, voor de zichtjaren 2017 en 20281. Hoewel het project IJburg 2 (mogelijk) in 2028 nog niet volledig zal zijn afgerond, laten de verkeersprognoses de hoogste verkeersintensiteiten zien voor dit jaar. Daarom gaat het akoestisch onderzoek uit van de intensiteiten voor 2028 voor de toekomstige situatie.

Binnen het onderzoeksgebied liggen enkele woningen en ligplaatsen (in de noordwesthoek). Deze ligplaatsen zijn niet legaal. Er zijn daarnaast nog enkele legale ligplaatsen aanwezig in de zuidoosthoek. Op de Fortdiemerdamweg geldt een maximumrijdsnelheid van 70 km/uur. Op de Overdiemerweg wordt dat eveneens 70 km/uur. Voor wat betreft het wegdektype is bij de Fortdiemerdamweg het wegdektype Dunne deklagen (A) toegepast. Voor het wegdektype op de Overdiemerweg is, na overleg met de gemeente Amsterdam, uitgegaan van het referentiewegdek (dicht asfaltbeton, DAB). Daarnaast wordt in de berekeningen uitgegaan van een tweetal geluidsschermen langs de Fortdiemerdamweg, ter hoogte van het bedrijventerrein en ter hoogte van de Diemerzeedijk.



Figuur: invoergegevens wegdek en geluidsschermen

Uit een inventariserend onderzoek is gebleken dat er binnen het afgebakende studiegebied geen sprake is van eerder vastgestelde hogere waarden voor één van de in dit onderzoek betrokken wegen. De grenswaarde bij reconstructie wordt in dat geval bepaald op basis van de heersende geluidbelasting met een minimum van 48 dB.

Het onderzoek laat zien dat, voor wat betreft de aanpassing van het kruispunt Overdiemerweg/Fortdiemerdamweg, de wijziging niet leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De aanleg van de nieuwe weg, de Overdiemerweg, leidt daarnaast niet tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde bij de adressen in het onderzoeksgebied.

Een nader onderzoek naar bron- of overdrachtsmaatregelen is daarom niet nodig. Ook hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd.

Conclusie

De openstelling van de Overdiemerweg is vanuit het oogpunt van industrielawaai en wegverkeerslawai aanvaardbaar.

5.1.5 Luchtkwaliteit

Kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- a. Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- b. Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀);
- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Specifieke uitvoeringsregels zijn vastgelegd in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder meer om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) maatgevend. Voor deze stoffen is de kans het grootst dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ (200 µg/m³) is, in relatie tot wegverkeer, redelijkerwijs uitgesloten. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor langs wegen en uit metingen over een periode van 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO₂ niet meer aan de orde is. Net als voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} ook een grenswaarde vastgesteld (25 µg/m³). PM_{2,5} is een deelverzameling van PM₁₀ en de PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn dan ook sterk aan elkaar gerelateerd. Uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{2,5} en PM₁₀ kan worden gesteld dat, als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} zal worden voldaan.

Voor de overige luchtverontreinigende stoffen, waarvoor grens- of richtwaarden zijn opgenomen in de Wm, zijn de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen opgetreden van deze waarden en de concentraties vertonen een dalende trend. Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Het is dan ook aannemelijk dat een overschrijding van de voor deze (overige) stoffen vastgestelde grens- en richtwaarden, als gevolg van een besluit, redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Onderzoek

Ten behoeve van de openstelling van de Overdiemerweg is door Antea Group onderzocht of dit effect kan hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 5 Onderzoek luchtkwaliteit. Onderstaand wordt het onderzoek verkort weergegeven.

De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn in beeld gebracht voor de situatie waarbij de Overdiemerweg volledig is opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Hiervoor zijn de concentraties in beeld gebracht voor het eerste jaar waarin de openstelling kan worden verwacht, in dit geval 2018. Algemeen wordt aangenomen dat wanneer de concentraties in dat jaar voldoen aan de grenswaarden, deze ook in de hierop volgende jaren voldoen. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de dalende grootschalige achtergrondconcentraties en de verminderende bijdrage van het verkeer (schoner worden autoverkeer).

De berekeningen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de lucht zijn uitgevoerd met de module STACKS in het programma Geomilieu (versie 4.30). De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn in beeld gebracht op diverse beoordelingspunten die 10 meter uit de wegrand liggen. Op deze manier is een worst-case scenario berekend. Indien de jaargemiddelde concentraties lager zijn dan de grenswaarden zal dit eveneens het geval zijn voor verblijfsplekken die op grotere afstand dan 10 meter liggen.

Stikstofdioxide (NO₂)

Uit het onderzoek blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie liggen (40 µg/m³). De hoogste jaargemiddelde concentratie is berekend op toetspunt 13. Dit komt doordat het beoordelingspunt direct langs de rijksweg A1 gelegen is.

De berekende uurgemiddelde concentratie NO₂ mag niet meer dan 18 keer per jaar hoger zijn dan 200 µg/m³. Uit de berekeningen blijkt dat de uurgemiddelde concentratie NO₂ op alle beoordelingspunten minder dan 18 keer per jaar hoger is dan 200 µg/m³.

Fijnstof (PM₁₀)

Uit berekeningen blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentraties PM_{2,5} (ruim) onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} (25 µg/m³) liggen. Ook nu is de hoogste jaargemiddelde concentratie berekend op toetspunt 13. Dit komt doordat het beoordelingspunt direct langs de rijksweg A1 gelegen is.

Conclusie

Op grond van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat als gevolg van de openstelling van de Overdiemerweg geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor stikstofdioxide of fijnstof. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit.

5.1.6 Milieuzonering

Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Conclusie

Nu er geen sprake is van de realisatie van een nieuw bedrijf, danwel van een nieuwe gevoelige

bestemming heeft in het kader van dit bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met milieuzonering.

5.1.7 Externe veiligheid

Kader

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid (EV) berust op twee pijlers: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR heeft betrekking op de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met een gevaarlijke activiteit. Het PR is afhankelijk van de afstand uit de risicobron en wordt als een lijn met gelijk risico weergegeven op een kaart, de (iso) risicocontour. Het hanteren van een milieukwaliteits voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burgers in de omgeving van een risicovolle activiteit. De milieukwaliteits bestaat uit een grens- en richtwaarde voor nieuwe situaties en een saneringsgrenswaarde en streefwaarde voor bestaande situaties. De grenswaarde geldt voor kwetsbare objecten als woningen en scholen. De grenswaarde voor kwetsbare objecten is de richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten als niet te omvangrijke kantoren of winkels. De grenswaarde voor PR bedraagt de kans per jaar op overlijden van 1 op 1.000.000 (10⁻⁶ per jaar of 10E-6 per jaar). De grenswaarde moet in acht worden genomen, van de richtwaarde kan goed gemotiveerd worden afgeweken. De grenswaarde geldt verder ook als streefwaarde voor bestaande situaties. De saneringsgrenswaarde bedraagt 10⁻⁵ per jaar. Het GR is een maat voor de kans per jaar, dat door een incident bij een gevaarlijke activiteit, een groep mensen, die niet rechtstreeks bij die activiteit betrokken is, tegelijkertijd omkomt. Voor het GR is dus niet de plaats maar het aantal dodelijke slachtoffers in combinatie met de kans daarop maatgevend.

Regelgeving

Door het steeds verder toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen en de steeds toenemende ruimtelijke ontwikkeling nabij de transportroutes kunnen de belangen van de ruimtelijke ontwikkeling, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de externe veiligheid op gespannen voet komen te staan. Het externe veiligheidsaspect vanwege het vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling is daarom geregeld met Basisnet. Voor de afstand tussen transportroute en de PR 10⁻⁶ grenswaardecontour is een vaste waarde vastgesteld, die is berekend met een plafondwaarde voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen. Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dient de vaste afstand in acht te worden genomen en bij het berekenen en verantwoorden van het GR dient te worden uitgegaan van de plafondwaarde voor het vervoer. Een grenswaarde-overschrijding door de autonome toename van het vervoer of een onverantwoord hoog GR door een ruimtelijke ontwikkeling zijn zodoende niet meer mogelijk. Voor de buisleidingen geldt het besluit en de regeling externe veiligheid buisleidingen (BEVB en REVB), voor gevaarlijke bedrijfsactiviteiten het besluit en de regeling externe veiligheid inrichtingen (BEVI en REVI).

Schiphol

Ter verbetering en waarboring van de vliegveiligheid rond Schiphol is in 2002 het Luchthavenindulingsbesluit (Lib) vastgesteld. Dit besluit bevat bepalingen omtrent maximale bouwhoogte, vogelaantrekkende functies en, in sommige gevallen, de gedwongen sanering van woningen die direct rond de luchthaven liggen.

Het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van Schiphol berust op het totaal risico gewicht (TRG) en het PR binnen de PR 10⁻⁶ grenswaarde contour. Ten aanzien van het TRG wordt de bron gehandhaafd op een harde grenswaarde. Het TRG is voor alle vliegtuigen in één jaar gesommeerd, het product van de

kans dat een vliegtuig neerstort en het gewicht van dat vliegtuig. Jaarlijks wordt berekend of het TRG binnen de grenswaarde van ruim 9,724 ton/jaar is gebleven.

Het PR -beleid richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling en is uitgewerkt in een sloopzone voor woningen (binnen de PR 10-5 saneringsgrenswaardecontour) en belemmeringzones voor nieuwe kantoren, bedrijven en woningen binnen de PR 10-6 grenswaardecontour.

Volgens het luchthaven indeling besluit (LIB) maakt het plangebied geen deel uit van sloopzones voor bestaande woningen of belemmeringzones EV voor nieuwbouw van woningen, bedrijven of kantoren.

Volgens bijlage 4 van het LIB ligt het plangebied in een belemmeringsgebied voor objecten hoger dan 146 m +NAP. In 2015 is het Lib aangevuld met zogenaamde 'radarbeschermingszones' (kaart 4a) met hoogtebeperkingen. Voor wat betreft de maximale bouwhoogte in het plangebied op grond van radarbeperkingen, bedraagt deze hoogtebeperking 146 m +NAP.

Afweging

Kwetsbare bestemming

Dit bestemmingsplan maakt de openstelling van de Overdiemerweg mogelijk. Een weg is geen kwetsbare bestemming. Onderzoek op dit punt kan achterwege blijven.

Transport gevaarlijke stoffen

De Overdiemerweg wordt niet aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Onderzoek kan op dit punt achterwege blijven.

Risicovolle inrichting

Dit bestemmingsplan maakt geen risicovolle inrichtingen mogelijk. Er zijn geen risicovolle inrichtingen in de directe omgeving van het plangebied aanwezig. Onderzoek is niet noodzakelijk.

Buisleidingen

In het bestemmingsplan Buitengebied os, voor zover het gaat om buisleidingen, op de NUON weg een zogenaamde 'dubbelbestemming' gelegd ter bescherming van de ter plaatse aanwezige warmwaterleiding. Deze wordt echter niet als risicovol beschouwd. Voor het overige geeft het bestemmingsplan Buitengebied aan dat er op of rond de Overdiemerweg geen sprake is van de aanwezigheid van risicovolle kabels en leidingen. In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is een Klic melding (Kabels en leidingen informatiecentrum) verricht, waarvoor verder wordt verwezen naar paragraaf 5.5 Kabels en leidingen.

Voor wat betreft de veiligheidsaspecten zijn er ten opzichte van de veiligheidsbeoordeling in het bestemmingsplan Buitengebied geen nieuwe risicovolle buisleiding in of rond het plangebied bijgekomen. Als zodanig is er geen sprake van de aanwezigheid van risicovolle buisleidingen.

Schiphol

Het Lib stelt beperkingen op het gebied van de maximale bouwhoogte tot 146m +NAP. Dit wordt overgenomen in de planregels van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.2 Water

Kader

Waterwet

In 2010 is de Waterwet (Wtw) in werking getreden. Deze wet budelt en stroomlijnt de bevoegdheden en taken op het gebied van waterkwaliteit, waterbeheer en waterveiligheid. Binnen de Wtw is een coördinerende rol weggelegd voor de provincie, die binnen het provinciale gebied de watertaken op het gebied van veiligheid, kwantiteit en kwaliteit toewijst aan waterschappen en hoogheemraden en hierop toezicht houdt. Taken op het gebied van riolering zijn toebedeeld aan de gemeente.

Nationaal Waterplan

Het nationaal waterplan loopt van 2016 tot 2021 en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Daarnaast geldt het nationaal waterplan als structuurvisie in de zin van de Wtw. hoofduitgangspunten zijn:

- a. te komen tot integraal waterbeheer;
- b. voorkomen van afwenteling;
- c. het verbinden van ruimte en water.

In het nationaal waterplan wordt een pakket aan gebiedsgerichte maatregelen voorgesteld. Die verder zijn uitgewerkt in het de stroomgebiedbeheerplannen die zijn opgesteld als uitvloeisel van de Kaderrichtlijn water.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een "goede ecologische toestand" (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een "goed ecologisch potentieel" (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

De KRW verplicht tot het opstellen van een stroomgebiedbeheerplan. Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen het stroomgebiedbeheersplan Rijn. Dit plan heeft een horizon tot 2021 en beschrijft de doelstellingen, maatregelen en monitoring binnen het stroomgebied van de Rijn. Uit het stroomgebiedbeheerplan blijkt dat de waterkwaliteit is verbeterd, doch dat nog niet op alle punten wordt voldaan aan de gestelde eisen. Met name landbouw en industrie belasten de waterkwaliteit. Het voorgesteld maatregelenpakket in het stroomgebiedbeheerplan ziet op het verder voorkomen van de aantasting van de waterkwaliteit door met name het verbeteren van enerzijds het zelfreinigende vermogen van het watersysteem en anderzijds het voorkomen van inwerking van stoffen op het water, met name waar het gaat om effecten als gevolg van agrarisch gebruik. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de verbetering van de waterkwaliteit in Natura 2000 gebieden.

Provinciale watervisie 2021

De provinciale watervisie is bedoeld om op provinciaal niveau de aspecten water, ruimte, economie en natuur overkoepelend te beschouwen en onderling af te stemmen. De watervisie stelt de kaders voor waterbeheer binnen de provincie. Daarbij spelen de volgende maatschappelijk en economische

ontwikkelingen, alsmede natuurlijke processen een rol:

- Klimaatverandering
- Bodemdaling, in heel west-Nederland, in het bijzonder in veengebieden;
- Doorzettende verstedelijking in combinatie met krimp/vergrijzing in andere gebieden
- Burgers en kenniswerkers in het bijzonder stellen hoge eisen aan hun leefomgeving. In metropolitane gebieden is leefomgevingskwaliteit één van de vestigingsplaatsfactoren, “water” en natuurlijke oevers zijn vaak de dragers daarvan;
- In de meer perifere gebieden is/blijft ruimte voor grootschalige landbouw, met hoge eisen aan de zoetwatervoorziening en druk op schoon water;
- Duurzaamheid is/wordt een vanzelfsprekende kwaliteitseis;
- We leven in een netwerksamenleving. De wereld is zo complex dat niemand nog in zijn eentje oplossingen tot stand kan brengen. Mensen en organisaties zullen zich hierop moeten instellen;
- De wereld verandert steeds sneller, de toekomst is onzeker, strategieën moeten flexibel/adaptief zijn om toekomstbestendig te zijn.

Burgers zijn gewend dat alles technisch opgelost kan worden en ook wordt. maar de grenzen van wat nog via het watersysteem zelf opgelost kan worden begint in zicht te komen. Het eenzijdig blijven ophogen van dijken is geen duurzame strategie er zal ook gekeken moeten worden naar de inrichting van het achterland. Een andere ruimtelijke inrichting kan bijdragen aan een veiliger achterland en aan beperking van de wateroverlast.

Hiervoor is innovatie nodig, niet alleen technisch, ook procesmatig en organisatorisch. Als provincie De aanpak van het meekoppelen wordt in het waterbeleid al langer gevolgd, er, bijvoorbeeld door extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen bij dijkversterkingen of extra natuur bij waterbergingen, maar in de toekomst gaat het dus ook in omgekeerde richting, het water koppelt straks ook mee bij ruimtelijk-economische investeringen.

Binnen de kaders van de provinciale Structuurvisie 2040, wordt het waterbeleid gebiedsgericht ingevuld om te kunnen meekoppelen met andere grote ruimtelijke transformaties zoals de Metropoolregio.

Relatie met de Overdiemerweg

Voor wat betreft de openstelling van de Overdiemerweg spelen de aspecten waterveiligheid en waterkwaliteit. De watervisie stelt hierover het volgende:

In West-Nederland werken de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht sinds 2007 samen met hun acht waterschappen aan een omvangrijk meerjarenprogramma voor het normeren, toetsen en op orde brengen van regionale keringen. De provincie ziet toe op de uitvoering van de afspraken uit het Uitvoeringsbesluit regionale keringen en ondersteunt het Ontwikkelprogramma Regionale Keringen III.

De kwaliteit van het grondwater in Noord-Holland is in het algemeen goed en de grondwatervoorraad wordt op peil gehouden. Voor de aanpak van verontreinigingen wordt aangesloten op landelijke afspraken. De kwaliteit van het oppervlaktewater in Noord-Holland staat nog steeds onder druk. De provincie zet met name in op een hoge kwaliteit van beschermde natuurgebieden en van zwemwateren.

AGV en gemeentelijke waterplan

In het plangebied is Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) de waterbeheerder. Op 1 januari 2006 is Waternet officieel gestart. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet daarnaast het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit.

De gezamenlijke visie op het waterbeheer van de gemeente Diemen en AGV is neergelegd in het gemeentelijk waterplan 2010-2028 "Diemen zet water op de kaart". Het watersysteem is door AGV beschreven in het watergebiedsplan Bijlmerring. De inventarisatie van de gebieden binnen Diemen zijn in het gemeentelijk waterplan opgenomen (terug brengen aantal onderbemalingen).

Keur AGV

In 2017 is nieuwe Keur van AGV in werking getreden. In de Keur zijn regels en regelingen opgenomen ten behoeve van de bescherming van waterkeringen. Werkzaamheden in, aan en rond waterkeringen zijn onderworpen aan een vergunningstelsel. De Overdiemerweg is aanwezen als waterkering. Voordat kan worden gestart met het uitvoeren van werkzaamheden is het daarom noodzakelijk een watervergunning aan te vragen. Ter verdere zekerstelling van de belangen van de waterkering is voor de gehele Overdiemerweg een dubbelbestemming opgenomen. Werkzaamheden zijn alleen toegestaan ná het verkrijgen van een aanlegvergunning. Deze vergunning wordt pas verleend als na het inwinnen van advies bij het waterschap.

Overleg met AGV

Er is overleg gevoerd met AGV over de voorgenomen werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de waterkering en de waterkwaliteit. Deze betreffen het vervangen van de verharding (asfalt voor klinkers) en een beperkte uitbreiding van het verharde oppervlak.

Voor zover het gaat om het vervangen van verharding is dit geen probleem. Indien er wordt voorzien in extra verharding van meer dan 1000 m² moet worden voorzien in watercompensatie in het plangebied. Vooralnog wordt rekening gehouden met een toename van de verharding van circa 2100m².

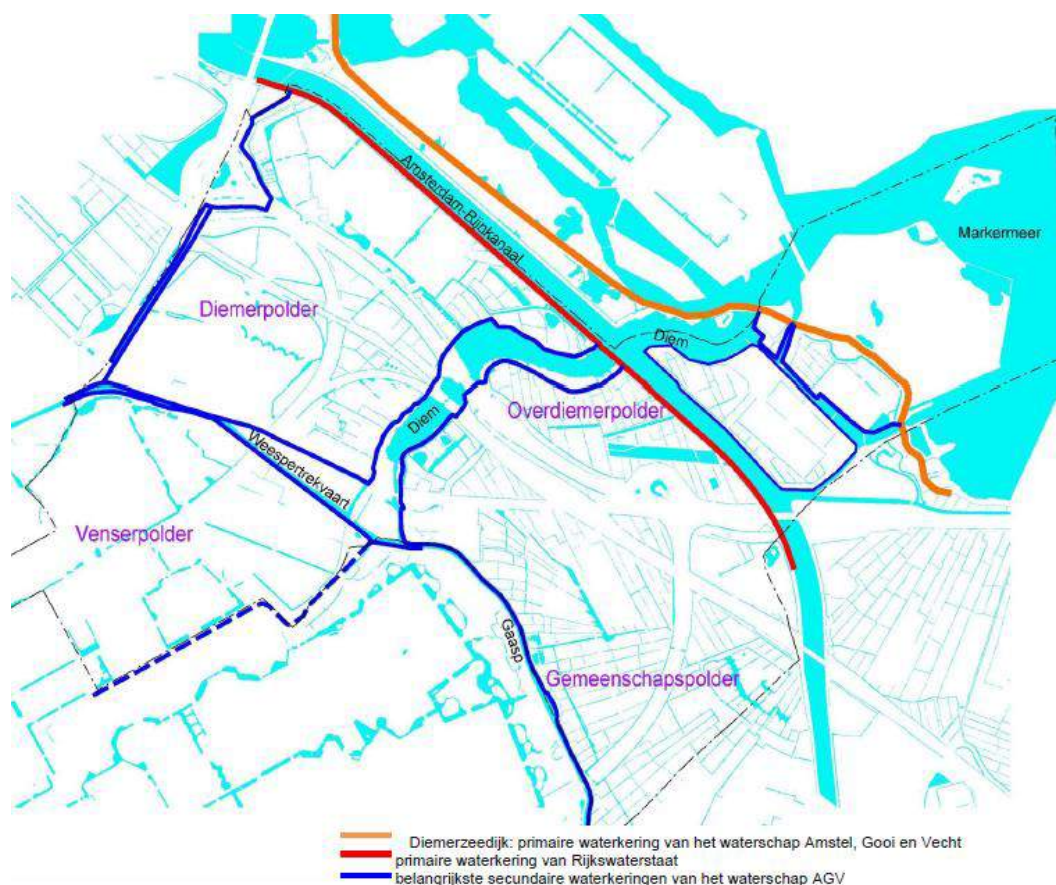
Voor wat betreft de waterkwaliteit zijn er geen aandachtspunten aangegeven. Als zodanig wordt ervan uitgegaan dat de 'run off' van de Overdiemerweg via de berm afmoeit naar het oppervlaktewater.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden is een watervergunning noodzakelijk en moet worden voorzien in compensatie als gevolg van de toename van de verharding. AGV zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp worden betrokken voor wat betreft de realisatie van de verhardingscompensatie en de watervergunning.

Waterkeringen

Het deel van het plangebied waar de elektriciteitscentrale en het Fort Diemerdam zijn gelegen, behoren bij een watersysteem dat bij de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal is ontstaan en door de aanleg van het Amsterdam Rijnkanaal is afgesloten van de Overdiemerpolder. Door deze ontwikkelingen is het plangebied een apart peilvak met één watergang en een klein opvoergemaal naar De Diemen (NAP-0,40 m) geworden. Dit gebied wordt door secundaire waterkeringen aan alle zijden beschermd tegen overstromingen.

De Overdiemerweg is geprojecteerd op een secundaire waterkering (hoogwaterkering). Ter plaatse van de waterkering is een dubbelbestemming opgenomen. Deze beschermt de waterkering.



Conclusie

Gezien het belang van deze waterkering is de secundaire waterkeringen in het bestemmingsplan met een dubbelbestemming opgenomen. Bij het uitvoeren van werkzaamheden in de beschermingszone van een waterkering dient de Keur in acht te worden genomen.

5.3 Ecologie

Wet natuurbescherming (Wnb)

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Soortenbescherming

In de Wnb is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

De verbodsbepalingen en ontheffingsgronden voor de eerste twee categorieën komen rechtstreeks uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. De derde categorie vindt zijn oorsprong in de nationale wetgeving.

Soorten van de Vogelrichtlijn

Voor Vogelrichtlijnsoorten is het verboden om in het wild levende vogels te doden of te vangen, opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen, te beschadigen, te rapen of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen. Dit laatste verbod geldt niet voor een aantal vogelsoorten, indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding en het nest zelf zijn functionaliteit behoudt.

Soorten van de Habitatrichtlijn

Voor soorten van artikel 3.5 (Habitatrichtlijn, Bern en Bonn) is het eveneens verboden om in het wild levende dieren en planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen, opzettelijk eieren van dieren te vernielen of te rapen. Voortplantings- of rustplaatsen mogen niet beschadigd of vernield worden. Daarnaast geldt er een verbod op om planten behorend bij artikel 3.5 te plukken, verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In tegenstelling tot de Vogelrichtlijnsoorten in artikel 3.1, mogen dieren behorend bij artikel 3.5 niet opzettelijk verstoord worden, ook niet als er geen wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding. Daarbij dient opgemerkt te worden dat een aantal vogelsoorten ook vallen onder artikel 3.5 en daarom niet verstoord mogen worden.

Andere soorten

Naast de Europees aangewezen beschermde flora en fauna, is er in Nederland ook een Nationale soortenlijst gemaakt die niet gedekt wordt door de Vogel- en Habitatrichtlijn, Verdrag van Bern of Verdrag van Bonn. Deze soorten zijn opgenomen in bijlage A en B van de Wnb. Voor soorten in bijlage A geldt een verbod op opzettelijk doden of vangen van dieren, opzettelijk beschadigen of vernielen van vaste voortplantings- of rustplaatsen van dieren. Voor soorten in bijlage B geldt een verbod op opzettelijk plukken, verzamelen, afsnijden, vernielen en ontwortelen van planten. In tegenstelling tot artikel 3.1 en 3.5, is verstoring van deze soorten toegestaan.

Met betrekking tot de 'andere soorten' zijn per provincie beleidsregels opgesteld waarin voor een deel van deze soorten vrijstelling is verleend. De grond waarop deze vrijstelling geldt verschilt per provincie en hoeft dus niet in alle situaties van toepassing te zijn. Vrijstelling op basis van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling is een geldige reden in alle provincies.

Indien bij het voornemen gestelde verboden in artikel 3.1, 3.5 of 3.10 worden overtreden, dient gewerkt te worden conform een gedragscode. Biedt een gedragscode geen oplossing, dan is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen bij de provincie waarin het voornemen plaats vindt. De grond waarop een ontheffing mogelijk is, verschilt per categorie. Zie de Bijlage voor een uitgebreide toelichting.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese Habitat- en / of Vogelrichtlijn. Voor de gebieden en de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken. Indien op voorhand significante effecten niet uitgesloten kunnen worden dient een Passende

beoordeling opgesteld te worden. Tevens zijn een aantal Natura-2000 gebieden opgenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit zijn de gebieden waar tenminste één stikstofgevoelig habitat voorkomt die gevoelig is voor overbelasting door stikstof.

Natuurnetwerk Nederland

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

Het Natuurnetwerk Nederland is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden; de Natura 2000-gebieden maken daar deel van uit. Naast de Natura 2000-gebieden bevat het NNN ook overige leefgebieden van soorten en – om isolatie te voorkomen – gebieden die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Het NNN is onderdeel van het actieve beleid om bedreigde dier- en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. De natuurgebieden die behoren tot het NNN en hun functies worden planologisch beschermd, hier geldt het 'nee, tenzij'- principe. De planologische bescherming betekent in het kort dat geen nieuwe bestemmingen worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de oppervlakte, de kwaliteit en de samenhang van het NNN. Hieraan wordt getoetst bij de verlening van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Onderzoek

Ten behoeve van de openstelling van de Overdiemerweg is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten op flora en fauna. Daarnaast is gekeken naar de eventuele invloed op natuurgebieden als gevolg van de invloed van stikstof of wegverkeerslawaaï. De centrale vraagstelling in het kader van het bestemmingsplan is:

- óf er mogelijk sprake zou kunnen zijn van verstoring van soorten c.q. invloed op beschermde gebieden;
- óf deze effecten verplichten tot aanpassing van het plan, danwel tot het aanvragen en verkrijgen van een vergunning of toestemming, en;
- het redelijkerwijs te verwachten is dat de benodigde aanpassing haalbaar is, c.q. dat de benodigde vergunning of toestemming mag en kan worden verleend (uitvoerbaarheidstoets);

Voor de diverse onderzoeken wordt verwezen naar de bijlagen:

- Bijlage 6 Natuurtoets;
- Bijlage 7 Aanvullend onderzoek ringslang en rugstreeppad;
- Bijlage 8 Stikstofdepositie;
- Bijlage 9 Wegverkeerslawaaï en natuur.

Er is bij de uitvoering van het onderzoek geen rekening gehouden met de bescherming van houtopstanden omdat er geen bomen worden gekapt.

Onderstaand worden de onderzoeken verkort weergegeven.

Algemene gebiedsbeschrijving

Het plangebied aan de Overdiemerweg wordt aan de noordzijde begrensd door een brede watergang. De oever van deze watergang bestaat uit een strook van riet en verlandingsvegetatie. Via een talud wordt de hoogte van de Overdiemerweg bereikt. Het talud en de grasberm naast de rijbaan worden momenteel extensief beheerd door middel van twee maaibeurten per jaar. Het maaisel wordt afgevoerd. Het water in de watergang dient om de elektriciteitscentrale aan de noordzijde van de watergang van koelwater te

voorzien. Ten westen en ten noorden van de elektriciteitscentrale ligt een stukje ruige en natte natuur waar grote grazers rondlopen.

Aan de westzijde van het plangebied kruist de Overdiemerweg de Fortdiemerdamweg (S114). Deze kruising markeert de begrenzing van het plangebied maar maakt hier nog wel onderdeel van uit. Ten westen van de S114 is een talud en een berm met een greppel gesitueerd. Ook loopt hier een ontwateringssloot. Langs de sloot en in de berm groeien ruigte kruiden en ontwikkelt zich struweel. De onderhoudsinterval is waarschijnlijk minder dan 1 maal per jaar. In de zuidwesthoek van het plangebied wordt een populierenbos aangetroffen. Het betreft hier populieren in de volwassen fase. Onder de begroeiing wordt veel braamstruweel aangetroffen. De zuidoostzijde van het plangebied bestaat uit een brede berm. Deze berm loopt door middel van een talud af naar een ontwateringssloot. Langs deze sloot is een brede strook met verlandingsvegetatie aanwezig met verspreid staand een meidoorn. Aan de oostzijde van het plangebied gaat de Overdiemerweg over in de Pampusweg. Ter hoogte van deze overgang is een brede duiker aanwezig die de watergang aan de zuidzijde van de weg met de watergang aan de noordzijde verbindt.

De Overdiemerweg wordt momenteel verlicht door een rij lantaarnpalen. De lantaarnpalen bevinden zich aan de noordzijde van de weg tussen de rijbaan en het fietspad. De hoogte van de lantaarnpalen is circa 6 meter. Het kruispunt van de Overdiemerweg met de S114 wordt intensief verlicht door lantaarnpalen met een hoogte van circa 12 meter.

Soortenbescherming

Het onderzoek naar aanwezige soorten bestaat uit een bureauverkenning en een gebiedsbezoek. Uit het terreinbezoek is gebleken dat het plangebied een potentieel geschikt biotoop biedt voor vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en vissen. Om deze reden is er op deze soortgroepen een potentieel effect aan de orde. De onderstaande effectbeoordeling richt zich alleen op deze soort(groep)en. Overige beschermde soorten zijn uitgesloten en ondervinden geen effect van het voornemen.

Vogels

Het aanwezige populierenbos biedt een geschikt biotoop voor vogels met een jaarrond beschermd nest. Deze zijn hier tijdens het veldbezoek echter niet waargenomen. Het populierenbos zal door het voornemen niet in omvang of in samenstelling veranderen. Toename van verkeersbewegingen op de Overdiemerweg zullen geen negatief effect hebben op eventueel aanwezige broedvogels met een jaarrond beschermde status. Toename van verkeersbewegingen leidt tot enige toename van verstoring. De mate van verstoring door gebruik van de weg (met beperkte rijsnelheid) leidt echter niet tot wezenlijke toename van de verstoring die zou leiden tot verminderde geschiktheid van het bos voor broedvogels.

De bomen, struiken, riet en ruigte vegetatie bieden nestgelegenheid voor algemene soorten. Indien nesten aanwezig zijn mogen deze tijdens de broedperiode (en wanneer deze in gebruik zijn) niet verwijderd of verstoord worden.

Vleermuizen

Door het openstellen van de huidige rijbaan zullen geen lijnvormige structuren verloren gaan. De mogelijke vliegroutes voor vleermuizen blijven daarmee behouden. Momenteel is de aanwezige rijbaan verlicht doormiddel van lantaarnpalen. Wanneer in de nieuwe situatie de lichtintensiteit, het verlichte oppervlak en de lichtkleur niet ten nadele van de vleermuizen veranderen zullen er geen negatieve effecten voor vleermuizen optreden.

Verwacht wordt dat het projectgebied gebruikt wordt als foerageergebied voor vleermuizen. Met name de watergang aan de noordzijde van de Overdiemerweg zal waarschijnlijk door watergebonden vleermuizen zoals de meervleermuis en de waterveermuis worden gebruikt om te foerageren. Deze vleermuissoorten zijn gevoelig voor verstoring door licht. Door het openstellen van de weg zal het verlichten van de rijbaan en de directe omgeving van de rijbaan toenemen. De afstand tussen de rijbaan en de watergang is echter voldoende groot om geen negatieve effecten op foeragerende vleermuizen boven de watergang te veroorzaken.

Indien andere dan de huidige verlichting wordt toegepast dient deze verlichting zodanig te worden gekozen en geconcentreerd dat deze niet naar de omgeving schijnt. In dit geval kan in alle redelijkheid worden gesteld dat het voornemen weinig of geen invloed zal hebben op de vleermuisactiviteiten binnen en rondom het projectgebied. Voor wat betreft vleermuizen zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de Wet Natuurbescherming.

Rugstreeppadden

Buitenhet plangebied komt zowel het terrestrische- als het aquatische habitat van de rugstreeppad voor. Direct rond het plangebied is de rugstreeppad, wegens het ontbreken van geschikte habitats, echter niet waargenomen. Negatieve invloed op deze soort kan worden uitgesloten.

Ringslang

Ten noorden van het plangebied is een kerngebied van de ringslang gelegen waar veel waarnemingen van de ringslang bekend zijn. Dit zijn de Diemerzeedijk en het PEN-eiland. Ook binnen en in de nabijheid van het plangebied is geschikt habitat voor deze soort aanwezig. Dit geschikte habitat bevindt zich zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de weg. Door de aanwezigheid van een geschikt habitat in het plangebied kan de aanwezigheid van ringslangen in het plangebied niet worden uitgesloten. Door het openstellen van de rijbaan is de kans aanwezig dat er verkeersslachtoffers onder overstekende ringslangen zullen ontstaan. Daarom wordt voorzien in twee faunapassages. Daarmee blijft het voor ringslangen mogelijk de Overdiemerweg veilig te passeren en is er geen ontheffing of vergunning nodig op grond van de Wet natuurbescherming.

Overige soorten

De aanwezigheid van overige beschermde soorten is uitgesloten.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 gebieden

Het plangebied ligt niet in een beschermd natuurgebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is het Markermeer en IJmeer op 400 meter ten noorden en oosten van het plangebied.

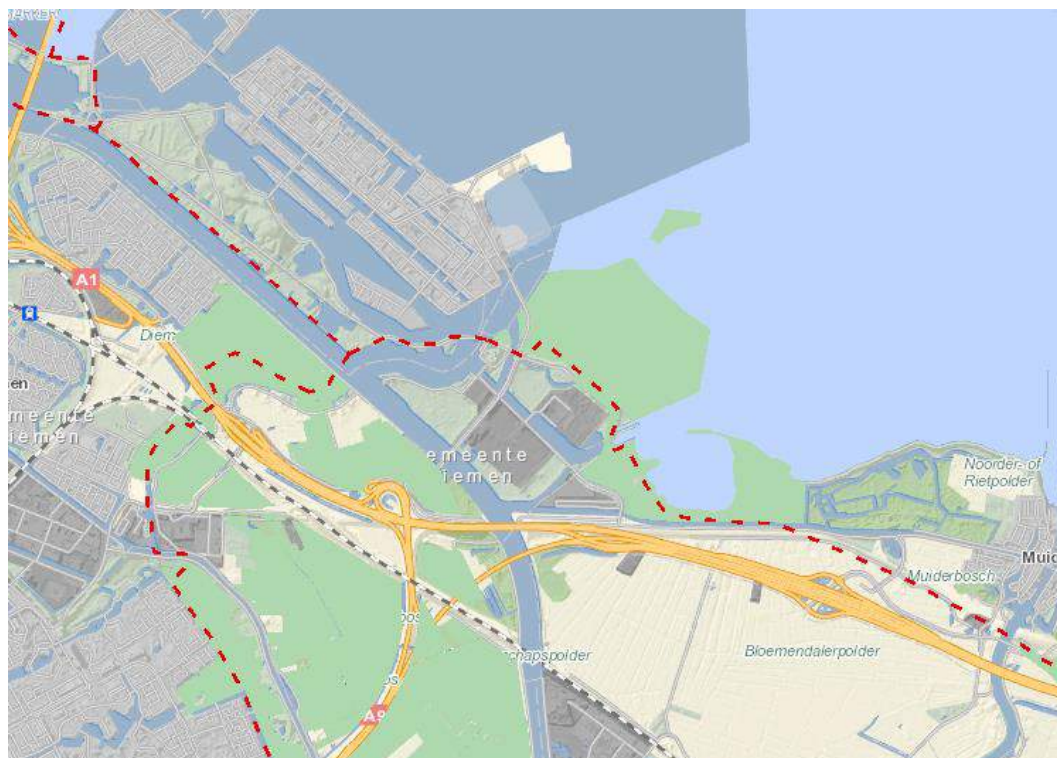
Het Markermeer en IJmeer zijn als Natura-2000 gebied aangewezen voor de volgende habitattypen: H3140 Kranswierenwateren. Verder zijn het Markermeer en IJmeer aangewezen voor de volgende soorten: H1163 Rivierdonderpad en H1318 Meerveermuis.

Verder is een aantal Natura-2000 gebieden opgenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit zijn de gebieden waar tenminste één stikstofgevoelig habitat voorkomt die gevoelig is voor overbelasting door stikstof. Het Markermeer en IJmeer zijn niet in de PAS opgenomen.



Figuur: Ligging Natura 2000 gebied IJmeer- Markermeer (in rood) ten opzichte van het plangebied

Het plangebied ligt niet in een NNN-gebied. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is het PEN-eiland ten noorden van de elektriciteitscentrale en het moerasbos ten noorden van de Pampusweg. Het moerasbos ten noorden van de Pampusweg ligt op enkele tientallen meters vanaf het plangebied.



Figuur: Ligging NNN gebieden (rode stippellijn) ten opzichte van het plangebied.

Natura 2000 en stikstofdepositie

De Wet natuurbescherming (Wnb) schrijft voor dat voor alle (nieuwe) activiteiten die significante negatieve effecten kunnen hebben op beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden een beoordeling uitgevoerd moet worden. Op grond van deze wet is vergunning benodigd als een project de kwaliteit van de beschermde habitats en de habitats van soorten in het betreffende Natura 2000-gebied kan verslechteren. Onder omstandigheden kan het openstellen van de Overdiemerweg invloed hebben op omliggende natura 2000 gebieden als gevolg van toename van stikstofdepositie.

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) met bijbehorende wetgeving vastgesteld en in werking getreden. Hierdoor is de vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming voor het aspect stikstof vereenvoudigd

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met voor stikstof gevoelige habitattypen dat in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is opgenomen, is het Naardermeer dat op circa 6,5 km afstand ligt. Het Natura 2000-gebied Markermeer&IJmeer is niet voor stikstof gevoelig.



Figuur: rekenpunten op 55 dB(A) contour

De totale geluidbelasting wordt veroorzaakt door andere bronnen dan de Overdiemerweg, met name de energiecentrale en de bestaande wegen. De bijdrage van de opengestelde Overdiemerweg ligt ver onder het criterium voor verstoring en de bijdrage van de geluidbelasting van de Overdiemerweg in de totale geluidbelasting is relatief beperkt (de bijdrage ligt meer dan 10 dB onder de totale waarde).

Geconcludeerd kan worden dat de openstelling van de Overdiemerweg geen significante bijdrage levert in de totale geluidbelasting van het natuurgebied en er dus geen (extra) verstoring door geluid ter plaatse van het natuurgebied optreedt als gevolg van de openstelling van de Overdiemerweg.

Conclusie

Soortenbescherming

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het projectgebied:

- Vogels;
- Vleermuizen (foerageergebied);
- Amfibieën;
- Reptielen;

In de onderstaande tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende project. Aangegeven is of een nader onderzoek nodig is, of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming, of dit middels maatregelen voorkomen kan worden en of bij de uitvoering van het project een ontheffing nodig is.

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Nader onderzoek nodig?	Is er sprake van een overtreding?	Ontheffing noodzakelijk	Vervolgstappen
Broedvogels	Ja	Nee	Nee, mits soort specifieke maatregelen genomen worden	Nee	<i>Start eventuele werkzaamheden voor of na het broedseizoen. Is dit niet mogelijk laat het plangebied door een ter zake deskundige controleren op broedgevallen.</i>
Vleermuizen	Ja, mogelijk foerageer gebied	Nee	Nee, mits soort specifieke maatregelen genomen worden	Nee	<i>Geen veranderingen aanbrengen aan de huidige verlichting tenzij de veranderingen een positief effect hebben op vleermuizen.</i>
Amfibieën	Nee	Nee	Nee	Nee	<i>Geen</i>
Reptielen	Ja, mogelijk onderdeel van leefgebied	Nee	Nee, mits soort specifieke maatregelen genomen worden	Nee	<i>Ten behoeve van de ringslang wordt een extra faunapassage aangelegd. Hierdoor zijn negatieve effecten op de soort uitgesloten.</i>

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconstateerd dat er -met de voorgestelde maatregelen- geen ontheffing of vergunning op grond van de Wnb nodig is. Er is geen sprake van negatieve invloed op beschermde soorten.

Gebiedsbescherming

Er is geen effect op het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied. Ook is er geen aanleiding om te verwachten dat er op Natura 2000-gebieden op grotere afstand nog effecten zullen optreden. De gebiedsbescherming uit de Wet natuurbescherming staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

5.4 Cultuurhistorie

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij cultuurhistorische aspecten die mogelijk een rol kunnen spelen in het plangebied. Het gaat daarbij om archeologie, landschap en monumenten.

Kader

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988).

Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988). Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Deze wijziging zag op een vereenvoudiging van het beschermingsregime van Rijksmonumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten. Een aantal handelingen aan en in monumenten werd onder het vergunningvrije regime van het Besluit omgevingsrecht (Bor) gebracht. Deze wetswijzigingen zijn in 2012 in werking getreden, maar hebben geen invloed op het bestemmingsplanregime.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt wet- en regelgeving op het gebied van erfgoedbescherming. Het gaat dan om zaken als vervreemding van eigendom, en rechtsbescherming bij aanwijzing van een monument. Met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet is de Monumentenwet vervallen. Voor zover het gaat om de fysieke bescherming van (archeologische) monumenten is het voornemen dit te regelen in de aankomende Omgevingswet. De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2021 in werking. Tot die tijd blijven de bepalingen uit de Monumentenwet die zien op de fysieke bescherming van monumenten en archeologisch erfgoed van kracht.

Provinciaal beleid en regelgeving

De provincie Noord-Holland ziet een toenemende belangstelling voor het aspect cultuurhistorie. Voor wat

bestemmingsplan_Openstelling Overdiemerweg Nuonterrein (vastgesteld)

betreft de provinciale verantwoordelijkheid wordt ingezet op de aspecten provinciebreed van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland, te weten aardkundige waarden, openheid, stilte en donkerte en dorps-DNA.

De kern van het provinciale beleid en regelgeving op het gebied van cultuurhistorie is neergelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland. De PRVS bevat geen specifieke bepalingen aangaande cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Ten behoeve van een verdere inbedding van cultuurhistorie in de planvorming heeft de provincie in 2010 de 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' vastgesteld. Deze leidraad is uitgewerkt in de 'Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie'. Deze informatiekaart laat voor wat betreft het plangebied geen bijzondere waarden zien.

Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen

Het doel van de Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen is:

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

Onderzoek

Antea Group heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 10 Archeologisch onderzoek. Onderstaand worden de resultaten van het onderzoek verkort weergegeven.

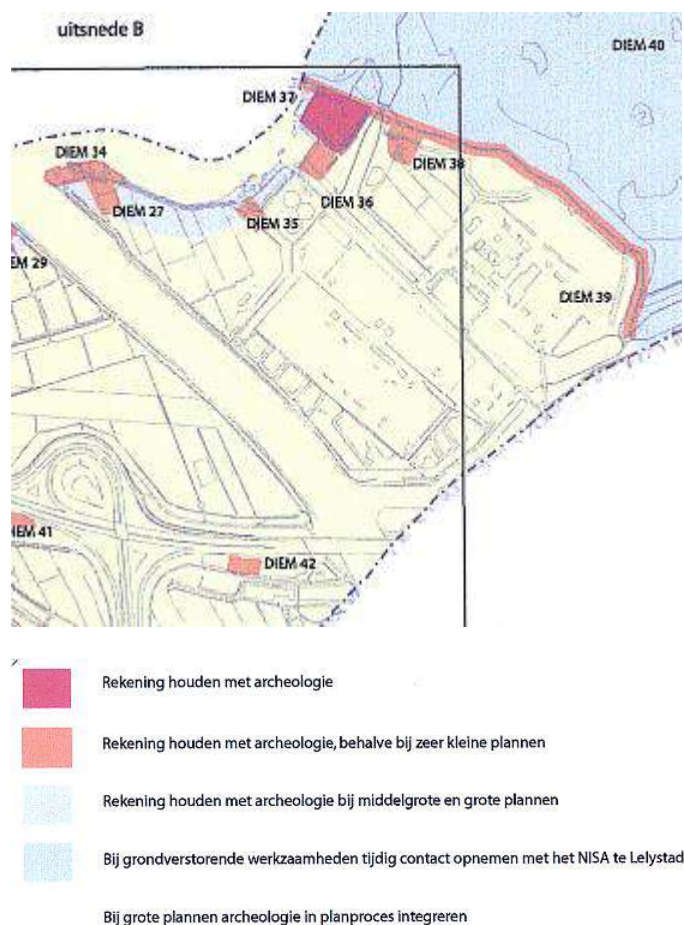
Monumenten en landschappen

Het plangebied ligt in een gebied dat volgens de kadastratabellen is gebruikt voor verschillende agrarische doeleinden zoals hooiland, rietland of weiland. Er zijn op geen van de geraadpleegde historische kaarten aanwijzingen gezien voor de aanwezigheid van bebouwing in het plangebied. Er is dan ook geen sprake van de aanwezigheid van monumenten. Landschappelijk wordt het plangebied niet als waardevol beschouwd.

Archeologie

Gemeentelijke beleidskaart

Het plangebied ligt in een gebied waar volgens de archeologische beleidskaart van Diemen archeologie alleen in het planproces dient te worden opgenomen wanneer er sprake is van grote plannen. Dit heeft te maken met het feit dat het plangebied op een opgehoogde weg ligt met bebouwing, er veel infrastructurele werken hebben plaatsgevonden (bestaande verstoringen) en aan het feit dat aan de veenpolders een lage archeologische waarde is toegekend.



Figuur: Uitsnede archeologische verwachtingskaart Overdiemerpolder, gemeente Diemen

Historisch gebruik

Het plangebied, voor zover gelegen in het bestaande wegbeslag, is ten opzichte van de omgeving ongeveer 3 m opgehoogd. Gedurende het neolithicum en de bronstijd was het plangebied tot rond 500 voor Chr te nat voor bewoning en lag deels in de Zuiderzee. De oeverwallen van de Diem - mogelijk archeologisch relevant voor de periode vanaf de middeleeuwen- liggen niet in het plangebied. Onder de ophogingslaag wordt een veenlaag verwacht. Mogelijk zijn er bewoningssporen vanaf de middeleeuwen aanwezig. Het zal dan waarschijnlijk gaan om toevalsvondsten.

Bij de herprofilering van de Overdiemerweg zullen de graafwerkzaamheden oppervlakkig blijven met een maximale diepte van circa 1 m –mv. Voor het gehele plangebied betekent dit dat in de relatief recente ophogingslaag wordt gegraven en er geen archeologische resten kunnen worden geschaad. Gebaseerd op bovenstaande criteria wordt daarom geadviseerd het plangebied vrij te geven.

Conclusie

Op grond van het verkennende archeologische onderzoek zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

5.5 Kabels en leidingen

Hoogspanningsleidingen

Rond het plangebied zijn twee typen hoogspanningsverbindingen aanwezig:

- van 150kV, deze hebben aan beide zijden een indicatieve zone van 80 m
- van 380kV, deze hebben een indicatieve zone van 125 m aan beide zijden

In principe zijn binnen de indicatieve zones geen woningen mogelijk. Langs de leidingen geldt tevens een zakelijk rechtstrook die met de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' op de verbeelding is weergegeven. Binnen deze zone mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten dienste van de hoogspanningsverbinding. Indien gebouwd wordt ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming, mag de veiligheid van de leiding of het functioneren van de leiding niet onevenredig worden geschaad. Hiertoe dient overleg plaats te vinden met de leidingbeheerder. De zakelijk rechtstrook bij de 380 kV leidingen hebben een breedte van 36 meter ter weerszijde van de leiding. Bij de 150 kV leidingen heeft de zakelijk rechtstrook een breedte van 27,5 meter ter weerszijde van de leiding.

Hoewel deze leidingen buiten het plangebied liggen, heeft de 380 kV leiding een ruimtelijke uitstraling die reikt tot in het plangebied. Ten behoeve hiervan is de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' opgenomen op een klein deel van de verbeelding.

380 kV generatorverbinding

Haaks op de Overdiemerweg loopt een 380kV generatorverbinding tussen de energiecentrale aan de Overdiemerweg 35 en ons hoogspanningsstation aan de Overdiemerweg 35a. De bijbehorende belemmerde strook heeft een breedte van 11 meter, te weten 5 meter aan weerszijden van het 1 meter brede kabeltracé. Op deze leiding wordt eveneens de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' gelegd.

Warmtetransportleiding

Begin april 2011 is Nuon gestart met de aanleg van een warmtetransportleiding onder het IJmeer door, tussen de elektriciteitscentrale in Diemen en Almere, IJburg, Amsterdam Zuid-Oost en Maxis. Een deel van de warmtetransportleiding is gelegen in het plangebied.

Vanuit planologisch oogpunt gelden beperkingen in de directe nabijheid van de leiding. Hierom is voor de gehele strook (10 meter aan weerszijden van de leiding) de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen die de aanleg van de warmtetransportleiding toestaat. Tevens is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, dat de belangen van de warmtetransportleiding beschermt.

Klic melding

Ten behoeve van de planvorming is er een zogenaamde 'Klic' (Kabels en leidingen informatiecentrum) melding verricht. Dit om na te gaan of mogelijk nog andere planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied aanwezig zijn. Dit is niet het geval. Voorafgaand aan de start van de uitvoering van de werkzaamheden zal wederom een Klic melding worden verricht zodat hier tijdens de werkzaamheden rekening mee kan worden gehouden. De werkzaamheden zullen in overleg met NUON worden uitgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met vrije werkruimte.

Conclusie

De aanwezigheid van kabels en leidingen vormt geen beperking voor het bestemmingsplan.

5.6 Verkeer en vervoer

Kader

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vormt de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040.

De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, net als het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren.

In de ambitie van het Rijk is Nederland in 2040 een bepalende speler in de transitie naar duurzame mobiliteit. In de SVIR gaat het Rijk vooral in op de transitie naar schone voertuigen, uitgewerkt in de duurzaamheidsagenda. Deze doet een beroep op bedrijfsleven (Green Deals) en decentrale overheden (Klimaatagenda).

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch plan verkeersveiligheid is een nadere uitwerking van de beleidsdoelen die zijn neergelegd in de SVIR. Dit betreft het verminderen van het aantal verkeersdoden en ongevalsgewonden. De belangrijkste maatregel hiervoor is het breed toepassen van het principe van 'Duurzaam veilig' dat ziet op de verbetering van de verkeersveiligheid door het toepassen van gestandaardiseerde ontwerpprincipes en ontwerpeisen, tezamen met het maken van goede afspraken met betrokken partijen en een integrale aanpak (zoals beprijzing, maatregelen in het ruimtelijke spoor, maar ook handhaving).

Uitwerking

Bij het ontwerp van de Overdiemerweg zijn de ontwerpprincipes van Duurzaam veilig gehanteerd. Er is bijzonder veel aandacht besteed aan het veilig ontwerpen van de kruising Fortdiemerdamweg-Overdiemerweg. Hiervoor wordt verder verwezen naar hoofdstuk Hoofdstuk 4 Planbeschrijving.

5.7 Economische effecten openstelling Overdiemerweg

De openstelling van de Overdiemerweg kan gevolgen hebben voor de detailhandel in zowel Diemen als IJburg. Immers wordt de bereikbaarheid van beide gebieden over en weer aanzienlijk verbeterd. Dit kan invloed hebben op de koopstroom, in het bijzonder vanwege de Maxis, die direct aan de Overdiemerweg is gelegen. Droogh Trommelen en Partners heeft eind 2016 onderzoek uitgevoerd naar de economische effecten. Conclusie van dit onderzoek was dat met name de detailhandel in IJburg een negatief effect kan ondervinden van de openstelling van de Overdiemerweg. Dit effect is echter niet dusdanig dat het voorzieningenniveau op IJburg in gevaar komt. Bovendien is de verwachting dat met de groei van het aantal inwoners van zowel IJburg als Diemen sprake is van een tijdelijk effect en dat ná 2020 weer sprake zal zijn van omzetgroei van de detailhandel in zowel IJburg als Diemen. De economische effecten van de openstelling van de Overdiemerweg worden om deze reden aanvaardbaar geacht. Voor het volledige onderzoek naar de economische effecten wordt verwezen naar Bijlage 11 Economische effecten openstelling Overdiemerweg.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

Het plangebied ligt binnen de plangrenzen van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Diemen. Om deze reden is ervoor gekozen om voor de plansystematiek van het voorliggende bestemmingsplan gebruik te maken van de plansystematiek van het bestemmingsplan Buitengebied. De voor de realisatie van de Overdiemerweg benodigde (dubbel)bestemmingen, begrippen en overige regels zijn overgenomen in dit bestemmingsplan.

Onderstaand volgt een nadere toelichting op de juridische regeling die (voor zover noodzakelijk) eveneens is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied.

6.1 Inleidende regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

In het hoofdstuk 'Inleidende regels' is een aantal begrippen verklaard dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. In aanvulling op de overgenomen begrippen uit het bestemmingsplan Buitengebied zijn twee extra begrippen opgenomen: rijbaan en rijstrook. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

6.2 Bestemmingsregels

In het hoofdstuk 'Bestemmingsregels' zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

Enkelbestemming

Bedrijf - Elektriciteitscentrale

Voor het gehele plangebied geldt de bestemming 'Bedrijf - Elektriciteitscentrale' waarbij is bepaald dat er binnen het aangeduide gebied 'weg' maximaal 2X1 rijstrook mag worden gerealiseerd. Binnen deze aanduiding kunnen ook voet- en fietspaden, bermen en sloten vallen; dit biedt de mogelijkheid om bij de aanleg van de weg flexibel om te gaan met de detailinrichting van de weg.

Verkeer

Voor een deel van het plangebied geldt op grond van het bestemmingsplan Buitengebied reeds een verkeersbestemming. Deze is onverkort overgenomen in dit bestemmingsplan.

Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen zijn bedoeld om specifieke ruimtelijke belangen te borgen. Dat kan gaan om veiligheidsaspecten, maar bijvoorbeeld ook archeologische waarden of landschappelijke waarden. Dubbelbestemmingen worden op de enkelbestemming geprojecteerd. De dubbelbestemming geldt als primair ten opzichte van de enkelbestemming; alleen als duidelijk is dat de specifieke ruimtelijke

belangen die de dubbelbestemming beoogt te borgen niet worden aangetast, kan uitvoering worden gegeven aan de onderliggende enkelbestemming.

De in het bestemmingsplan Buitengebied opgenomen dubbelbestemmingen zijn voor zover van toepassing op het plangebied van dit bestemmingsplan overgenomen. Het betreft de dubbelbestemmingen voor (hoogspannings)leidingen en de waterkering, die bedoeld zijn om de veiligheid van de leidingen en de waterkering te borgen. In de dubbelbestemmingen is daarom ook voorzien in een vergunningstelsel voor het uitvoeren van werkzaamheden zoals graven of grondverzet. Pas ná het verkrijgen van een vergunning kan worden gestart met deze werkzaamheden.

Op enkele plaatsen in het plangebied zijn meerdere dubbelbestemmingen over elkaar heen gelegd. Daarom is voorzien in een rangorderegeling in volgorde van belang. In dit bestemmingsplan is de rangorde als volgt: eerst de waterkering, dan de hoogspanningsleiding en als laatste de warmteleiding.

Leiding

Ter plaatse van de warmtetransportleiding is de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen.

Leiding – Hoogspanningsverbinding

De hoogspanningsverbinding is met de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' bestemd.

Waterstaat – Waterkering

De NUON weg vormt tevens een secundaire waterkeringen. Deze kering wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.

6.3 Algemene regels

In het hoofdstuk 'Algemene regels' worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbeltelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Algemene afwijkingsregels

In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.

6.4 Overgangs-en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor legale bebouwing en legaal gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

6.5 Plansystematiek

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is de GBKA-ondergrond gebruikt (Grootschalige BasisKaart Amsterdam). Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor ondermeer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

6.6 Handhaving

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking. Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatig controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatig gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitvoeren van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Wabo. De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Handhavingsbeleid

Op 22 december 2016 heeft de gemeente Diemen het 'Integraal VTH beleid gemeente Diemen 2017 en 2018' vastgesteld. Dit beleid is op 1 januari 2017 in werking getreden en schetst de aanpak voor vergunningverlening, toezicht en handhaving binnen de gemeente Diemen. Er wordt ingezet op dienstverlening en een kwalitatief goede uitvoer van de gemeentelijke handhavingstaak. Voorwaardelijk is daarvoor wél dat vanuit het oogpunt van rechtszekerheid regels en vergunningen eveneens van goede kwaliteit moeten zijn; helder leesbaar en toetsbaar. Daarnaast wil de gemeente Diemen een duidelijk zichtbare handhaving. Hier gaat een preventieve werking vanuit. Voor wat betreft het bestemmingsplan wordt veel waarde gehecht aan duidelijk leesbare en toetsbare regels. Elk bestemmingsplan doorloopt een handhavingstoets, waarbij specifiek wordt gekeken naar deze eis.

Handhavingstoets

In de regels van dit bestemmingsplan is zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de regels uit het vigerende bestemmingsplan Buitengebied. Deze regels zijn in de praktijk reeds getoetst op bruikbaarheid en handhaafbaarheid. Zodoende worden interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk voorkomen

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Aanleg, beheer en onderhoud

De gemeente Amsterdam heeft budget vrijgemaakt voor aanleg, beheer en onderhoud van de Overdiemerweg. Hiervoor wordt verder verwezen naar paragraaf 4.2 Uitvoering. Verder heeft de gemeente Amsterdam de gemeente Diemen gevrijwaard van alle eventuele schadeclaims, inclusief eventuele planschade.

7.2 Grondexploitatiewet

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk is gebleken een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro (Besluit ruimtelijke ordening), een exploitatieplan verplicht is. De aanleg van een weg valt niet onder één van de genoemde categorieën in artikel 6.2.1. Bro. Er hoeft daarom niet te worden voorzien in een exploitatieplan.

7.3 Planschade

Op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan een partij die als gevolg van een wijziging van de planologische situatie (ook wel bekend onder de noemer 'planologische verslechtering') inkomensschade lijdt, of waarbij sprake is van daling van de waarde van een onroerende zaak, een tegemoetkoming in deze schade claimen bij het college van burgemeester en wethouders. In het kader van de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan is het daarom noodzakelijk inzicht te krijgen in het risico van het veroorzaken van dergelijke schade en de mogelijke omvang van deze schade. Deze zogenaamde 'planschade' vertaalt zich in de zogenaamde directe schade als gevolg van een bestemmingsplanwijziging van de gronden van de betrokken partij, en de zogenaamde indirecte planschade, als gevolg van een bestemmingswijziging in de directe omgeving. Beide aspecten moeten in beeld worden gebracht.

Op 16 juli 2016 heeft de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (SAOZ) advies uitgebracht over de planschaderisico's van de wijziging van de bestemming. Voor zover het gaat om directe planschade is de aanname dat hiervan geen sprake is nu NUON -onder voorwaarde dat de gemeente Amsterdam de aanleg financiert en het wegbeheer voert- instemt met de openstelling van de weg. Voor wat betreft indirecte planschade blijkt uit de planschaderisicoanalyse dat hier geen risico op is. Voor het volledige onderzoek wordt verder verwezen naar Bijlage 12 Planschaderisicoanalyse.

Alles overziend is de conclusie dat er als gevolg van de openstelling van de Overdiemerweg geen risico

bestaat op planschade. Mocht er onverhoopt toch sprake zijn van planschadeclaims dan heeft de gemeente Amsterdam schriftelijk verklaard dat de gemeente Diemen geheel gevrijwaard wordt van eventuele financiële schade.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 22 juni tot en met 2 augustus 2018 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Diemen. Tevens was het plan via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid voor een ieder een inspraakreactie in te dienen. De ter inzage legging is op 21 juni 2018 bekend gemaakt via een publicatie in het DiemerNieuws. Tevens zijn de diverse vooroverlegpartners op 19 juni 2018 geïnformeerd over het voorontwerp bestemmingsplan. Ook aan hen is gevraagd uiterlijk 2 augustus 2018 een vooroverlegreactie in te dienen.

8.1 Overleg

Er zijn acht vooroverlegreacties ontvangen. In Bijlage 13 Nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties zijn de binnengekomen reacties samengevat weergegeven en voorzien van beantwoording. Voor zover de reacties aanleiding hebben gegeven voor aanpassing van het bestemmingsplan is dit aangegeven.

8.2 Inspraak

In het kader van de ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan zijn geen inspraakreacties ontvangen.

8.3 Zienswijze op het ontwerpbestemmingplan

Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft van 25 januari tot en met 7 maart 2019 ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kan eenieder een zienswijze indienen. Op 6 maart heeft de Vervoerregio Amsterdam (VRA) een zienswijze ingediend. De zienswijze, samenvatting en bijbehorende beantwoording zijn opgenomen in Nota van beantwoording van zienswijze.

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

