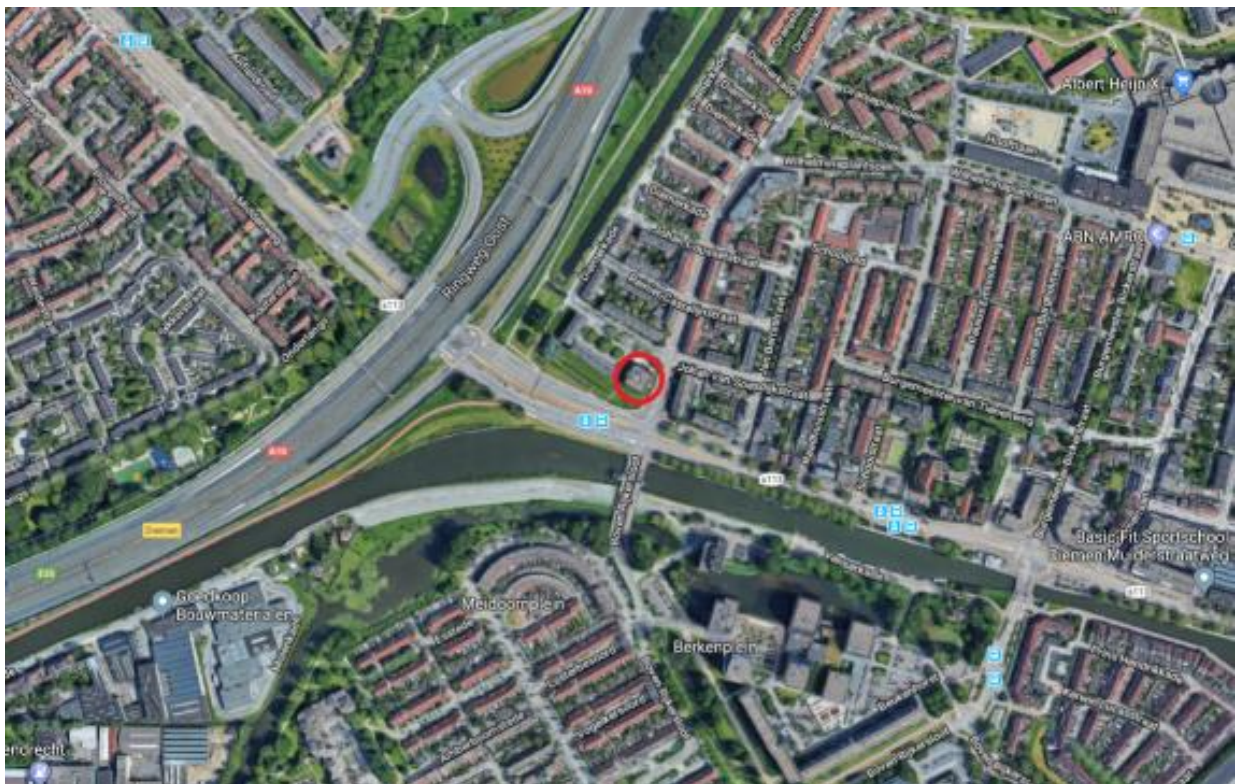


Bestemmingsplan Arent Krijtsstraat 1 Ontwerp

NL.IMRO.0384.BParentkrijtsstr1-OW01

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

2 maart 2020



Arent Krijtsstraat 1

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling	4
1.3 Ligging plangebied	4
1.4 Vigerende plannen	5
1.5 Leeswijzer	6
Hoofdstuk2 Huidige situatie	7
2.1 Ontstaansgeschiedenis	7
2.2 Ruimtelijke structuur	7
2.3 Functionele inrichting	7
Hoofdstuk3 Beleidskader	8
3.1 Rijksbeleid	8
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Regionaal beleid	13
3.4 Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk4 Toekomstige situatie	18
4.1 Beschrijving initiatief	18
Hoofdstuk5 Omgevingsaspecten	19
5.1 Planologie	19
5.2 Bedrijven en milieuzonering	20
5.3 Externe veiligheid	21
5.4 Bodem	24
5.5 Geluid	25
5.6 Luchtkwaliteit	26
5.7 Ecologie	27
5.8 Verkeer en parkeren	29
5.9 Archeologie en cultuurhistorie	30
5.10 Waterhuishoudkundige situatie	31
5.11 Duurzaamheid	36
5.12 M.e.r.-beoordeling	36
5.13 Kabels en leidingen	37
5.14 Bezonning	38
Hoofdstuk6 Juridische aspecten	39
6.1 Algemeen	39
6.2 Indeling regels	39
Hoofdstuk7 Uitvoerbaarheid	41
7.1 Economische uitvoerbaarheid	41
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de aanleiding, doelstelling en functie van het bestemmingsplan opgenomen. In dit hoofdstuk staat ook de leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Het bestaande kantoorgebouw aan de Arent Krijtsstraat 1 te Diemen is gesloopt om plaats te maken voor de ontwikkeling van woningbouw. In 2017 is hiervoor een vergunningaanvraag ingediend voor het afwijken van het bestemmingsplan. Tijdens de afwijkingsprocedure is gebleken dat vanuit de buurt onvoldoende draagvlak bestond voor het plan. De zienswijzen die naar voren zijn gekomen zijn uitvoerig voor het voetlicht gebracht. De informatie zoals genoemd in de zienswijzen is betrokken bij het opstellen van de stedenbouwkundige uitgangspunten voor een nieuw bouwplan. Deze stedenbouwkundige uitgangspunten zijn in de raad van de gemeente Diemen op 26 april 2018 vastgesteld.

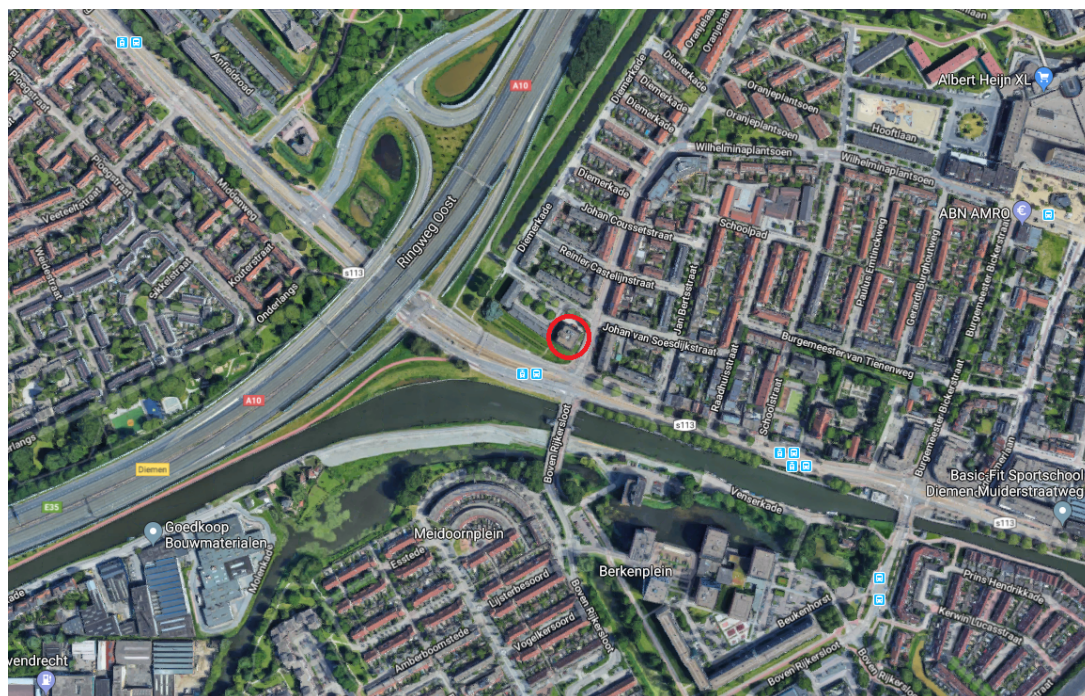
Vervolgens zijn met deze stedenbouwkundige uitgangspunten, drie verschillende modellen uitwerkt. In een intensief participatietraject zijn deze modellen met de buurt besproken en is uiteindelijk gekozen voor één model dat verder is uitgewerkt. Het resultaat is een nieuw plan waarbij meer aansluiting is gezocht bij de omliggende bebouwing en een afname in de bouwmassa met ruim 20%. In voorliggend bestemmingsplan wordt het nieuwe plan planologisch vastgelegd.

1.2 Doelstelling

Het doel van het bestemmingsplan is het tot stand brengen van een actuele planologische regeling die voorwaarden schept voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. Het bestemmingsplan is een toetsingskader voor omgevingsvergunningen.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Arent Krijtsstraat 1 te Diemen. Ten noorden en westen van het plangebied is de Johan van Soesdijkstraat gelegen, ten oosten de Arent Krijtsstraat, ten westen de Ringweg A10 en ten zuiden de Hartveldseweg. Het plangebied is gelegen in de kadastrale gemeente Diemen, sectie F, nummer 1199, 1200 en 1202.



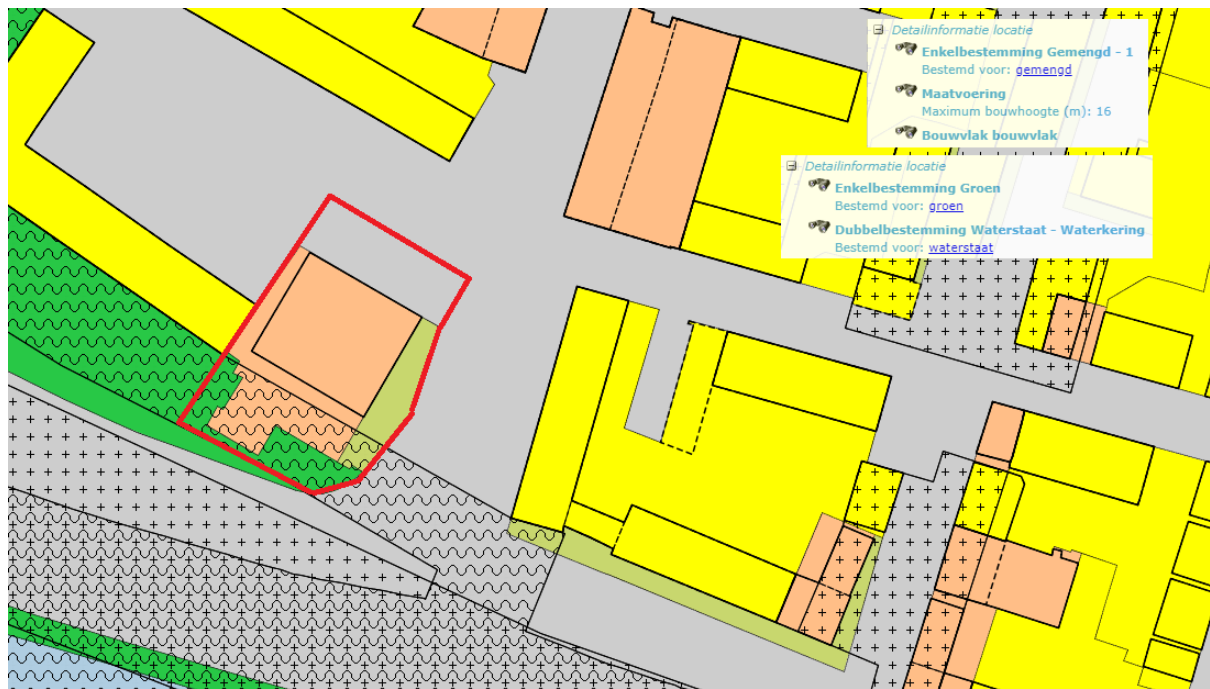
Afbeelding 1.1: projectlocatie globaal (bron: www.google.nl/maps)



Afbeelding 1.2: projectlocatie (bron: www.google.nl/maps)

1.4 Vigerende plannen

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan "Centrum", vastgesteld op 27 juni 2013 door de gemeenteraad van Diemen. De projectlocatie heeft de enkelbestemmingen 'Gemengd – 1', 'Verkeer', 'Tuin' en 'Groen' en (voor een gedeelte) de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Er geldt een bouwvlak, waarbinnen gebouwd mag worden tot een bouwhoogte van 16 meter.



Afbeelding 1.3: uitsnede verbeelding (bron: ruimtelijke plannen)

Binnen de bestemmingen 'Gemengd – 1', 'Verkeer', 'Tuin', 'Groen' en 'Waterstaat – Waterkering' is de functie wonen niet toegestaan. Daarnaast wordt de bouwhoogte overschreden en wordt het appartementencomplex deels buiten het bouwwlak gerealiseerd.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling strijdig is met het bestemmingsplan, wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Omstreeks 1900 was Diemen nog een landelijk dorp met als kern Diemerbrug. Naarmate er door de industrialisering en gunstige ligging meer bedrijven en mensen naar Diemen kwamen, ontstond er een sterke behoefte aan nieuwe woningen. Tot dan toe was er voornamelijk kavelgewijs gebouwd. De bebouwing bestond in wezen uit lintbebouwing langs de Ouddielerlaan en de Hartveldseweg - Muiderstraatweg. Centrum West, toen ook wel 'De nieuwe buurt' genaamd, is één van de eerste 'planmatige' uitbreidingen van Diemen. Het plan bestond uit een reeks van straten die haaks gepositioneerd stonden op de Hartveldseweg (parallel aan de Ringvaart van Watergraafsmeer en de Ouddielerlaan). De Hartveldseweg, de route naar Amsterdam langs de trekvaart, was vanaf 1920 langzaam omgetoverd tot winkelstraat. De Arent Krijtsstraat werd daar als winkelstraat aan toegevoegd. De nieuwe buurt is in drie fases gebouwd, het eerste deel tot aan de Raadhuisstraat werd in de jaren 30 gebouwd, 'overwegend' in Amsterdamse schoolstijl, en in de 2e wereldoorlog weer deels gesloopt.

Het plangebied, waar voorheen het kantoorgebouw van de Arent Krijtsstraat 1 stond, werd pas later in de jaren '70 bebouwd. Opvallend daarbij is de relatief 'willekeurige' aansluiting van de bebouwing met de omgeving, zoals dat wel vaker te zien is bij 'jaren '70 en '80 bebouwing. De bebouwing keert zich eerder af van de straat, dan dat het er een functionele relatie mee aan gaat. Hierdoor ontstaat een harde breuk met de omliggende woonbuurt en worden de straten eigenlijk niet goed afgemaakt.

Ten tijde dat het kantoorgebouw van Arent Krijtsstraat 1 gebouwd werd, vormde de locatie een deel van de bebouwing aan de doorlopende snelweg dwars door Diemen. In de loop van de tijd is deze context sterk veranderd. De locatie ligt nu ook weer bij een snelweg, maar die ligt nu in noord-zuid richting en wat verder weg. De locatie is met de aanleg van de A10 veel nadrukkelijker een entree van Diemen geworden. Voor Diemen als geheel, komende vanaf de A10 of vanuit de Watergraafsmeer (onderdoorgang). Maar ook voor Diemen Centrum (gewenste route via de Arent Krijtsstraat) of Diemen Zuid (kruispunt met brug).

2.2 Ruimtelijke structuur

In de nabijheid van het plangebied, zijn bouwblokken aanwezig die fors en van stedelijke schaal zijn. De lengte van de bouwblokken bedraagt gemiddeld 50 meter. Ondanks de aanwezige functiemenging en de verscheidenheid van bebouwing is in het lint sprake van een homogene bebouwingsstructuur die in de loop der tijd op verschillende wijzen is ingevuld. De rijwoningen die haaks op de Arent Krijtsstraat gelegen zijn, oriënteren zich met hun tuinzijde op het zuiden en worden aan de noordzijde ontsloten. De gestapelde woningen aan de Arent Krijtsstraat bestaan uit drie lagen met een kap. De woningen hebben incidenteel een garage op begane grond.

Ter plaatse van het plangebied, was voorheen een kantoorgebouw met vier bouwlagen aanwezig. Het kantoorgebouw is inmiddels gesloopt. Het perceel betreft een braakliggend terrein.

2.3 Functionele inrichting

In de nabijheid van het plangebied wordt voornamelijk gewoond, zoals aan de Johan van Soesdijkstraat. De Arent Krijtsstraat bestaat daarnaast uit een aantal winkels (met name speciaalzaken en een dagmarkt), afhaalrestaurants en andere bedrijvigheid zoals een makelaar. Ter plaatse van het plangebied, was voorheen een kantoorfunctie aanwezig.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit en schetst het Rijk hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten.

Voor de middellange termijn tot 2028 heeft het Rijk 3 doelen geformuleerd:

1. de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken;
2. de bereikbaarheid verbeteren;
3. zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Ad.1

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met hoogwaardige en toegankelijke landelijke en cultuurhistorische gebieden.

In 2040 behoort Nederland tot de top 10 van meest concurrerende economieën van de wereld met een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers door een goede ruimtelijk-economische structuur. Dit betekent onder andere een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationale bedrijven en een economische ontwikkeling die de concurrentiekracht versterkt, waarbij sterke stedelijke regio's nodig zijn met een goede 'quality of life', optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met Europa en de wereld.

Ad. 2

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Ad. 3

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). De ambitie is dat in 2040 de woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut. Voor de aantrekkelijkheid van ons land is het nodig onze bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteiten te koesteren en te versterken.

Het Rijk zet in op dertien nationale belangen welke van invloed kunnen zijn op de gemeente Diemen:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.

4. Efficiënt gebruik van de ondergrond.
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Relatie met het plangebied

Geen van de dertien nationale belangen zijn van toepassing op dit project en daarmee wordt beleid hierover overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Dit besluit legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het beleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Voorliggend plan betreft geen nationaal ruimtelijk belang, waardoor het Barro geen restricties oplegt voor de onderhavige locatie.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

1. Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
2. Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De Ladder is in de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden."

Relatie met het plangebied

Voor het plangebied geldt dat middels voorliggend bestemmingsplan, een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Derhalve dient in dit kader de behoefte aan de ontwikkeling aangetoond te

worden. Deze motivering vindt plaats in paragraaf 5.1 van voorliggende toelichting.

3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit

Het luchthavenindelingsbesluit (LIB) is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. In het Luchthavenindelingbesluit zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Voor het beperkingengebied gelden strengere eisen ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting.

Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol.

Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Relatie met het plangebied

Het plangebied is gelegen binnen het beperkingengebied voor Windturbines en Laser. Aangezien geen windturbines worden gerealiseerd, vormt het LIB geen belemmering. In verband met de radar geldt volgens het LIB een maximum bouwhoogte van 69 meter. Er wordt lager dan deze hoogte gebouwd, zodat dit passend is en het LIB geen belemmering vormt. De webapplicatie LIB van Schiphol is doorlopen en de resultaten hiervan zijn ter volledigheid opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 en PRV

De omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transitities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het Waaronder en ten dele over het Wat. Onder de hoofddambitie, Balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerde ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De visie laat in algemene zin zien wat onze ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen. Bewegingen die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Dat wordt gedaan door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

1. Dynamisch schiereiland – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
2. Metropool in ontwikkeling – hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaans systeem wordt de agglomeratiekracht vergroot.
3. Sterke kernen, sterke regio's – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die

daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.

4. Nieuwe energie – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver.

Naast de Omgevingsvisie heeft de provincie een verordening vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De provincie is momenteel bezig met het schrijven van een Omgevingsverordening. Aangezien deze nog niet is vastgesteld, geldt momenteel nog de PRV van 1 februari 2019.

Op 14 januari 2019 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze geconsolideerde versie is na wijziging in werking getreden op 1 februari 2019.

Relatie met het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van maximaal 51 appartementen mogelijk. De huurappartementen richten zich op de doelgroep starters / jonge gezinnen. Zodoende kan worden gesteld dat voor voorliggend plan sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Ladder voor duurzame verstedelijking zal in de planologische paragraaf (paragraaf 5.1) van voorliggende toelichting doorlopen worden.

Voor nieuwe ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied gelden verder geen beperkingen vanuit het provinciaal beleid. Het provinciaal beleid staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

3.2.2 Prognose 2017 - 2040: concentratie in steden

Noord-Holland kent momenteel een hoge bevolkingsgroei door een combinatie van buitenlandse migratie, natuurlijke aanwas en de komst van inwoners uit de rest van Nederland. In vergelijking met de vorige prognose uit 2015 is vooral de buitenlandse migratie toegenomen, deels door asielmigratie maar ook vanwege werk en studie komen veel mensen uit het buitenland naar Noord-Holland.

Om inzicht te krijgen in demografische ontwikkelingen maakt de Provincie Noord-Holland periodiek een bevolkingsprognose. De prognose geeft een beeld van de verwachte bevolkingsontwikkeling en beschrijft op gemeente- en regioniveau de huishoudensvorming, groei van de woningbehoefte en de veranderingen die plaatsvinden binnen de leeftijdssamenstelling. Daarnaast vormt de prognose de basis voor het aantonen van nut en noodzaak bij nieuwe woningbouwplannen.

Woningbehoefte provincie Noord-Holland

Tot 2040 neemt de bevolking in Noord-Holland naar verwachting toe met 378.000 inwoners tot bijna 3,2 miljoen. Dit leidt in de periode 2017-2040 tot een groei van 213.000 huishoudens en een gewenste groei van de woningvoorraad van ongeveer 212.000 woningen. De bevolking groeit met 13% ten opzichte van 2017, de groei van de woningbehoefte en het aantal huishoudens ligt rond de 16%. Het grootste deel van de groei zit in Noord-Holland Zuid.

In de periode 2017-2040 neemt de woningbehoefte in Noord-Holland dus toe met 212.000 woningen, 23.300 in Noord-Holland Noord en 188.700 in Noord-Holland Zuid. Diemen behoort tot de regio Noord-Holland Zuid. In Noord-Holland Noord zit de groei bijna volledig in de periode tot 2030, hierna is de groei beperkt. In de Kop van Noord-Holland daalt in de periode 2030-2040 de woningbehoefte met 1.500 woningen. Voor de regionale woningbouwprogrammering is dit een belangrijk aandachtspunt.

In Noord-Holland Zuid groeit ook na 2030 de woningbehoefte nog flink. Toch zit ook hier in de eerste 20 jaar de grootste groei. De uitbreidingsbehoefte bestaat niet volledig uit nieuwbouw. Ook door transformatie worden woningen toegevoegd, de zogenaamde overige toevoegingen. Dit zijn woningen toegevoegd door bijvoorbeeld splitsing, verbouw of verandering van gebruiksfunctie. De feitelijke nieuwbouwbehoefte wordt daarmee bepaald door uitbreidingsbehoefte min transformatie plus sloop.

Ontwikkeling t.o.v. 2017						
	2017	2020	2025	2030	2040	2040
Kop van Noord-Holland	73.600	1.200	2.400	2.700	1.200	74.800
West Friesland	91.300	3.200	6.900	9.100	9.500	100.800
Regio Alkmaar	131.400	5.000	9.900	12.100	12.600	144.000
Noord-Holland Noord	296.200	9.400	19.200	24.000	23.300	319.500
Waterland	78.900	3.000	5.600	7.500	10.100	89.000
Zaanstad	68.700	2.700	6.400	9.600	14.500	83.200
IJmond	67.300	1.400	2.800	3.900	5.100	72.400
Zuid-Kennemerland	109.100	3.100	7.100	10.700	15.700	124.800
Amstelland-Meerlanden	150.500	5.800	15.200	23.700	36.000	186.500
Amsterdam	435.700	16.400	38.500	58.200	93.900	529.600
Gooi en Vechtstreek	115.300	3.600	7.400	10.200	13.400	128.800
Noord-Holland Zuid	1.025.500	36.100	83.000	123.800	188.700	1.214.200
Noord-Holland	1.321.700	45.500	102.200	147.800	212.000	1.533.700
Almere/Lelystad	117.100	6.200	15.800	25.500	42.700	159.700
Metropoolregio Amsterdam	1.142.600	42.300	98.800	149.400	231.400	1.373.900

Figuur 3.1: ontwikkeling woningbehoefte in Noord-Holland (bron: prognose 2017 – 2040)

De tabel in figuur 3.2 geeft voor de periode 2017-2040 hiervoor de kwantitatieve basis zoals die

voortkomt uit deze prognose. Regio's kunnen deze tabel gebruiken bij het opstellen van hun regionale actieprogramma's. Voor de provincie vormen ze, tot het uitkomen van de nieuwe prognose, het uitgangspunt voor het beoordelen van nut en noodzaak van nieuwe woningbouwontwikkelingen.

Ontwikkeling woningbehoefte	Ontwikkeling t.o.v. 2017					
	2017	2020	2025	2030	2040	2040
Beemster	3.900	400	700	1.100	1.600	5.500
Edam-Volendam	15.100	700	1.200	1.600	1.900	17.000
Landsmeer	5.000	400	600	700	900	5.900
Oostzaan	4.300	100	100	200	200	4.500
Purmerend	36.300	1.000	2.100	2.900	4.100	40.400
Waterland	7.400	200	500	600	700	8.100
Wormerland	7.000	300	400	500	800	7.800
Zaandijk	68.700	2.700	6.400	9.600	14.500	83.200
Aalsmeer	12.800	300	600	1.100	1.400	14.200
Amstelveen	43.700	1.100	2.800	4.000	6.000	49.700
Diemen	13.600	700	2.100	3.200	5.800	19.400
Haarlemmermeer	61.500	2.800	6.800	10.700	16.300	77.800
Ouder-Amstel	5.900	600	1.900	3.300	4.600	10.500
Uithoorn	12.900	400	1.000	1.400	2.000	14.900
Amsterdam	435.700	16.400	38.500	58.200	93.900	529.600
Regio Amsterdam	733.800	27.900	65.600	99.000	154.500	888.300

Figuur 3.2: ontwikkeling woningbehoefte t.o.v. 2017 (bron: prognose 2017 – 2040)

Relatie met het plangebied

Op basis van de prognose blijkt dat voor de periode van 2017 tot 2040 binnen de regio Noord-Holland Zuid en specifiek gezien binnen de gemeente Diemen, behoefte bestaat aan woningen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 – 2020

De provincie Noord-Holland vraagt vanuit haar rol als woningmarktregisseur alle regio's in de provincie een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen. Het gebied van de Stadsregio Amsterdam is als RAP-regio aangewezen. De drie deelregio's Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstel-Meerlanden vormen gezamenlijk een RAP-regio. Doel van het RAP is regionale afstemming over woningbouwprogrammering, zodat vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Het maken van een RAP is verankerd in de Provinciale verordening. Het RAP moet handvatten bieden voor bestemmingsplannen om aan de verplichte motivering uit het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) te voldoen, oftewel de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Voor Amstelland-Meerlanden, waartoe Diemen behoort, en Zaanstreek-Waterland zijn voor wat betreft de kwalitatieve woningbehoefte de volgende conclusies getrokken:

- tekorten in vrijwel alle marktsegmenten;
- met name tekort aan betaalbare huurwoningen en koopwoningen in het middeldure en betaalbare segment;
- een iets groter aanbod stedelijke appartementen en dure huurwoningen dan vraag.

Voor wat betreft de kwantitatieve behoefte, wordt geconcludeerd dat een tekort bestaat aan 'harde' plannen. Er bestaat noodzaak tot het vaststellen van definitieve plannen.

	Behoefte	Plan capaciteit 2016			Tekort harde
	2015-2025	hard	zacht	totaal	Plan capaciteit
Mark regio Amsterdam (Stads regio totaal)	87.410	48.180	69.610	117.790	-39.230
Mark regio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	67.870	36.540	47.980	84.520	-31.330
Mark regio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	74.650	44.050	58.510	102.560	-30.600

Figuur 3.3: Woningbehoefte vs. plan capaciteit in de drie mark regio's

Relatie met het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan harde plan capaciteit waaraan een tekort is binnen Amstelland-Meerlanden.

3.4 Gemeentelijk beleid

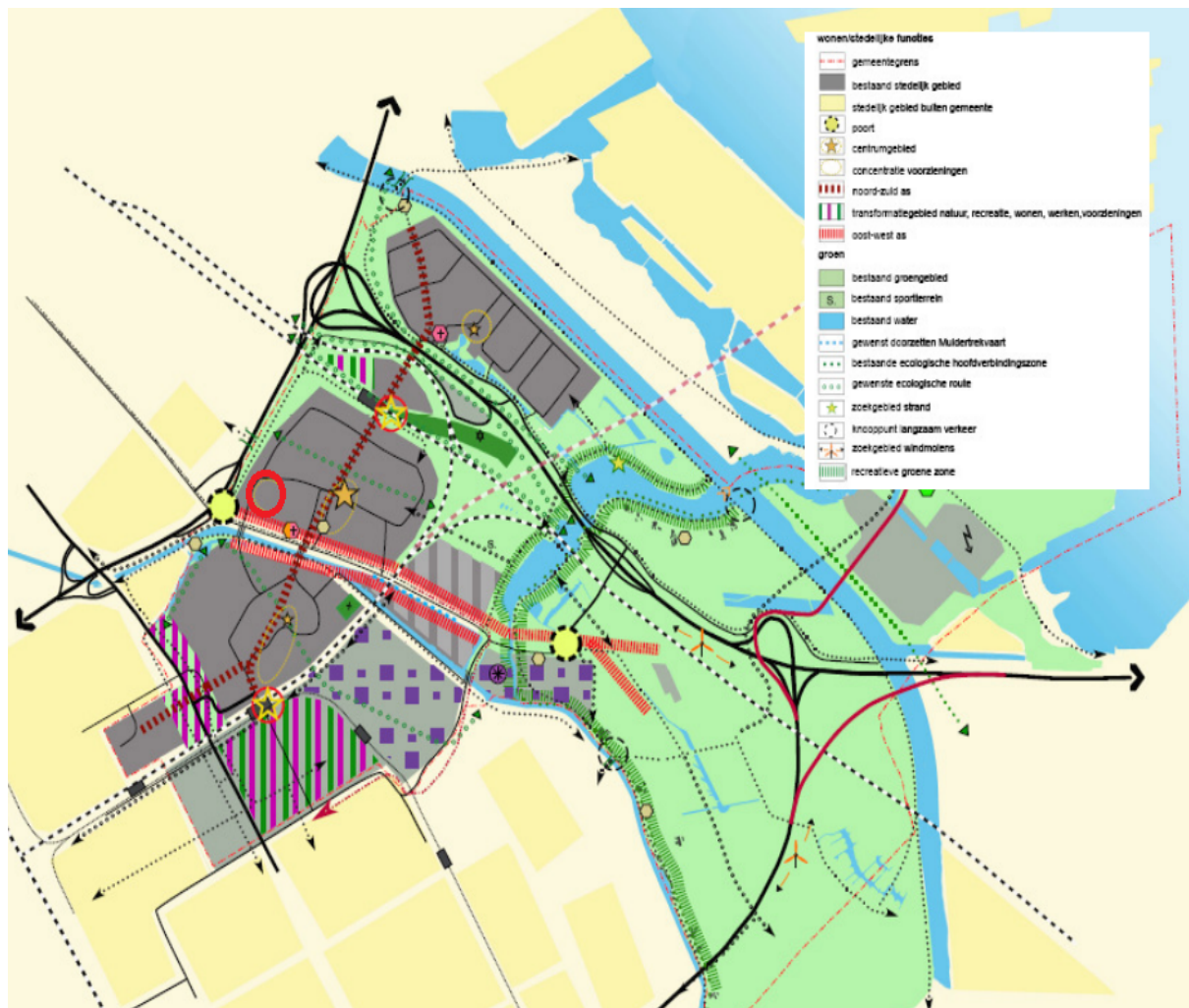
3.4.1 Structuurvisie Diemen

In de structuurvisie (27 januari 2011 vastgesteld) van de gemeente Diemen wordt een visie gegeven op hoe de gemeente zich de komende tien tot dertig jaar wil ontwikkelen. De Structuurvisie gaat uit van een zevental opgaven:

1. Het versterken van het bestaand stedelijk gebied;
2. Het gebruik van het (regionaal) groen intensiveren;
3. Faciliteren en benutten van de (regionale) bereikbaarheid;
4. Bevorderen van het openbaar vervoer;
5. Diemen in 2040 duurzaam en energieneutraal;
6. Het bedrijfsleven en bedrijvigheid aan huis koesteren;
7. Het behoud van cultuurhistorische plekken.

Sterke wijken

Binnen het bestaand stedelijk gebied zal de nadruk liggen op het versterken van de functionele en ruimtelijke structuur van de wijken, met aandacht voor de eigenheid en diversiteit van de verschillende wijken, met goede wijkvoorzieningen. Er wordt geïnvesteerd in leefbare en vitale wijken, met aandacht voor de huisvesting van gezinnen, starters en senioren. Hierbij wordt ingezet op betaalbaar wonen met een hoge kwaliteit. Er dient op twee fronten een kwaliteitsslag te worden gemaakt binnen de bestaande woningvoorraad. De voorraad moet energiezuiniger zijn en meer wooncomfort bieden, zonder dat dit ten koste gaat van de betaalbaarheid van het wonen. Voor nieuwbouw is in het centrum van Diemen, waar de projectlocatie is gelegen, weinig ruimte. Daarom wordt op deze plek vooral ingezet op herontwikkeling.



Figuur 3.4: Plankaart Structuurvisie diemen

Relatie met het plangebied

In de Structuurvisie (2011) wordt de westelijke entree van Diemen nabij de A10 betiteld als een belangrijke 'poort' Diemen in. Een locatie waar Diemen zich kan en zou moeten presenteren aan de omgeving. Op deze locatie, waar een aantal grote infrastructurele lijnen (Weespertrekvaart, A10, met de oude ringvaart) bij elkaar komen, kan een hoogteaccent sterk bijdragen aan een betere ruimtelijke oriëntatie van de diverse verkeersgebruikers, juist ter hoogte van de belangrijkste entreestraat richting Diemen Centrum: de Arent Krijtsstraat.

Daarnaast wordt de Arent Krijtsstraat gezien als een lint met kleinschalige detailhandelvoorzieningen. De Arent Krijtsstraat zal zich van oorspronkelijke winkelstraat steeds meer ontwikkelen tot straat met combinaties van winkels, horeca en dienstverlening. Voor de begane grond wordt aan de Arent Krijtsstraat ingezet op functiemenging.

In de projectenlijst behorende bij de Structuurvisie, wordt de voorgenomen locatie aangemerkt als mogelijke locatie voor de ontwikkeling van een hotel als onderdeel van het entreegebied van Diemen vanaf de Middenweg Amsterdam.

3.4.2 Woonvisie Diemen 2018-2023

Diemen draagt op dit moment stevig bij aan de grote woningbouwopgave in de regio. Veel mensen willen in of nabij Amsterdam wonen. Diemen is dan een aantrekkelijk alternatief: dichtbij Amsterdam, goed bereikbaar en met een prettige mix tussen groot- en kleinschalige voorzieningen. De gedachte van Daarom Diemen komt duidelijk tot uitdrukking als het gaat om wonen. Er zijn veel redenen om in Diemen te gaan wonen en te blijven wonen. Nieuwbouwwoningen worden dan ook in mum van tijd verkocht of verhuurd. Bestaande woningen hebben ook maar weinig dagen nodig om verkocht te worden.

Groei

De gemeente Diemen groeit. Een groei die sterk samenhangt met de flinke productie van woningen in de gemeente. Een groei die zich ook sneller ontwikkelt dan enkele jaren geleden werd gedacht. Op 1 januari 2018 was het inwoneraantal de 28.000 personen reeds gepasseerd. De verwachting is dat dit aantal tot en met 2023 oploopt tot bijna 35.000 inwoners. De groei stelt de gemeente voor een aantal uitdagingen, maar schept ook kansen. Deze zijn op hoofdlijnen uitgewerkt in de Nota integrale visie op de groei van Diemen 2017-2025. In deze Woonvisie zal een nadere uitwerking van de groei in relatie tot wonen worden gegeven.

Pijlers

Voor de inhoud van een woonvisie moeten daarom keuzes gemaakt worden in de onderwerpen die we willen belichten. De gemeente Diemen heeft dit gedaan door een viertal pijlers te benoemen die – mede gezien de ontwikkelingen en uitdagingen waar de gemeente voor gesteld staan – onze visie op wonen in Diemen dragen.

De volgende pijlers worden nader toegelicht in de Woonvisie:

- Pijler 1 - Sterke wijken;
- Pijler 2 - Betaalbaarheid en beschikbaarheid van woonruimte;
- Pijler 3 - Wonen met zorg en welzijn;
- Pijler 4 - Duurzaamheid.

Pijler 1 en 2 zijn met name relevant voor de voorgenomen ontwikkeling. Deze worden hieronder nader toegelicht. Pijler 4 komt nader aan bod in paragraaf 5.11.

Pijler 1: sterke wijken

Een sterke wijk zorgt voor een goede kwaliteit van wonen. Goed wonen vraagt ten eerste om woningen in een goede staat en gesitueerd in een goed onderhouden woonomgeving. Ten tweede is de verscheidenheid aan mensen en woonmilieus van belang. Zowel rijk en arm als jong en oud leven in Diemen samen met elkaar. Ten derde is het van belang dat elke wijk goede voorzieningen heeft. Bedreigingen voor de kwaliteit van wonen zijn er echter ook. De bebouwing in onze gemeente is intensief. Mensen wonen soms dicht op elkaar. Overlast door zaken als overbewoning, geluid, vervuiling en parkeerdruk ontstaat daardoor snel. Inspanningen van bewoners zelf zijn dan ook onontbeerlijk, naast alles wat de gemeente daarvoor in het werk stelt.

Pijler 2: betaalbaarheid en beschikbaarheid van woonruimte

De woningmarkt is in korte tijd niet alleen uit het dal geklommen. Er is zelfs sprake van een overspannen woningmarkt. De prijzen voor woonruimte zijn hierdoor fors toegenomen. De betaalbaarheid van woonruimte staat daardoor met name voor lagere- en middeninkomens onder druk. Daarnaast zien we ook dat de beschikbaarheid van woonruimte afneemt. Zeker in de sociale huurvoorraad is de doorstroming laag, omdat een vervolgstap naar een koopwoning of vrije sectorhuurwoning niet haalbaar is. De woningvoorraad komt zodoende op slot te zitten en veel woningzoekenden ondervinden de problemen daarvan.

Naast de vier pijlers waarin de voornaamste onderwerpen van de woonvisie worden uitgewerkt, is er een zestal onderwerpen waaraan in de Woonvisie tevens aandacht aan wordt besteed:

1. studentenhuisvesting;

2. woningbouwprogrammering;
3. regionale samenwerking;
4. prestatieafspraken met corporaties;
5. de huisvestingsverordening: woonruimteverdeling en beheer woonruimtevoorraad;
6. aanpak woonfraude.

Relatie met het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van een appartementengebouw voor 51 appartementen mogelijk. De appartementen richten zich met name op starters. Hierdoor sluit de voorgenomen ontwikkeling aan op pijler 2: het realiseren van betaalbare woningen. Door het realiseren van kwalitatief goede woningen, draagt de voorgenomen ontwikkeling tevens bij aan het realiseren sterke wijken (pijler 1).

3.4.3 Welstandsnota Diemen

De welstandsnota moet een burger voldoende houvast geven om een bouwplan in te dienen dat voldoet aan 'redelijke eisen van welstand'. Dit houdt in dat het plan niet uit de toon mag vallen of afbreuk mag doen aan zijn omgeving. In de welstandsnota geeft de gemeente van elke plek de karakteristiek aan en de criteria, waarmee de Adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit de plannen zal beoordelen. Voor het plangebied geldt een regulier niveau van welstand, hetgeen betekent dat bij iedere aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt bekeken of het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand, wat inhoudt dat de plaatsing en het uiterlijk van het beoogde bouwplan wordt beoordeeld.

3.4.4 Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem. De manier waarop parkeren in Diemen in 2020 is geregeld, moet daarom worden afgestemd op de verschillende economische, sociale en leefbaarheidsdoelstellingen van Diemen.

Het parkeerbeleid stelt de volgende ambitie voor:

- 'Het parkeerbeleid levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in Diemen plaatsvinden (sterke wijken en vitale werkgelegenheid) en aan de kwaliteit en het gebruik van de schaarse openbare ruimte.'

Gemeente Diemen streeft naar het volgende:

- het benutten van de aanwezige parkeergelegenheid in woonwijken (parkeerdruk <90%) om de dynamiek te behouden of te stimuleren en plaats te bieden aan bewoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek;
- het voorkomen van overloop vanuit bedrijventerreinen richting woonwijken en andere delen van Diemen;
- het zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid rondom het Diemerplein voor de verschillende doelgroepen (parkeerdruk <90%) door het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer;
- bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. 'Parkeren op eigen terrein' is hierbij het uitgangspunt;
- een parkeerexploitatie welke minimaal kostendekkend is en waarbij eventuele meeropbrengsten terugvloeien in het parkeren en maatregelen die een positief effect hebben op terugdringen van het autogebruik in Diemen (flankerend beleid).

Met het realiseren van bovenstaande doelen levert het parkeerbeleid een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en waarborging van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Diemen. Het parkeerbeleid is hiermee geen doel op zich, maar een instrument om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Hoofdstuk 4 Toekomstige situatie

4.1 Beschrijving initiatief

Om de hoek van de Arent Krijtsstraat vormt de Johan van Soesdijkstraat in de huidige situatie een luwe ruimte. Hier is het beeld eerder groen door voortuintjes met hagen en enkele bomen. Na het kantoorpand aan de Arent Krijtsstraat 1 verbreedt de ruimte zich in een ruim parkeerhof. Het hof wordt gevormd door de haakvormige jaren '50 appartementen bebouwing aan de Hartveldseweg. Tot voor kort vormde het kantoorgebouw een rommelige beëindiging van het hof doordat de contouren van het hof niet op een nette manier gedefinieerd werden door bouwwanden of een degelijke erfscheiding (muurtje met hekwerk), zoals gebruikelijk in vooroorlogse en jaren '50 buurtjes. De oude invulling van het kavel vormde een dissonant in de stedenbouwkundige verkaveling, die sterk voor verbetering vatbaar is. Bij een nieuwe invulling moeten de straatruimten beter worden begeleid en moet het zicht op het parkeerterrein worden geminimaliseerd.

Aan de Hartveldseweg wordt nieuwbouw voorgesteld in de lijn van de straatwand ten oosten van de Arent Krijtsstraat. Dit volume sluit qua bouwhoogte aan de westzijde zoveel mogelijk aan op de bestaande bebouwingsstrook (vier bouwlagen) en krijgt een hoogteaccent op de hoek met de Arent Krijtsstraat. Aan de Arent Krijtsstraat wordt een nieuwe rooilijn bepaald, die iets terugspringt ten opzichte van de rest van de straat, maar wel in dezelfde overheersende richting. Hier loopt het volume van maximaal vier bouwlagen aan de noordzijde op naar een hoogteaccent van acht bouwlagen op de hoek met de Hartveldseweg. Hiermee krijgt de straat een stevig accent, passend bij de schaal van de poort van Diemen. Een hoogbouwaccent wordt niet over de volle breedte aan de Hartveldseweg gepositioneerd, maar kan daar wel op de hoek staan of net daarachter, in de tweede linie. Dit hogere deel staat zoveel mogelijk in de richting van de Arent Krijtsstraat, zodat deze belangrijke straat overtuigender aangekondigd wordt. De hoeken krijgen speciale aandacht. De westelijke kopgevel wordt een voorkant, gericht op de entree van Diemen. Aan het kruispunt komt dus een hoogteaccent, springt de hoek terug (negatieve hoekmarkering) en zit op de begane grond de hoofdentree. Aan de noordzijde loopt het woongebouw door de hoek om, de Johan van Soesdijkstraat in. Hiermee wordt de straat maximaal begeleid en wordt het parkeerterrein uit het zicht gehouden.

Voor de nieuwbouw is vastgesteld dat de minimale bouwmassa voor een financieel haalbare herontwikkeling 51 woningen met een gemiddelde oppervlakte van 72 m² GBO bedraagt. De appartementen worden voorzien van een balkon. De woningen betreffen huurwoningen en richten zich voornamelijk op starters en/of senioren.

Het parkeren voor de nieuw te realiseren woningen kent een parkeernorm van minimaal 0,45 parkeerplaats per woning op eigen terrein. Deze lage parkeernorm sluit aan op de positie direct aan een OV-halte met tramlijn 9 naar Amsterdam CS en diverse andere buslijnen. Ook is de fietsrelatie vanuit hier met Diemen Centrum kort en naar Amsterdam direct. Daarnaast sluit deze parkeernorm aan bij de woningcategorieën. Er komen compacte huurwoningen, veelal starterswoningen, waarbij het autobezit laag zal zijn. Het parkeren wordt niet in de openbare ruimte opgelost, maar op eigen terrein.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt voor de diverse omgevingsaspecten een onderbouwing gegeven.

5.1 Planologie

Voor de projectlocatie geldt dat gaat om de realisatie van een appartementencomplex met maximaal 51 appartementen met een GBO van 72 m² binnen bestaand stedelijk gebied. Voor de Ladder voor duurzame verstedelijking dient aangetoond te worden dat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in regionale behoefte. Onderstaand vormt de motivering hiervoor.

In deze trede wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaalt. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien. Tevens speelt leegstand een rol in de bepaling van de vraag. De vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod (in plannen én in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit). Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Enkel wanneer het antwoord op deze vraag 'ja' is, kan trede 2 worden doorlopen.

In hoofdstuk 3 van voorliggende toelichting is het provinciale, regionale en gemeentelijk beleid beschreven. Uit het beleid blijkt dat behoefte is naar voorliggend plan.

In de periode 2017-2040 neemt de woningbehoefte in Noord-Holland dus toe met 212.000 woningen, 23.300 in Noord-Holland Noord en 188.700 in Noord-Holland Zuid. Diemen behoort tot de regio Noord-Holland Zuid. Ten opzichte van 2017 bestaat in 2020 behoefte aan 700 woningen, in 2025 aan 2.100 woningen, in 2030 bestaat behoefte aan 3.200 woningen en in 2040 bestaat behoefte aan nogmaals 5.800 woningen. Dat betekent dat het woningaanbod zal toenemen van 13.600 tot 19.400. Zie hiervoor tevens figuur 3.2.

Uit het RAP 2016 – 2020 volgen de conclusies dat bovenop de al bestaande harde plancapaciteit nog behoefte is aan plancapaciteit in alle woningmarktsegmenten en het grootste tekort zich voordoet in betaalbaar aanbod, zowel in de koop als de huursector.

Daarnaast blijkt er ook vanuit de gemeente Diemen behoefte te zijn aan het voorgenomen initiatief. Voor nieuwbouw is weinig ruimte in het centrum van Diemen waardoor het beleid met name gericht is op herontwikkeling. Gemeente Diemen zet in op het versterken van het bestaand stedelijk gebied en investeert in leefbare en vitale wijken, met aandacht voor de huisvesting van gezinnen, starters en senioren. De woningen moeten betaalbaar zijn en van een hoge kwaliteit. Het voorgenomen initiatief voorziet in de herontwikkeling van een leegstaand kantoorpand naar een appartementencomplex met 51 duurzame appartementen voor starters en/of senioren.

In de Woonvisie wordt aangegeven dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woonruimte in Diemen onder druk staan. Het zijn bepaalde groepen die de gevolgen hiervan sterk ervaren, namelijk starters en jongeren, lage- en middeninkomens, potentiële doorstromers en urgente woningzoekenden.

Met starters wordt bedoeld; jongeren die een eerste woning zoeken. De slechte beschikbaarheid van (sociale) huurwoningen en de hoge prijzen van koopwoningen maken het voor hen lastig om deze start te maken. De gemiddeld lange zoektijd naar een sociale huurwoning is exemplarisch voor de beperkte kansen die zij hebben. Ook een koopwoning is voor veel starters niet makkelijk bereikbaar. Dat heeft enerzijds met de markt zelf te maken, maar ook omdat jongeren minder makkelijk financiering krijgen.

De beoogde ontwikkeling, namelijk de realisatie van 51 huurappartementen, is in overeenstemming met de gemeentelijke woonvisie. Het accent van de woonvisie ligt op het gebied van woningbouw de komende jaren op herontwikkeling en doorontwikkeling van bestaande locaties en op de bestaande woningvoorraad. In voorliggend plan worden door herontwikkeling van een bestaande, binnenstedelijke locatie, appartementen gerealiseerd. Het initiatief is daarnaast in overeenstemming met de twee

belangrijkste doelstellingen uit de woonvisie: het plan voorziet in de lokale woningbehoefte en zet in op het bevorderen van duurzaamheid.

Hierdoor is de behoefte in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking voldoende aangetoond.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de milieuzonering is gebruikgemaakt van de geactualiseerde handreiking (maart 2009): Bedrijven en milieuzonering (het zogenoemde groene boekje) van de VNG. In deze handreiking zijn richtafstanden opgenomen. De richtafstanden gaan uit van het omgevingstype rustige woonwijk. Wanneer de omgeving waarin de projectlocatie zich bevindt getypeerd kan worden als gemengd gebied, mag deze richtafstand met één afstandsstap verlaagd worden.

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Figuur 5.1: richtafstanden en omgevingstype

Func tiemenging

In gebieden met functiemenging wordt niet gewerkt met richtafstanden. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen;
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

5.2.1 Relatie met het plangebied

Het plangebied is gelegen in het centrum en het omgevingstype waarin het projectgebied zich bevindt kan daardoor getypeerd worden als het omgevingstype gemengd gebied. Rondom het projectgebied zijn bedrijven toegestaan tot en met categorie 2. Voor bedrijven in een milieucategorie 2 geldt in een omgevingstype 'rustige woonwijk' een richtafstand 30 meter, maar gezien de ligging in een omgevingstype 'gemengd gebied' geldt dat de richtafstand met één afstandsstap verkleint kan worden. Voor deze bedrijven geldt derhalve een richtafstand van 10 meter. De bestemming die het meest in de nabijheid van het plangebied is gelegen, waarbinnen bedrijven zijn toegestaan (enkelbestemming Gemengd - 5), is op een afstand van circa 25 meter gelegen. Op deze locatie zijn bedrijven tot en met categorie B van de Staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage bestemmingsplan 'Centrum') toegestaan. Voor geluid geldt hiervoor maximaal categorie 3.1, dit zou betekenen dat een afstand van minstens 30 meter gehanteerd dient te worden. Hier wordt niet aan voldaan. Echter, aangezien deze bedrijven al rekening dienen te houden met woningen die dichterbij zijn gelegen, wordt niet verwacht dat de bedrijven als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling een beperking in hun bedrijfsactiviteiten ondervinden. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling geen belemmering vormt voor de omliggende bedrijven.

5.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

Plaatsgebonden risico (PR)

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

Groepsrisico (GR)

Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Risicobronnen

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een professionele risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen en risico-ontvangers zijn aangegeven. Op de professionele risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risicoveroorzakende bedrijven (inrichtingen) die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan en ook het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn in dit geval stoffen die een schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het milieu.

5.3.1 Relatie met het plangebied

Op de risicokaart (zie onderstaand figuur) is te zien dat het projectgebied niet is gelegen binnen een risicocontour van een in de nabijheid gelegen inrichting en/of buisleiding. Het plan ligt wel binnen een afstand van 200 meter van de A10. Volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes artikel 8 lid 1 moet dan onder meer worden ingegaan op de dichtheid van personen, het groepsrisico en maatregelen ter beperking van het groepsrisico. Hiertoe heeft Sweco een kwantitatieve risicoanalyse en een groepsrisicoverantwoording voor het plan Arent Krijtsstraat Diemen opgesteld (Plan Arent Krijtsstraat Diemen QRA en VGR A10, Referentienummer: SWNL0196283 en gedateerd op 5 december 2016,). De rapportage van 28 mei 2019 van Sweco (bijgevoegd als bijlagen 2 en 3) is een update van het destijds uitgevoerde onderzoek externe veiligheid. Het rapport is uitgewerkt op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART [3]).



Figuur 5.2: uitsnede risicokaart

Kwantitatieve risicoanalyse A10

Het plan ligt binnen een afstand van 200 meter van de A10. Volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes artikel 8 lid 1 moet dan onder meer worden ingegaan op de dichtheid van personen, het groepsrisico en maatregelen ter beperking van het groepsrisico.

Voor het bepalen van het groepsrisico en het plaatsgebonden risico is gebruik gemaakt van de risicoberekeningsmethodiek II (RBM II), versie 2.3.0 Build 535. De maximale overschrijdingsfactor wordt gevonden bij 189 slachtoffers en een frequentie van $2,2 \cdot 10^{-8}$. De maximale overschrijdingsfactor voor de huidige situatie is gelijk aan 0,079. Voor de toekomstige situatie wordt de maximale overschrijdingsfactor gevonden bij 210 slachtoffers en een frequentie van $1,9 \cdot 10^{-8}$. De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0,090. Voor de N10 geldt volgens de Regeling Basisnet [4] geen PR 10-6 contour. Dit betekent dat het plan voldoet aan de gestelde grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico uit het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het groepsrisico ligt in zowel de huidige als de toekomstige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde (meer dan een factor 10). Er is wel een lichte stijging van het groepsrisico. Dat betekent dat een beperkte verantwoording van het groepsrisico dient te worden afgelegd.

Groepsrisicoverantwoording

Zelfredzaamheid

Bij het optreden van een ongeval op de weg is er voor mensen die zich binnen het invloedgebied bevinden aan beide zijden de mogelijkheid om zich via de bestaande infrastructuur te verplaatsen en daarmee de afstand tot de risicobron te vergroten. Bij een ongeval kunnen bewoners via de ingang aan Arent Krijtsstraat het gebouw verlaten. Deze ingang ligt aan de andere kant van het gebouw dan de A10.

Vluchten tot buiten het invloedgebied is bij een ongeval met brandbaar gas de beste optie. De hulpverlening dient risicocommunicatie in te zetten ter bevordering van het juiste zelfreddend gedrag. Bij een ongeval met een toxische stof dienen ramen en deuren gesloten te worden. Ook moet de mechanische ventilatie worden uitgezet. Dit kan elke bewoner doen door de stekker van het systeem uit het stopcontact te halen. De verhuurder van het gebouw zal de bewoners hierover informeren door dit op te nemen in een informatiebrochure. De veiligheidsregio adviseert een noodknop waarmee de mechanische ventilatie kan worden uitgezet in de woningen.

Mogelijkheden van de hulpverlening

De mogelijkheden van de hulpverlening hangen grotendeels af van het type scenario dat zich afspeelt en de ligging van de risicobron ten opzichte van het plangebied. Met betrekking tot gas kunnen zich voornamelijk twee typen scenario's voordoen, de koude BLEVE en een wolkbrand met explosie.

De 'koude' BLEVE zelf is niet te bestrijden, omdat bij een calamiteit met alleen brandbare gassen het gas in de tankauto meteen expandeert. De secundaire branden zijn wel te bestrijden. De hulpverlening dient de mogelijkheid te hebben om het rampgebied snel en goed te kunnen betreden. Daarnaast dienen bluswatervoorzieningen goed beschikbaar te zijn.

Het invloedsgebied is van verschillende kanten benaderbaar voor hulpverlening. Dit geeft flexibiliteit als bepaalde routes vanwege het ongeval en/of daarmee samenhangende congestie zijn geblokkeerd. Bij de gebouwen is voldoende opstelruimte voor materieel beschikbaar. Brandvoorzieningen zijn in de huidige situatie beschikbaar en bereikbaar. Het project beïnvloedt dat niet.

Er zijn brandkranen op de hoek Soesdijkstraat/Arent Krijtsstraat en aan de achterzijde bij het openbare parkeerterrein.

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft ter voorbereiding op ongevallen met gevaarlijke stoffen plannen opgesteld. Deze plannen bevatten uitgangspunten en afspraken over de coördinatie en de wijze van optreden van de gezamenlijke hulpdiensten (brandweer, geneeskundige hulpdiensten, politie en gemeente) en vormt de basis voor het opleidings- en oefenprogramma van de gezamenlijke hulpdiensten. Specifiek voor ongevallen met gevaarlijke stoffen op de weg heeft de brandweer procedureplannen opgesteld.

Op 15 november 2016 heeft de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht over de bestemmingswijziging met betrekking tot het oude plan. Naar aanleiding van het nieuwe plan en het geüpdatete onderzoek, is de veiligheidsregio op 7 juni 2019 verzocht om ook het advies te updaten. De reactie van 12 juni 2019 is als volgt:

Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft geen opmerkingen op het aangeleverde rapport. Ons advies met kenmerk 0056/RoEv-2016 van 15 november 2016 volstaat nog. De wijziging van het aantal woningen/bewoners heeft geen invloed op de door ons voorgestelde maatregelen, de locatie en scenario's wijzigen niet. In uw rapport zijn onze voorgestelde maatregelen goed verwerkt, een aanvullend advies van Brandweer Amsterdam-Amstelland is in dit geval niet nodig.

5.4 Bodem

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

5.4.1 Relatie met het plangebied

De voorgenomen ontwikkeling realiseert een appartementencomplex met 51 appartementen. De appartementen worden voorzien van een balkon en tevens wordt een gemeenschappelijke buitenruimte gerealiseerd. In de eindsituatie zal de bodemkwaliteit in het plangebied aan de kwaliteit 'Wonen' moeten voldoen.

Sweco heeft ter plaatse van het plangebied een Verkennend en nader bodemonderzoek, nader grondwateronderzoek en asbestonderzoek locatie Arent Krijtsstraat 1 te Diemen uitgevoerd (Referentienummer: SW NL0213961 en gedateerd op 15 januari 2018, bijlage 4). Met het bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit ter plaatse. Uit het onderzoek blijkt dat de grond op het noordelijk deel van het plangebied sterk verontreinigd is met zware metalen en/of PAK. Het gaat hier met name om de metalen koper, zink en lood. De omvang van de sterke verontreiniging met zware metalen en/of PAK in de grond is afgeperkt op circa 900 m³. Aangezien de omvang van de sterke verontreiniging met zware metalen en/of PAK in de grond groter is dan 25 m³ is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging volgens de Wet Bodembescherming. De sterke verontreiniging in de grond is vermoedelijk veroorzaakt door de aanwezige bijmengingen met puin, kolen, slakken en baksteen in de ondergrond. Gezien de historie van de locatie is de verontreiniging zeer waarschijnlijk ontstaan voor 1987 en gaat het daardoor om een historische bodemverontreiniging.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat er zowel op het maaiveld als in de gegraven grond geen asbestverdachte materialen zijn waargenomen. Daarnaast heeft laboratoriumonderzoek aangetoond dat de gewogen asbestconcentratie beneden de 100 mg/kg.ds ligt, waardoor de grond niet asbesthoudend is.

Tot slot heeft grondwateronderzoek uitgewezen dat het grondwater in het noordelijk deel van het plangebied sterk verontreinigd is met enkele vluchtige aromaten en minerale olie. De omvang van de sterke grondwaterverontreiniging bedraagt circa 150 m³.

Bij handelingen op of in de bodem dient dit te worden gemeld bij het bevoegd gezag op basis van de Wet Bodembescherming. Indien er niet wordt gegraven in de verontreinigde grond, is een sanering door middel van een ontgraving niet nodig. Wel dienen de contactrisico's te worden vermeden door het aanbrengen van een verharding of een leeflaag. Dit wordt vastgelegd in een saneringsplan. Geadviseerd wordt om een saneringsplan op te stellen voor het werken op of in sterk verontreinigde grond en grondwater. De daadwerkelijke sanering hangt af van het toekomstige bouwplan op de locatie.

5.5 Geluid

In het kader van de planontwikkeling dient bekeken te worden in hoeverre geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd. Op basis van de Wet geluidhinder zullen geluidsgevoelige objecten (waaronder woningen) van gezoneerde wegen onderzocht moeten worden.

Er is voor de gevelbelasting vanaf de Hartveldseweg en de Muiderstraatweg (met en zonder het tramverkeer), Rijksweg A10-oost en Arent Krijtsstraat een onderzoek uitgevoerd (zie) door LBP Sight (d.d. 7 augustus 2019). In het kader van de goede ruimtelijke ordening is ook de geluidbelasting van de 30 km/u straten getoetst. Tezamen geven deze bronnen een cumulatieve geluidbelasting op het bouwplan, die ook in beeld is gebracht. Het plangebied is verder niet gelegen binnen de zone van een spoorlijn en een gezoneerd industrieterrein waardoor onderzoek in dit kader niet benodigd is.

Wegverkeerslawaaai

Het bouwplan is gelegen binnen de zone van de Hartveldseweg/Muiderstraatweg (de Hartveldseweg (inclusief tram) en de Muiderstraatweg zijn bij de berekeningen als één weg beschouwd), de Arent Krijtsstraat en de rijksweg A 10-oost. De voorkeursgrenswaarde van deze wegen bedraagt 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor de rijksweg A 10-oost 53 dB en voor de overige wegen 63 dB. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, zijn het college van burgemeester en wethouders bevoegd in dit geval zogenoemde hogere waarden te verlenen.

Op basis van de berekeningen is de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw ten hoogste:

- 53 dB vanwege het wegverkeer op rijksweg A10-oost.
- 62 dB vanwege het wegverkeer op de Arent Krijtsstraat.
- 62 dB vanwege het wegverkeer op de Hartveldseweg (inclusief tram).

De berekeningen geven aan dat vanwege het wegverkeer op rijksweg A10-oost, de Arent Krijtsstraat en de Hartveldseweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden.

In principe dienen hierdoor geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Om de geluidbelasting te reduceren zou een geluidreducerend wegdek kunnen worden aangebracht of een geluidscherm kunnen worden gerealiseerd. Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen geen optie. De maatregelen zijn niet doeltreffend genoeg en kennen technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

De gemeente Diemen kan in dit geval een hogere waarde voor de geluidbelasting vaststellen. Hierbij dient wel voldaan te worden aan het gemeentelijke geluidbeleid. Volgens de indelingseisen van de gemeente moet voor de toekenning van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevel voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- Iedere woning moet over ten minste één geluidluwe gevel beschikken. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting per bron niet hoger is dan 48 dB (met toepassing van de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder).
- Iedere woning moet over een geluidluwe buitenruimte beschikken.

Om aan de indelingseisen van de gemeente Diemen te kunnen voldoen zijn bij de woningen vanaf de eerste verdieping akoestisch afschermdende voorzieningen op de balkons, terrassen en loggia's geprojecteerd. Met deze voorzieningen beschikken de woningen over een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte. De woningen op de begane grond waar geen akoestisch afschermdende voorzieningen mogelijk zijn worden voorzien van een comfortbox. Door deze comfortbox beschikken ook deze woningen over een geluidluwe gevel. De woningen op de begane grond hebben naast de privé buitenruimte ook een geluidluwe gezamenlijke buitenruimte op het binnenterrein. Met de beschreven voorzieningen wordt voor alle woningen aan de geluideisen conform het beleid van de gemeente

voldaan.

De Wet geluidhinder verplicht bij verlening van een hogere waarde de cumulatie van verschillende geluidbronnen in beeld te brengen. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege de gezoneerde wegen en de 30 km/u-wegen bedraagt ten hoogste 67 dB (zonder toepassing van de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder). De karakteristieke geluidwering van de gevel moet op de bepaalde gecumuleerde geluidbelasting worden afgestemd.

Conclusie

Het milieuaspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied indien bovengenoemde afschermdende voorzieningen (woningen op verdiepingen) dan wel comfortboxen (woningen op begane grond) worden toegepast. Wel is het verlenen van een besluit hogere waarden noodzakelijk.

5.6 Luchtkwaliteit

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

AMvB 'niet in betekende mate'

In het Besluit NIBM en de bijbehorende ministeriële Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van maximaal 51 appartementen. Dit is ruim onder de grenswaarde van 3.000 woningen. Hierdoor kan worden geconcludeerd dat de 3% grens niet wordt overschreden en dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

Achtergrondconcentraties

Op www.nsl-monitoring.nl (geraadpleegd op 26 oktober 2018) is te zien dat ter plaatse van het plangebied (rekenpunt 230883) de grootschalige achtergrondconcentraties in 2016 van stikstofdioxide NO₂ 26,18 µg/m³, van fijnstof PM₁₀ 19,81 µg/m³ en van fijnstof PM_{2,5} 11,99 µg/m³ zijn. De grenswaarde voor toetsing voor stikstofdioxide NO₂ is 40 µg/m³, voor fijnstof PM₁₀ is 40 µg/m³ en voor fijnstof PM_{2,5} is 25 µg/m³ de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. De concentraties van zowel fijn stof als stikstofdioxide zijn daarmee ruim onder de grenswaarden.

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2016	26,18	19,81	11,99
2020	21,46	20,06	11,98
Grenswaarden	40	40	25

Figuur 5.3: achtergrondconcentraties ter plaatse van het plangebied

Conclusie

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

5.7 Ecologie

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk

De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In 2013 veranderde de naam van Ecologische Hoofdstructuur naar Nationaal Natuurnetwerk (NNN). NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

5.7.1 Relatie met het plangebied

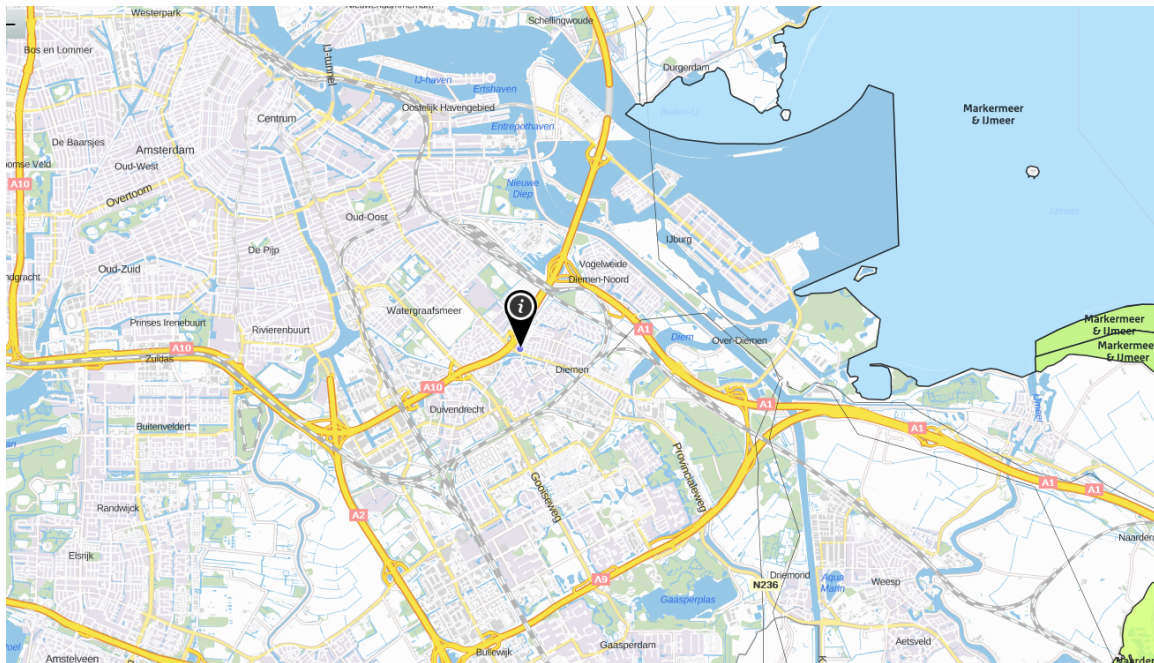
Vanwege het voornemen om het perceel aan de Arent Krijtsstraat te ontwikkelen, is door Sweco een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd. De rapportage van 6 juni 2019 is als bijlage 7 bijgevoegd. De resultaten worden hieronder samenvattend beschreven.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet in of nabij het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) of de Natura 2000-gebieden gelegen (zie figuur 5.4 en 5.5). Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Markermeer & IJmeer op 4 kilometer afstand. Verder weg gelegen zijn de Natura 2000-gebieden Botshol (9 kilometer), IJperveld, Varkensland & Oostzanerveld & Twiske (10 kilometer) en Oostelijke Vechtplassen (10 kilometer). Het Natuurnetwerk Nederland komt veelal overeen met de Natura 2000-gebieden. Op afbeelding 4.7 is te zien dat het meest nabijgelegen NNN op een afstand van 1,6 kilometer is gelegen ten oosten van het projectgebied.



Afbeelding 5.4: plangebied in de nabijheid van NNN



Afbeelding 5.5: plangebied in de nabijheid van Natura 2000-gebieden

Het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer bevat stikstofgevoelige habitattypen (www.synbiosys.alterra.nl). Echter, het habitatype kranwierwateren H3150 is niet gevoelig voor stikstof wanneer het aanwezig is in afgesloten zeearmen (H3150az), waar het IJsselmeergebied ook onder valt (Broekmeyer et al. 2014). Voor het habitatype kranwierwateren H3140 geldt dat het in afgesloten zeearmen niet of nauwelijks gevoelig is voor stikstofdepositie (Van Dobben et al. 2012).

In de rapportage van Sweco, zoals hierboven benoemd, wordt verwezen naar een AERIUS-berekening. Deze berekening is echter uitgevoerd met de 'oude' rekentool van voor oktober 2019. Door SAB (adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling) is een nieuwe stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De berekening is uitgevoerd met de AERIUS-calculator 2019 en richt zich op zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. De volledige rapportage is bijgevoegd als bijlage 8. Het resultaat is samenvattend als volgt.

Uit de berekeningen van de aanlegfase blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j op de omliggende Natura 2000-gebieden. Er zijn daardoor geen nadelige milieueffecten te verwachten op de omliggende Natura 2000-gebieden. Ook uit de berekening van de gebruiksfase blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j op de omliggende Natura 2000-gebieden. Geconcludeerd wordt dat zowel voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase blijkt dat de nu gehanteerde grenswaarde van de stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/j niet wordt overschreden. Er zijn geen belemmeringen voor het aspect stikstof voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Er is geen vergunning ten behoeve van de Wet natuurbescherming nodig.

Soortenbescherming

In het projectgebied kan de aanwezigheid van beschermde soorten vrijwel zeker worden uitgesloten. Het aanvragen van een ontheffing op de Wet natuurbescherming is daarom niet noodzakelijk. Om te voldoen aan de zorgplicht, dienen mitigerende maatregelen te worden genomen. Hierbij moet gedacht worden aan het uitvoeren van de werkzaamheden vanaf één kant, de werkzaamheden rustig opstarten en bij het aantreffen van dieren deze de gelegenheid te geven om het projectgebied te kunnen verlaten. Voor aanvang van de werkzaamheden dient bij het bevoegd gezag, Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord, een melding te worden gedaan van de aanwezige vrijgestelde beschermde soorten binnen het projectgebied. Het gaat hierbij om de egel, de huisspitsmuis en de veldmuis.

Conclusie

Vanuit het aspect ecologie worden geen belemmeringen verwacht voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Aan de Johan van Soesdijkstraat worden nestkasten voor vleermuizen opgehangen.

5.8 Verkeer en parkeren

In het kader van de herontwikkeling moet gekeken worden wat de verkeersgeneratie is, wat de parkeerbehoefte is en hoe de ontsluiting geregeld wordt van de nieuwe functie om voldoende parkeerplaatsen te waarborgen en ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan.

Verkeersgeneratie

Op de projectlocatie wordt een appartementencomplex met 51 huurappartementen (etage, midden/goedkoop) gerealiseerd. De verkeersgeneratie hiervan is berekend conform de kencijfers van het CROW (CROW-publicatie 317). De CROW-rekentool is ingesteld op de locatie Diemen, centrum en geraadpleegd op 22 mei 2019. De verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie komt uit op 110 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag. Aangezien een lage parkeernorm wordt gehanteerd, is de verwachting dat de verkeersgeneratie in werkelijkheid lager zal uitvallen. Door een lage parkeernorm te hanteren, worden er minder parkeerplaatsen gerealiseerd. Bezoekers kunnen parkeren in het omliggende gebied met gereguleerd parkeren (blauwe zone).

In het vigerend bestemmingsplan zijn de gronden geschikt voor dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Het gesloopte gebouw heeft een footprint van circa 550 m², telt vier bouwlagen en bij benadering 2.000 m² bvo aan gebruikruimte. Op basis van de CROW-rekentool geldt in deze situatie voor commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) een verkeersgeneratie van 149 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag. In de toekomstige situatie is zodoende sprake van een beperkte afname aan verkeersbewegingen.

Ontsluiting

De toegang van de parkeerplaatsen ligt aan de westzijde, direct aan het aangrenzende parkeerterrein aan de Johan Soesdijkstraat. In de openbare ruimte wordt een aanpassing doorgevoerd, zodat de inrit verkeerskundig veilig is ingepast.

Parkeren

In het Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 zijn regels opgelegd ten aanzien van parkeren in de gemeente Diemen, waarin wordt verwezen naar een beleidsnota parkeernormen. Deze beleidsnota is echter (nog) niet vastgesteld, waardoor op basis van het Parkeerbeleidsplan geldt dat de gemeente Diemen bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieveranderingen) op maat gemaakte

parkeernormering wordt toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. Parkeren op eigen terrein is hierbij het uitgangspunt. Voor de voorgenomen ontwikkeling is een parkeernorm op maat vastgesteld van 0,45 parkeerplaats per woning. Deze parkeernorm is vastgesteld middels het raadsbesluit van 26 april 2018, waarin de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de nieuwbouw aan de Arent Krijtsstraat zijn beschreven.

Voor wat betreft de parkeernorm is over het parkeren het volgende opgenomen in de stedenbouwkundige uitgangspunten:

Het parkeren voor de nieuw te realiseren woningen kent een parkeernorm van minimaal 0,45 parkeerplaats per woning op eigen terrein. Deze lage parkeernorm sluit aan op de positie direct aan een OV-halte met tramlijn 9 naar Amsterdam CS en diverse andere buslijnen. Ook is de fietsrelatie vanuit hier met Diemen Centrum kort en naar Amsterdam direct. Daarnaast sluit deze parkeernorm aan bij de woningcategorieën. Er komen compacte huurwoningen, veelal starterswoningen, waarbij het autobezit laag zal zijn. Het parkeren wordt niet in de openbare ruimte opgelost, maar op eigen terrein.

Het parkeren voor de nieuw te realiseren woningen (maximaal 51 appartementen) kent dus een parkeernorm van minimaal 0,45 parkeerplaats per woning op eigen terrein. Dit betekent dat in totaal 23 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Bij het ontwerp van het gebouw zijn er 20 parkeerplaatsen voorzien op het eigen terrein binnen het gebouw. Aangrenzend aan het gebouw, aansluitend op het naastgelegen parkeerterrein, waren drie parkeerplaatsen voorzien, die als eigen terrein onderdeel van het complex zouden uitmaken. Bij een nadere verkeerstechnische beoordeling is gebleken dat deze drie parkeerplaatsen niet op een verkeersveilige manier aangelegd kunnen worden. Deze drie parkeerplaatsen worden nu gesitueerd aan de Johan van Soesdijkstraat, aansluitend bij het gebouw. De drie parkeerplaatsen worden bestemd voor de bewoners van het complex Arent Krijtsstraat 1. Het toevoegen van de drie parkeerplaatsen aan de openbare weg gaan geeft geen wijziging in het aantal parkeerplaatsen in de omgeving, dat blijft onveranderd in aantal en situering. Hiermee wordt in lijn van de stedenbouwkundige uitgangspunten gehandeld om het parkeren op eigen terrein op te lossen, zodat dit geen effect heeft op de omgeving.

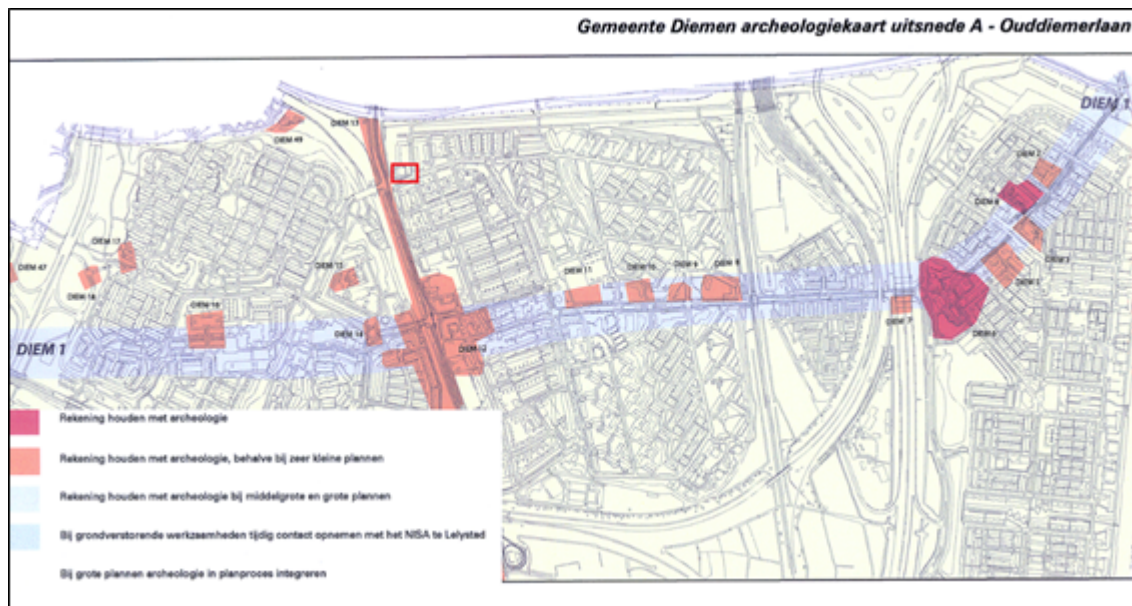
5.9 Archeologie en cultuurhistorie

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: "de veroorzaker betaalt?"

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

Situatie plangebied archeologie

De gemeente Diemen heeft een Archeologiekaart opgesteld, waarop de gebieden met archeologische waarden zijn weergegeven. Daarnaast heeft gemeente Diemen een Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen opgesteld. Op basis van de Archeologiekaart en de Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen is de projectlocatie niet gelegen binnen een gebied met archeologische waarde.



Figuur 5.6: uitsnede archeologiekaart, projectlocatie rood omlijnd

Situatie plangebied cultuurhistorie

De projectlocatie is niet aangewezen als een gebied met cultuurhistorische waarden, op basis van de Provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart en de Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen. In en in de nabijheid van het plangebied zijn geen cultuurhistorische waardevolle objecten gesitueerd.

5.10 Waterhuishoudkundige situatie

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

De projectlocatie behoort tot het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Waternet. AGV/Waternet heeft de taak om het watersysteem te beheren en in stand houden. AGV/ Waternet streeft naar veilige en gezonde systemen, rekening houdend met maatschappelijke belangen en functies. Om dit te bewerkstelligen heeft AGV/Waternet onder andere de volgende (sub)doelen;

1. Het garanderen van aan- en afvoer van water;
2. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen en wateroverlast;
3. Het zorgen voor een ecologisch gezond watersysteem (invulling geven aan de KRW);
4. Het faciliteren van verschillende gebruiksfuncties en de daaruit voortvloeiende (kwaliteits) doelen.

Ten behoeve van het voorgenomen plan heeft Sweco Nederland B.V. de waterhuishoudkundige situatie geanalyseerd, waarna afstemming heeft plaatsgevonden met Waternet omtrent de werkzaamheden nabij de drinkwaterleidingen. Door Waternet zijn aanvullende richtlijnen opgesteld (8 juli 2016). Deze richtlijnen waren afgestemd op basis van het oude plan. Per mail van 5 juni 2019 heeft Waternet aangegeven dat deze richtlijnen nog steeds van toepassing zijn.

Projectlocatie

Het plangebied voor de herontwikkeling bestaat uit verhard oppervlak en groen, maar geen water. Ten noordwesten van het plangebied is een primaire watergang gelegen met waterpeil NAP -0,40m. Ten zuiden van het plangebied is een secundaire waterkering gelegen met primaire watergang (boezemwater). In het plangebied is geen vigerend peilbesluit aanwezig.

Watercompensatie

Compensatie bij verharding

Om een goed functionerend watersysteem te garanderen en te behouden heeft AGV/Waternet een compensatieplicht ingesteld voor de toename van het verhard oppervlak. Er geldt voor een toename in verharding in stedelijke gebied van meer dan 1000 m² een compensatieplicht van 10%. Op basis van het ontwerp en de voormalige situatie is een verhardingsanalyse uitgevoerd. In de voormalige situatie was sprake van 1144 m² verharding en 583 m² onverhard terrein. In de toekomstige situatie is sprake van 1352 m² verharding en 375 m² onverhard terrein. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de verharding in de toekomstige situatie met 208 m² toeneemt. De toename aan verharding is daarmee lager dan 1000 m², waardoor conform de compensatieverplichting van AGV/Waternet geen watercompensatie benodigd is.

Compensatie bij dempen

In de Keur van AGV/ Waternet staat aangegeven dat het hoogheemraadschap geen dempingen toestaat, tenzij de aanvrager van een ontheffing de vermindering van de waterberging één op één compenseert. Hiermee wordt het functioneren en het gebruik van het watersysteem gegarandeerd. Er bevindt zich geen open water in het beoogde plangebied. Hierdoor is geen watercompensatie ten behoeve van open water demping benodigd.

Waterkeringen

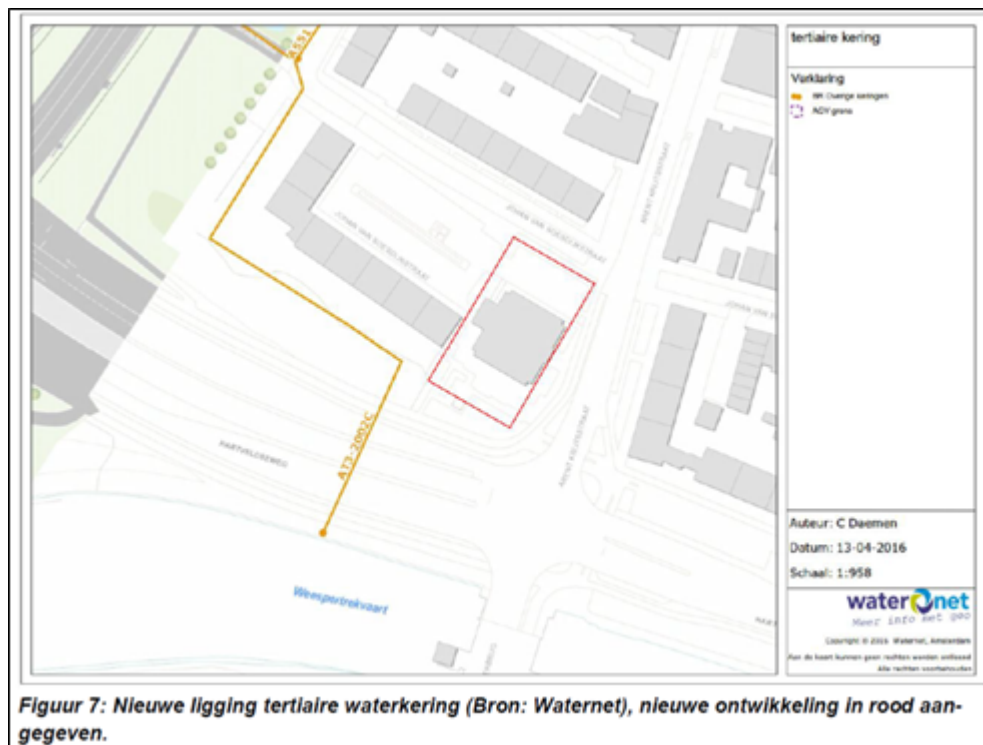
Nabij het projectgebied is een secundaire waterkering gelegen. Er vinden geen (bouw)werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkering plaats, waardoor geen vergunning vereist is.



Figuur 5.7: Legger AGV (bron: online legger AGV)

Daarnaast blijkt dat naast het plan een tertiaire (verholen) waterkering is gelegen. Voor deze waterkering gelden dezelfde regels als voor de secundaire kering. Omdat deze waterkering dichtbij het plangebied is gelegen is heeft Waternet ten aanzien van dit aspect advies uitgebracht. Waternet geeft aan dat het waterbelang dat hier speelt de ligging van de tertiaire waterkering nabij deze ontwikkeling is. Deze kering is opgenomen op de Keurkaart maar nog niet genormeerd en de exacte ligging is nog niet bepaald. De kering ligt verholen onder maaiveld. Met het oog op deze ontwikkeling hebben de dijkbeheerders op basis van het maaiveldverloop de exacte ligging van de tertiaire kering bepaald. De kernzone van de verholen kering is 3 meter breed en hij heeft aan weerszijde een beschermingszone van 5 meter breed. Met de bepaling van de exacte ligging ligt de ontwikkeling buiten de beschermingszone van de waterkering en is er voor dit aspect geen watervergunning nodig.

Vanuit het waterkeringsbelang geldt dat de beoogde ontwikkeling niet als een belemmering.



Figuur 7: Nieuwe ligging tertiaire waterkering (Bron: Waternet), nieuwe ontwikkeling in rood aangegeven.

Figuur 5.8: Tertiaire (verholen) watergang (bron: Sweco Nederland B.V.)

In het bestemmingsplan 'Centrum' is middels de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' een waterkering in het plangebied aangegeven. In onderstaand figuur is een uitsnede van de verbeelding opgenomen, waarin de waterkering met rode markering is aangeduid.



Figuur 5.9: uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan (bron: ruimtelijke plannen)

Hoofd distributie drinkwaterleiding

Nabij het projectgebied is een hoofd distributie drinkwaterleiding gelegen. De tussenruimte (zone) vanaf de waterleiding (buitenkant) betreft 2,0 meter. In figuur 5.10 is een weergave van de hoofd distributie drinkwaterleiding opgenomen. Aan weerszijden van de drinkwaterleiding, gemeten vanuit het hart tussen de 2x 800mm hoofd drinkwater distributieleidingen, geldt een beschermingszone van 5 meter. Werkzaamheden die ontoelaatbare spanningen en/of breuk kunnen veroorzaken dienen vermeden te worden. Een onderbouwd plan aangevuld met een grondmechanisch onderzoek dient dit aan te tonen.

Waternet gaat akkoord met een tussenruimte (zone) van 2 meter tussen de leiding tot bouwwerken/constructies, mits:

- Onderbouwd aangetoond kan worden dat de aanwezige leidingen tijdens de werkzaamheden en de eindsituatie gevrijwaard blijven van schade en/of ontoelaatbare spanningen;
- De zone in openbaarheid blijft dan wel middels een opstalrecht de bereikbaarheid gewaarborgd is;
- I.v.m. noodzakelijke directe toegankelijkheid de zone boven, tussen en naast de leidingen vrij blijft van opstellen, obstakels en overige kabels of leidingen;
- De aanvullende richtlijnen worden aanvaardt en voorafgaand aan de werkzaamheden ondertekend geretourneerd.



Figuur 5.10: Uitsnede kaart 'Hoofdleidingen in de Venserpolder' (projectlocatie is schematisch weergegeven in het rood)

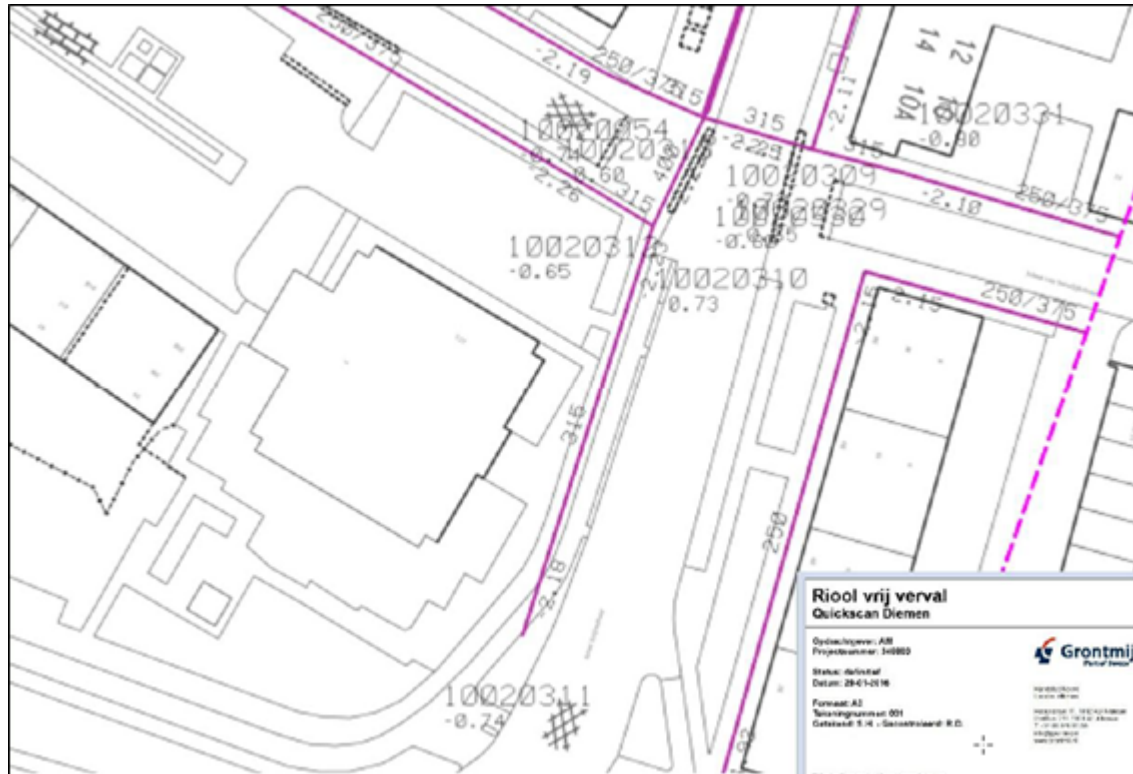
Grondwater

De gemeente heeft de zorgplicht voor grondwater. In het GRP voor de gemeente Diemen is deze zorgplicht omschreven. De omschrijving stelt als eerste dat de gemeente zorgdraagt voor de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen, door middel van een openbaar vuilwaterriool naar een zuivering technisch werk. Als tweede wordt genoemd, een doelmatige verwerking van het ingezamelde hemelwater. Onder het verwerken van hemelwater kunnen in ieder geval de volgende maatregelen worden begrepen: de berging, het transport, de nuttige toepassing, het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld hemelwater, en het afvoeren naar een zuivering technisch werk. Als derde wordt genoemd dat voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen ten einde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van het waterschap of de provincie behoort. Voor het drainagestelsel streeft de gemeente naar een goede ontwatering van het openbaar gebied en het scheppen van mogelijkheden voor een goede ontwatering van particuliere terreinen.

Er wordt geen verdiepte parkeergarage gerealiseerd. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen effect op de grondwaterstroming.

Riolering

Het afwaterend oppervlak op het gemengd stelsel neemt in de toekomstige situatie niet toe. Het gemengd stelsel wordt hierdoor hydraulisch niet extra belast. De hoeveelheid afvalwater die in de toekomstige situatie vrijkomt van het pand neemt met circa 1,6 m³ per uur toe. Deze toename heeft geen effect op het hydraulisch functioneren van het ontvangen stelsel en heeft geen effect op de vullingsgraad van de buis onder droogweerstandigheden. Het heeft eveneens geen effect op de riolering buitenplans.



Figuur 5.11: Tracé gemengd rioolstelsel (paars gearceerd) ter plaatse van Arent Krijtsstraat

Werkzaamheden die ontoelaatbare spanningen en/of breuk kunnen veroorzaken dienen vermeden te worden. Een onderbouwd plan aangevuld met een grondmechanisch onderzoek dient dit aan te tonen. Waternet gaat onder eerder benoemde voorwaarden akkoord met de realisatie van voorgenomen ontwikkeling (zie voorwaarden in alinea 'Hoofd distributie drinkwaterleiding').

Op basis van het proefsleuvenonderzoek heeft afstemming met de gemeente Diemen plaatsgevonden. De gemeente Diemen heeft aangegeven onder voorwaarden akkoord te gaan met een minimale afstand van 1,00 meter tussen het riool en de gevel, gemeten vanaf zijkant buis tot aan gevel. In de toekomst moet namelijk nog voldoende ruimte zijn om het (deels onderheide) riool te kunnen onderhouden/vervangen. De gemeente Diemen stelt ten aanzien van het (technische) rioolgedeelte de volgende voorwaarden:

- De gevel moet kunnen dienen als sleufbekisting bij het onderhouden/vervangen van het riool (hierbij rekening moet worden gehouden met de diepte en de sterkte van de wand);
- De bouwwerkzaamheden mogen geen nadelige effecten hebben op het (deels onderheide) riool en de onderheide constructie. Hier moet vooraf naar gekeken worden en tijdens de werkzaamheden (waarbij een risico aanwezig is voor nadelige effecten op de onderheide constructie) gemonitord worden;
- Eventueel overhangende elementen (zoals bijvoorbeeld een bordes, zoals op de tekening te zien is), moeten verwijderd kunnen worden i.v.m. werkzaamheden in de openbare ruimte. Hierbij dient er wel rekening gehouden te worden dat de bewoners op een andere manier de woning kunnen bereiken;
- Aangezien er afwijkende gegevens buiten geconstateerd zijn, willen we graag dat er exact bepaald wordt waar het riool aanwezig is en hoe de onderheide constructie exact loopt.

Indien uit grondmechanisch onderzoek volgt dat er geen nadelige gevolgen zijn voor de nabij gelegen

hoofd distributie drinkwaterleiding en wordt voldaan aan de eisen van de gemeente Diemen, vormt het aspect water geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.11 Duurzaamheid

Gemeente Diemen heeft haar beleid aangaande duurzaamheid vastgelegd in de Milieunotitie 2016-2019. Voor duurzaamheid zijn de speerpunten: energie, klimaat en circulaire economie. De gemeente heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Voor het bereiken van deze opgave zijn ook op het gebied van wonen reeds een aantal concrete maatregelen genomen. Hierbij valt te denken aan onder ander maatregelen voor het opwekken van energie en het verminderen van CO₂ en andere broeikasgassen.

In voorliggend bestemmingsplan zal het woongebouw gebruik maken van een warmte/koude opslag-systeem (WKO-systeem) en zonnepanelen om bij te dragen aan de ambitie van gemeente Diemen op dit gebied.

5.12 M.e.r.-beoordeling

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

De voorgenomen ontwikkelingen kan gezien worden als een stedelijk ontwikkelingsproject (figuur 5.12).

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	
Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten	
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Figuur 5.12: Kolom D11.2 Besluit m.e.r.

De beoogde ontwikkeling valt niet binnen de richtwaarden van het Besluit m.e.r. ten aanzien van projecten waarbij milieusignificantie een rol speelt (kolom 2). De aard en omvang van het beoogde initiatief is zeer beperkt t.o.v. de richtwaarden van het Besluit m.e.r.. Belangrijke nadelige gevolgen in het kader van het Besluit m.e.r. voor het milieu zijn dan ook niet te verwachten.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Omdat sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is een aanmeldnotitie opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag. Conclusie van de aanmeldnotitie is dat het project geen significante negatieve milieueffecten heeft, waardoor een m.e.r.-beoordeling verder niet noodzakelijk is. Het bevoegd gezag zal hierover een besluit nemen, welke als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan wordt gevoegd.

5.13 Kabels en leidingen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

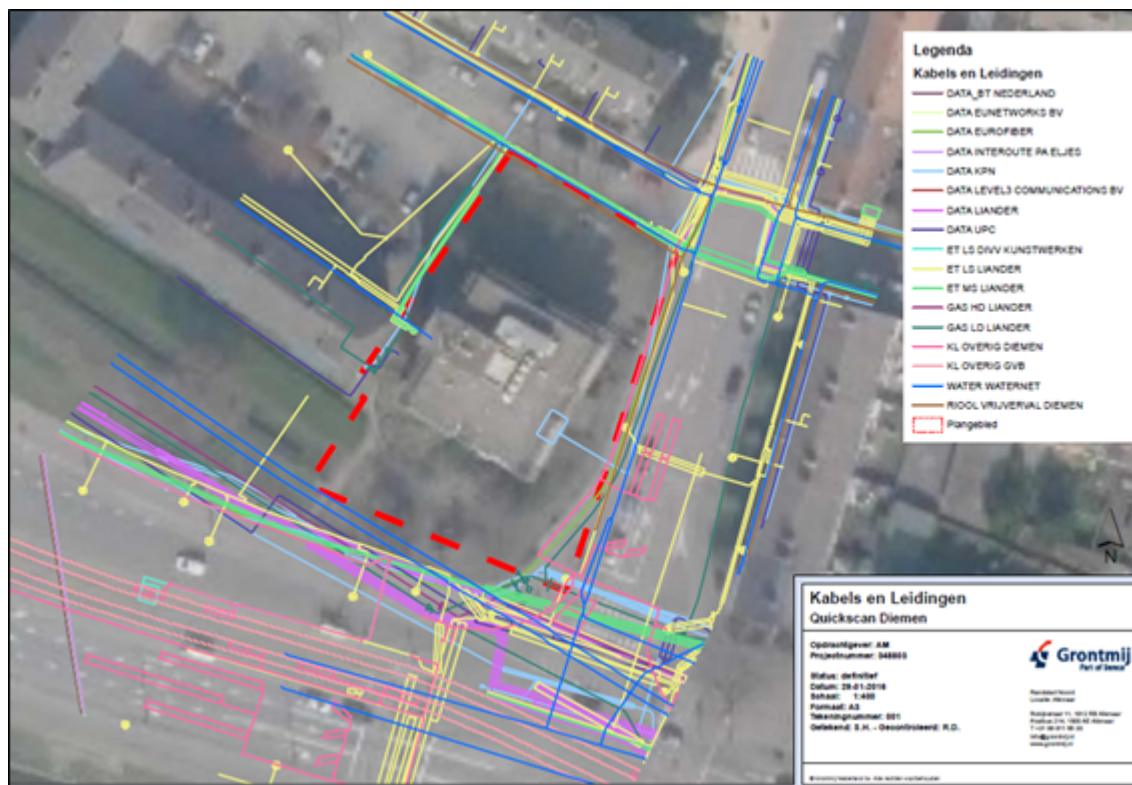
Voor onderzoek naar Kabels en Leidingen is een KLIC-melding uitgevoerd. Eventuele kabels en leidingen van bedrijven op de percelen zelf komen hier niet naar voren.

Rondom het plangebied liggen verschillende kabels en leidingen. Aan de noordoostzijde van het plan, op de hoek van de Johan van Soesdijkstraat, is een conflict aanwezig met de bestaande datakabel van KPN. De datakabel van KPN wordt omgelegd, waardoor het conflict met deze kabel wordt weggenomen.

Na het uitvoeren van de klcmelding is voor de verdere planvorming een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 9). Op de tekening 103 van 5 december 2016 en tekening 101 van 25 december 2016 is het resultaat van dit onderzoek opgenomen. Op basis van het proefsleuven onderzoek en daaruit volgende exacte ligging van de leidingen en de ligging van het voetprint van het gebouw heeft de afstemming plaatsgevonden met Waternet en de gemeente Diemen. De resultaten van deze afstemmingen zijn opgenomen in de alinea's 'Hoofd distributie waterleiding' en 'Riolering' in paragraaf 5.10.

In paragraaf 5.10 wordt geconcludeerd dat moet worden voldaan aan de randvoorwaarden van de gemeente ten aanzien van riolering. Hierbij geldt als eis dat een minimale afstand van 1 meter wordt aangehouden en moet worden voldaan aan de overige voorwaarden. Daarnaast moet worden voldaan aan de voorwaarden van Waternet ten aanzien van de drinkwaterleiding.

In de nabijheid van de kavel (buiten het plangebied) zal een transformatiehuis worden gerealiseerd. Er wordt rekening gehouden met aanwezige ondergrondse infrastructuur. Ten zuiden van de kavelgrens loopt een kostbare dubbele waterleiding, waar minimaal 2 meter afstand van moet worden gehouden. Ook andere riool- en gasleidingen rondom de kavel vormen een beperking voor de bouwmogelijkheden. Zo kent de Johan van Soesdijkstraat een geheide constructie waaraan de riolering is opgehangen.



Figuur 5.13: Weergave kabels en leidingen nabij het plangebied bestaande situatie

5.14 Bezonning

Wet en regelgeving

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden op het gebied van bezonning en beschaduwing geen wettelijke of publiekrechtelijke eisen gesteld. Wel mag de bezonnings situatie geen afbreuk doen aan een goed ruimtelijke situatie. Hierbij wordt, alleen voor woningen, vaak gekeken naar de lichte TNO-norm.

Lichte TNO-norm

Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezonning op de voor- en achtergevel mag bij elkaar opgeteld worden.

Situatie plangebied bezonning

Om de gevolgen van het voorgenomen project op de bezonningssituatie in de directe omgeving in kaart te brengen, heeft LBP|SIGHT een bezonningsstudie (d.d. 27 februari 2020) uitgevoerd. Bij het uitgevoerde onderzoek is uitgegaan van het 3D-model zoals aangeleverd door de architect. De studie is uitgevoerd met het programma Sketchup. De volledige rapportage is bijgevoegd als bijlage 12. De resultaten worden hieronder samenvattend beschreven.

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat als gevolg van de nieuwbouw bij de omliggende woningen voldaan wordt aan de lichte TNO-norm. De woningen hebben ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

Op basis van de toets aan de lichte TNO-norm en op basis van de beschaduwingdiagrammen mag worden uitgegaan van een goede ruimtelijke ordening. In de tabel uit de bezonningsstudie is af te lezen dat de woningen die aan de Arent Krijtsstraat minder dan twee uur zon ontvangen op de voorgevel. Om te voldoen aan de lichte TNO-norm mogen de bezonningsuren van de voor- en achtergevel bij elkaar opgeteld worden. Tezamen met het aantal bezonningsuren op de achtergevel wordt ook voor de woningen aan de Arent Krijtsstraat ruimschoots voldaan aan de lichte TNO-norm.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Algemeen

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

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (verbeelding);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2008). De toepassing van de SVBP2008 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

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

6.2 Indeling regels

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

Hoofdstuk1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

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

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels

Groen

De gronden die voor groen aangewezen zijn bestemd voor groenvoorzieningen. Ondergeschikte voorzieningen binnen deze bestemming zijn onder andere parkeervoorzieningen en voet- en fietspaden. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'leiding water' zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet toegestaan.

Verkeer

Binnen deze bestemming zijn wegen met doorgaande rijstroken, alsmede parallelrijbanen,

opstelstroken, in- en uitvoegstroken, open afritten toegestaan. Ook bijbehorende voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidschermen en luchtkwaliteitschermen zijn mogelijk. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'leiding water' zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet toegestaan.

Wonen

Deze gronden zijn bestemd voor woningen met daaraan ondergeschikt aan huis gebonden beroep of bedrijf en nutsvoorzieningen, met daarbij behorende erven en tuinen, toegangswegen en -paden en o.a. parkeervoorzieningen. Ten hoogste 30% van de oppervlakte van het hoofdgebouw tot ten hoogste 50 m² mag gebruikt worden voor beroeps- en bedrijfsuitoefening. Ter plaatse van de aanduiding 'leiding water' zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet toegestaan.

Dubbelbestemmingen

Waterstaat - waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering geldt voor de gronden waar een primaire waterkering is gelegen en heeft onder meer tot gevolg dat voor een aantal werkzaamheden dat een bedreiging kan vormen voor de waterkering, een omgevingsvergunning is vereist.

Hoofdstuk3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel voorkomt dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van omgevingsvergunningen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels

De algemene bouwregels regelen dat als een bestaand gebouw groter is dan de maximale toegestane goot- en bouwhoogtes, oppervlaktes en volumes, de maten ter plaatse als maximaal toelaatbaar mogen worden beschouwd.

Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels regelen welke vormen van gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in ieder geval moeten worden aangemerkt als een verboden gebruik, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Algemene procedureregels

Indien gebruik gemaakt wordt van een nadere eisenregeling, is hier aangegeven dat de procedure als genoemd in afdeling 3.4 Awb van toepassing is.

Overige regels

Indien er wordt verwezen naar een wet of een wettelijke regeling dan geldt deze regeling zoals die luidt en van kracht is op het moment van de tervisielegging van het ontwerp van dit plan.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en 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. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Slotregel

De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Diemen en de initiatiefnemer zijn afspraken overeengekomen in een anterieure overeenkomst. Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Inleiding

Het gemeentebestuur streeft naar draagvlak bij belanghebbenden en maatschappelijke organisaties voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Daarom hecht het gemeentebestuur veel belang aan de dialoog over dit bestemmingsplan. Dit hoofdstuk over de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' gaat nader in op de maatschappelijke dialoog die in het kader van het bestemmingsplan zal plaatsvinden.

In 2017 is voor het plan reeds vergunning ingediend voor het afwijken van het bestemmingsplan. Tijdens de afwijkinsprocedure is gebleken dat vanuit de buurt onvoldoende draagvlak bestond voor het plan. De zienswijzen die naar voren zijn gekomen zijn uitvoerig voor het voetlicht gebracht. De informatie zoals genoemd in de zienswijzen is betrokken bij het opstellen van de stedenbouwkundige uitgangspunten voor een nieuw bouwplan. Deze stedenbouwkundige uitgangspunten zijn in de raad van de gemeente Diemen op 26 april 2018 vastgesteld. Ter verduidelijking van het voortraject is de Nota beantwoording zienswijzen van het vorige plan als bijlage gevoegd bij voorliggend bestemmingsplan. Tevens is het stedenbouwkundig plan als bijlage bijgevoegd.

In overleg met de gemeente Diemen is een participatietraject met omwonenden opgezet. Dit traject is gestart in mei 2018 en in januari 2019 afgerond. Voor het participatietraject is gekozen voor het consultatiemodel. Inbreng vanuit de participatie wordt door de ontwikkelaar zoveel mogelijk meegenomen bij het opstellen van het ontwerp voor het appartementengebouw, tenzij dit op basis van financiële of juridische afwegingen niet mogelijk is. De gemeente neemt de resultaten van de participatie mee bij het beoordelen van de bestemmingsplanwijziging en aanvraag omgevingsvergunning.

Participatietraject

Het participatieproces is zorgvuldig opgezet. Tijdens drie bijeenkomsten en via de projectwebsite was er ruimte voor omwonenden en andere belangstellenden om zich te laten informeren en inbreng te leveren. Voorafgaand aan elke bijeenkomst is bij zo'n 320 huishoudens in de directe omgeving huis aan huis een uitnodiging bezorgd. De projectwebsite www.arentkrijts1.nl was online voordat de eerste bijeenkomst plaatvond. Op deze projectsite stond de aankondiging van start van de participatie en de drie bijeenkomsten vermeld. Ook op de gemeentelijke site is de startbijeenkomst gecommuniceerd. Daarnaast is in Diemer nieuws een advertentie geplaatst met een uitnodiging voor de eerste bijeenkomst.

Bijeenkomst 16 mei 2018

De eerste bijeenkomst vond plaats op 16 mei 2018 en stond in het teken van het bijpraten en beantwoorden van vragen van aanwezigen over de stand van zaken. Het aangepaste ontwerp wordt gepresenteerd. Grootste wijziging van het ontwerp is een kleiner aantal verdiepingen waardoor het bouwvolume aanzienlijk is verkleind ten opzichte van het eerdere ontwerp. In het gebouw komen 51 appartementen. Er werden drie modellen gepresenteerd: 'blok', 'hoekmodel' en 'getrap'. Ook is veel aandacht besteed aan de bezonningstudie die gemaakt is.

Na afloop van het plenaire deel konden aanwezigen de panelen bekijken en in gesprek gaan met vertegenwoordigers van de gemeente, AM en Inbo. Men kon door middel van 'stemformulieren' aangeven welk model het meeste en welke het minste aanspreekt.

Bijeenkomst 5 juni 2018

Na afloop van de eerste bijeenkomst is een online peiling gestart waarin men aan kon geven welk van de drie modellen het minste en welke het meeste aanspreekt. Uit deze poll en de stemformulieren bleek

dat model 1 het minste aansprak. Dit model is dan ook niet verder uitgewerkt. Tijdens de tweede bijeenkomst op 5 juni zijn de twee overgebleven modellen uitgebreid besproken met aanwezigen. Ten opzichte van de eerste bijeenkomst zijn de gebouwmodellen al een stapje verder uitgewerkt. De architect heeft hierbij kenmerkende architectuurelementen uit de directe omgeving meegenomen in het gebouwwontwerp. Aanwezigen herkenden de sfeerbepalende elementen en gaven aan te waarderen dat deze meegenomen worden in het gebouwwontwerp. Doel van de tweede bijeenkomst was om naar één model toe te werken. Door aanwezigen is een voorkeur uitgesproken voor model 3 (getrapt). Als redenen werden genoemd: 'oogt rustiger, fraaier, meer schwing, spannender en speelser en de openbare ruimte past waarschijnlijk beter bij model 3'. Dat betekende dat model 3 (getrapt) daarna uitgewerkt werd en model 2 afviel.

Bijeenkomst 8 januari 2019

Op dinsdag 8 januari 2019 vond de derde en afsluitende participatiebijeenkomst plaats. Tijdens deze bijeenkomst wordt getoond hoe model 3 (getrapt) is uitgewerkt de afgelopen periode. Dit model kwam uit de tweede bijeenkomst op 5 juni 2018 als voorkeursmodel naar voren. Het gepresenteerde ontwerp was op dat moment door de Welstandscommissie op hoofdlijnen akkoord bevonden. In overleg met Welstand zijn nog wat aanpassingen gedaan in het ontwerp ten opzichte van wat is gepresenteerd in de tweede bijeenkomst. Zo is een aantal schuine kappen toegevoegd en is er een bijzonder gevelelement ontworpen bij de entree van het gebouw.

Omwonenden en andere belangstellenden konden tot eind januari via de projectwebsite suggesties geven en reageren op dit gevelelement. Aanwezigen van eerdere bijeenkomsten hebben een mail ontvangen met een terugkoppeling van de derde bijeenkomst en een oproep suggesties te geven voor het bijzondere gevelelement bij de entree. Er is geen input ontvangen.

e-Participatie via projectwebsite

De participatie bestond naast de drie bijeenkomsten ook uit een aparte projectwebsite (www.arentkrijts1.nl) waar iedereen het proces en de (tussen)resultaten kan zien. Alle verslagen van de bijeenkomsten, bijbehorende presentaties en de bezonningstudie zijn geplaatst. Naast informeren is via de site ook e-participatie tot stand gekomen. Dit is bijvoorbeeld ingezet voor de keuze van één van de drie modellen zoals gepresenteerd op 16 mei 2018 en voor het geven van suggesties ten aanzien van de gevel bij de entree van het gebouw zoals gepresenteerd op 8 januari 2019.

7.2.2 Inspraakreacties

Ten aanzien van het vorige plan zijn er zienswijzen ingediend op het ontwerpbesluit omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder voor het realiseren van een woongebouw met 66 woningen. De ontwerpbesluiten hebben ter inzage gelegen van 19 mei tot en met 29 juni 2017. Gedurende de ter inzage legging zijn 33 zienswijzen ingediend.

Daarnaast heeft het ontwerpbesluit van de verklaring van geen bedenkingen van 21 juli tot en met 31 augustus 2017 ter inzage gelegen. Op de voorgenomen verklaring van geen bedenkingen zijn vijf zienswijzen ingediend.

Veel voorkomende bezwaren die naar voren kwamen uit de inspraakreacties waren dat als gevolg van de nieuwbouw, schaduw hinder ontstaat en verminderde daglichttoetreding ontstaat. Daarnaast wordt aangegeven dat de verkeers- en parkeerdruk in de omgeving van de Arent Krijtsstraat 1 al hoog is. In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het gebouw te massaal is.

De zienswijzen hebben geresulteerd in nieuwe stedenbouwkundige randvoorwaarden en een nieuw stedenbouwkundig plan. Het ontwerp is aangepast zodat het minder massaal is, de bouwhoogte is verlaagd en het aantal appartementen is verlaagd, waardoor een lagere parkeerbehoefte ontstaat. Het stedenbouwkundig plan is vastgesteld door de raad op 26 april 2018.

Voor dit plan wordt geen nieuwe inspraakronde gehouden. Gezien het intensieve participatietraject en de inspraakreacties op het voorgaande plan, wordt voor het nieuwe plan besloten om geen nieuwe inspraakronde in te stellen. Voor de Nota van beantwoording zienswijzen van het vorige plan wordt verwezen naar bijlage 11 en bijlage 12.

7.2.3 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro is het ontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de volgende instanties:

- Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost
- Provincie Noord-Holland
- Waternet/Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Rijkswaterstaat Noord-Holland
- Liander
- Het bestuur van de Regionale Brandweer

In het kader van het eerdere plan heeft reeds veel overleg plaatsgevonden en is veel informatie en advies ingewonnen.

7.2.4 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van xxx tot xxx ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Diemen. Tevens was het plan via de gemeentelijke website en via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid voor een ieder om op het plan in te spreken. De ter inzage legging is op xxx bekend gemaakt via een publicatie in het DiemerNieuws en in de Staatscourant.

In het kader van de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan zijn xxxx zienswijzen ontvangen. Een korte weergave en beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in Bijlage "Nota beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Arent Krijtstraat 1".

Het bestemmingsplan is op xx met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan vastgesteld.

