

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Milieueffectrapportage
Bergwijkpark
Diemen

18 september 2013
definitief
project nr. 9546.01

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
MILIEUEFFECTRAPPORTAGE BERGWIJKPARK



Metafoor Ruimtelijke Ontwikkeling BV

Bolderweg 1
1332 AX Almere

Postbus 22032
1302 CA Almere

T 036-5300211

F 036-5300381

www.metafoor.nl

Notitie Reikwijdte en Detailniveau -
milieueffectrapportage Bergwijkpark

18 september 2013

definitief

project nr. 9546.01

Auteur:

N.J. (Nutte) Cuperus, MSc

Gecontroleerd door:

mr. drs. J. (Hans) van der Noord

drs. ing. W.H. (Willie) Fikken

Opdrachtgever:

Snippe Mans Projecten BV

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
MILIEUEFFECTRAPPORTAGE BERGWIJKPARK

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding en achtergrond	7
1.2 De fysieke situatie van Bergwijkpark.....	8
1.3 Milieueffectrapportage (m.e.r.).....	9
1.4 Reikwijdte en detailniveau	10
1.5 Leeswijzer	10
2. Doelstellingen, beleidskader en invloedfactoren.....	11
2.1 Doelstellingen	11
2.2 Beleidskader	11
2.3 Invloedfactoren.....	14
2.3.1 Verkeer	14
2.3.1.1 Wegverkeer	14
2.3.1.2 Spoorwegverkeer.....	15
2.3.1.3 Luchtverkeer.....	16
2.3.2 Ruimtelijke ontwikkeling.....	16
2.3.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het plangebied (overig)	16
2.3.2.2 Bedrijventerrein.....	17
2.3.2.3 Ruimtelijke invulling	17
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	19
3.1 Voorgenomen activiteit(en)	19
3.2 Alternatieven	20
3.2.1 Uitgangspunten voor het hanteren van alternatieven	20
3.2.2 Nulalternatief 'de Referentiesituatie'	21
3.2.3 Het Alternatief 'de Voorgenomen Activiteit' (hoofdalternatief)	21
3.2.4 Scenario's	23
4. Bestaande Milieusituatie	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Landschap, inrichting en cultuurhistorie	25
4.3 Ecologie, natuur en groen.....	26
4.4 Bodem en water.....	28
4.5 Luchtkwaliteit	29
4.6 Geluid	29
4.7 Milieuzonering	30
4.8 Externe Veiligheid.....	31

5. Reikwijdte en Detailniveau.....	33
5.1 Reikwijdte	33
5.1.1 Geografisch (Plan- en Studiegebied).....	33
5.1.2 Zichtjaren	33
5.1.3 Effecten	33
5.1.4 Alternatieven.....	34
5.2 Detailniveau	35
5.2.1 Verkeer	35
5.2.2 Geluid.....	35
5.2.3 Lucht(kwaliteit).....	36
5.2.4 Externe veiligheid	39
5.2.5 Bodem en water.....	39
5.2.6 Ecologie en groen	40
5.2.6.1 Natuur	40
5.2.6.2 Flora en Fauna.....	41
5.2.6.3 Groen.....	41
5.2.7 Woon-, werk- en leefmilieu.....	42
5.2.8 Ruimtelijke inrichting, landschap en cultuurhistorie	42
5.2.9 Duurzaamheid	43
5.3 Maatregelen.....	44
5.4 Leemten in de kennis en Monitoring.....	44
6. Vervolprocedure	45
6.1 Zienswijzen en adviezen.....	45
6.2 Vervolgproces.....	45
Bijlagen	47
Bijlage I Overzicht beleidsdocumenten	47
Bijlage II Overzicht onderzoeksrapporten.....	48

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Het gebied Bergwijpark Noord wordt momenteel te weinig benut. Vraaguitval op de kantoormarkt, de laatste jaren versterkt door de economische achteruitgang, zorgt voor grote leegstand in het gebied. De vraag naar kantoorruimte die er vanuit het bedrijfsleven wel is, wordt steeds minder bediend door monofunctionele kantoorlocaties als Bergwijpark. Ondanks de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, met stations aan het treinspoor en het metronetwerk, en de ligging nabij autosnelwegen, is er voor Bergwijpark in de huidige vorm weinig tot geen toekomst. In het vervolg wordt met 'Bergwijpark' het gebied Bergwijpark Noord bedoeld.

Bergwijpark is in de huidige situatie grotendeels een mono-functioneel kantorengedebied. Voor een dergelijk gebied is op de (Amsterdamse) kantorenmarkt weinig perspectief omdat veel van de gebouwen en de omliggende voorzieningen niet voldoen aan de wensen en eisen van deze tijd. Daarbij komt het feit dat het gebied al enkele jaren met aanzienlijke leegstand kampt. Voor die leegstand heeft zich weinig andere invulling aangediend, uitzonderingen daargelaten. De voornaamste aanleiding voor de herontwikkeling van dit gebied is dus de situatie op de kantorenmarkt en de leegstand, met daarbij de verwachting dat de achteruitgang niet zal herstellen zonder het gebied te herontwikkelen. Daarom is het voornemen om tevens direct ingrepen te doen in de fysieke omgeving.

Al in juni 2007 heeft de gemeenteraad van Diemen gekozen voor een nieuwe ontwikkelingsrichting voor Bergwijpark, namelijk een gemengd woon-werkgebied met voorzieningen en een groene uitstraling. De uitgangspunten voor de herontwikkeling zijn in februari 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. Eind 2009 is begonnen met het opstellen van een stedenbouwkundige analyse en een stedenbouwkundig haalbaarheidsonderzoek. Deze vormen de basis voor het 'Strategisch Masterplan Bergwijpark Diemen' dat in april 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld.

In het Strategisch Masterplan worden de functionaliteit van het verkeerssysteem, de uitstraling en de positionering van het gebied genoemd als belangrijke opgaven. Gesteld wordt dat een transformatie van een monofunctioneel 'negen tot vijf' kantoorlocatie naar een gebied waar wonen, werken en leisure op een natuurlijke wijze zijn geïntegreerd, een positief effect kan hebben op de leefbaarheid, veiligheid en algehele uitstraling van het gebied.

Na het Strategisch Masterplan is een uitwerking van het Masterplan opgesteld en deze is in juli 2013 door het college van Burgemeester & Wethouders vastgesteld. Het aangepaste en verder uitgewerkte Masterplan Bergwijpark is een globaal stedenbouwkundig plan.

De gemeente kan de herontwikkeling van Bergwijpark niet zelfstandig realiseren. De medewerking van diverse betrokken partijen (gebouweigenaren, beleggers, financiers, investeerders) is daarbij noodzakelijk. Er wordt samengewerkt met Snippe Mans Projecten BV, die de ontwikkeling van Bergwijpark als een kans ziet om het gebied weer sterker op de kaart te zetten. Deze onderneming wil op korte termijn het gebied transformeren. Daarom is het voornemen om binnenkort een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het plangebied. De formele initiatiefnemer is de gemeente Diemen. Aangezien het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig is, zal tegelijkertijd een plan-m.e.r.-procedure worden doorlopen. Dit houdt in dat een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden gedaan en een bijbehorend rapport moet worden opgesteld. De plan-m.e.r.-plicht volgt uit het gegeven dat het een kaderstellend bestemmingsplan voor een grote stedelijke ontwikkeling betreft, waarbij het gaat om meer dan 2.000 woningen.

1.2 De fysieke situatie van Bergwijpark

Bergwijpark is door de omliggende infrastructuur een duidelijk begreind gebied. Door die begrenzing kent het gebied een eigen identiteit en uitstraling, en dat kan in de toekomst weer het geval zijn. Bij die identiteit hoort ook het park 'Bergwijpark', dat ongeveer een-achtste-deel van het gebied in beslag neemt. De begrenzing zorgt er ook voor dat, met name aan de oostzijde, de verbinding met het omliggende gebied verhinderd wordt of lastig is. Aan de zuidzijde is dit in veel minder mate het geval.

Afbeelding 1A Luchtfoto Bergwijpark, met aanduidingen en begrenzing plangebied



Bergwijpark is een gebied dat rijk is aan groen. In het Masterplan wordt het getypeerd als een groen eiland. Het gebied is via de Daalwijdreef en de Gooiseweg (onderdeel van de stadsroute s112) goed ontsloten vanaf en op de grootschalige infrastructuur, te weten de snelwegen A9 en A10, en de stadswegen (S-wegen). De aansluiting op het lokale wegennet laat echter te wensen over. De verbinding met de andere delen van Diemen is enigszins omslachtig, met name per auto. De metrostations verbinden Bergwijpark enkel met Amsterdam. Beide stations – Verrijn Stuartweg en Diemen Zuid – zijn toe aan een opknapbeurt, en het voornemen is om deze de komende jaren te renoveren. Daarbij kan ook aandacht worden besteed aan de aanhechting met het plangebied.

Met de fiets zijn de naastgelegen gebieden zeer goed te bereiken, maar voor de oostzijde van het plangebied is dit iets minder. Er is een duidelijke scheiding tussen langzaam- en snelverkeer, en er liggen veel fietspaden in het gebied. De fietspaden liggen veelal uit het zicht, omdat deze bijvoorbeeld langs achterzijden van kantoren lopen, lager liggen of zich achter begroeiing bevinden. Dit maakt het gebied onveiliger en door de vele begroeiing ook gedeeltelijk onzichtbaar. Omdat er vele fietsroutes door het gebied lopen, waarbij het veelal gaat om doorgaande routes, heeft het gebied voor fietsverkeer een belangrijke functie. De kwaliteit van de omgeving is mede daarom van belang. Die functie (en de kwaliteit) van het gebied is op dit moment dus niet goed in orde. Opmerkelijk is dat, ondanks het grote aantal (fiets)paden in het gebied, de fiets- en wandelroutes naar het station Diemen Zuid niet optimaal zijn. Hierdoor kan de fietsenstalling bij het station, vlak buiten het plangebied, vanuit Bergwijpark niet goed worden benut.

Kenmerkend voor het gebied is dat de kantoren in clusters gegroepeerd staan. Binnen enkele clusters, zoals Diemervijver en Wildenborch, is er sprake van ruimtelijke samenhang. Buiten de clusters is er een diffuus beeld met weinig ruimtelijke samenhang en veel ruimte tussen de clusters. Een deel van het kantorenbestand oogt gedateerd en/of staat leeg. Er is in de huidige situatie nauwelijks een relatie tussen de kantoorgebouwen en de infrastructuur in het plangebied. Ook is het gebied van buitenaf niet goed zichtbaar. Aan de ene kant is dat een kwaliteit omdat het een gebied is met veel groen, aan de andere kant is het voor een kantorengedrag van belang dat het goed zichtbaar is.

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit kantoren en vergelijkbare gebouwen waardoor er 's avonds nauwelijks meer iemand in het gebied komt. De Campus Diemen Zuid, het voormalige complex Diemervijver, en de tijdelijke studentenwoningen aan de zuidzijde van het plangebied vormen daarop een uitzondering. Het deelgebied (en kantorencomplex) Diemervijver wordt momenteel al aangepast. De kantoren worden van binnen verbouwd tot appartementen ten behoeve van huisvesting van studenten. Hiermee verandert de functie, gebruikswaarde en levendigheid van het gebied in positieve zin. In dit deelgebied is ook, op de plek waar nu een parkeergarage staat, de bouw van een nieuw appartementencomplex met parkeerkelder gepland (deelproject fase 1b).

Het gehele gebied is bijzonder groen. Op zich is dit een sterke kwaliteit, net zoals de aanwezigheid van een park. Het groen (de bomen en de struiken) is dicht op elkaar geplant. Door de aanlegwijze verliezen de groenstroken en de overige groene delen enigszins hun functie. Door de grotendeels geslotenheid van het park (en het andere groen) gaat het een beperkte relatie aan met de rest van het gebied, en komt de kwaliteit van een parkachtige omgeving (het park en de groenstroken) momenteel niet goed tot haar recht. Het park is deels onoverzichtelijk waardoor het onveilig kan overkomen en de functie als ontmoetingsplek niet optimaal is.

Samengevat, kan worden gesteld dat de ruimtelijke kwaliteit en de functionaliteit van het gebied te wensen over laten.

1.3 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Het bestemmingsplan dat wordt opgesteld voor Bergwijckpark is plan-m.e.r.-plichtig. Dit vanwege het feit dat het plan kaderstellend is voor een stedelijk ontwikkelingsproject waarbij het een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen betreft. Deze plan-m.e.r.-plicht is bepaald in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer), bij categorie D11.2, Kolom 3, op grond van artikel 2 lid 3 in datzelfde Besluit.

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt de milieugevolgen van een besluit over een voorgenomen activiteit in beeld, voordat het besluit wordt genomen. De voorgenomen activiteiten worden bijvoorbeeld vastgelegd in een plan of mogelijk gemaakt met een vergunning.

Er zijn twee verschillende milieueffectrapportages: de plan-m.e.r. en de besluit-m.e.r. Daarbij zijn er twee verschillende procedures. Bij de plan-m.e.r. wordt altijd de uitgebreide procedure gehanteerd. De uitgebreide procedure houdt in dat er meer stappen zijn in het proces, met name in het voortraject. Deze procedure duurt dus langer, minimaal zes weken vanwege de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen op de reikwijdte en het detailniveau. Een m.e.r. resulteert in een Milieu Effect Rapport (MER). In een PlanMER hoeft, in tegenstelling tot het BesluitMER, niet te worden ingegaan op de uitvoeringswijze. Het BesluitMER wordt tegenwoordig (in de praktijk) ook wel ProjectMER genoemd.

Reeds is bekend dat vooruitlopend op het bestemmingsplan er voor deelproject fase 1b Bergwijckpark een afwijkingsprocedure van het vigerende bestemmingsplan zal worden gevoerd. Dit in het kader van de ontwikkeling van een appartementencomplex op de locatie van de huidige parkeergarage in het gebied Diemervijver. Deze afwijkingsprocedure wordt gevoerd in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, 3^e (Wabo). Omdat dit project deel uitmaakt van het Masterplan Bergwijckpark is de m.e.r. voor het nieuwe bestemmingsplan Bergwijckpark ook voor dit deelproject van toepassing. Voor het deelproject is sprake van een besluit (Kolom 4) in Onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage *. Het op te stellen PlanMER zal daarom voor een klein deel ook moeten voldoen aan de eisen van een BesluitMER.

* een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a, 3^e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is in het Besluit mer opgenomen bij Onderdeel A Begripsbepaling, lid 1.

Indien het (Plan)MER ook (deels) als een BesluitMER wordt aangemerkt dan dient het MER te voldoen aan meer inhoudsvereisten. Een BesluitMER gaat ook in op de uitvoering ofwel de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd. Dit houdt tevens in dat grotendeels duidelijk moet zijn wat waar gebouwd wordt en welke activiteiten in en rond de gebouwen plaatsvinden en de doelgroepen die daar bij horen. Voor een bestemmingsplan dat niet kaderstellend is en bij recht voorziet in de aanleg van een activiteit, of voor een wijzigingsplan of uitwerkingsplan, dienen de indeling/inrichting van gebouwen en de gebruikersaantallen concreet bekend te zijn. Voor een klein deel van het nieuwe bestemmingsplan voor Bergwijkpark (Noord) zal sprake zijn van de directe mogelijkheid tot aanleg/realisatie. Op dit deel is het BesluitMER/besluit-m.e.r. niveau van toepassing, binnen het PlanMER.

1.4 Reikwijdte en detailniveau

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden evenals in het Milieu Effect Rapport de doelen, de voorgenomen activiteit(en), alternatieven en de milieusituatie en -aspecten omschreven, zij het in een beknopte versie. In het MER worden bovendien nog de (verwachte) effecten van de voorgenomen activiteit beschreven en de alternatieven vergeleken, onderling en ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

De reikwijdte en het detailniveau houden in:

- Reikwijdte: de alternatieven en milieuaspecten (en gebieden) die worden behandeld.
- Detailniveau: de uitgebreidheid van de omschrijving en beoordeling van de milieuaspecten (en de alternatieven), en de manier waarop deze worden beoordeeld.

Het detailniveau van het MER behoort aan te sluiten op het detailniveau van het stedenbouwkundige plan en het bestemmingsplan. De (geografische) reikwijdte kan (voor een aantal aspecten) over de grenzen van het plangebied gaan. Omdat het bij deze m.e.r. om een bestemmingsplan gaat, worden ook de effecten van buitenaf (op de voorgenomen activiteiten) meegenomen. Het bestemmingsplanniveau houdt tevens in dat er mogelijk weinig locatie-alternatieven zijn. Daarom zal, in het op te stellen PlanMER, het vooral gaan om inrichtingsalternatieven.

Voor een aantal milieuaspecten kan de effectbeoordeling niet op basis van kwantitatieve effectwaarden worden gedaan. Dat heeft onder andere te maken met de aard van de onderwerpen en aspecten. Ook zijn bij een plan-m.e.r. nog niet altijd alle (kwantitatieve) gegevens bekend. Bepaalde aspecten zullen gedetailleerd(er) worden beschouwd. Sommige van de effecten van de alternatieven worden globaal in beeld gebracht. Het accent kan liggen op een kwalitatieve effectbeschrijving rekening houdend met de onzekerheden die daarmee gepaard gaan. Voor het (kleine) deel dat op besluit-m.e.r. niveau wordt beoordeeld zullen de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied nader geconcretiseerd moeten worden, zodat op een hoger detailniveau beoordeeld kan worden.

Met het PlanMER voor Bergwijkpark wordt een beoordeling beoogd die functioneel is met betrekking tot de inhoud van het bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat milieuaspecten niet meer uitgebreid hoeven te worden beschreven in de Toelichting van het bestemmingsplan. Het PlanMER zal als bijlage aan de Toelichting worden toegevoegd.

1.5 Leeswijzer

Het vervolg van deze notitie ziet er als volgt uit. In hoofdstuk twee gaat de notitie verder met de doelstellingen uit het Masterplan Bergwijkpark en van het voornemen, en wordt ingegaan op het beleidskader en de invloedfactoren voor de ontwikkeling van Bergwijkpark. Hoofdstuk drie omvat de beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bijbehorende alternatieven in de m.e.r. Vervolgens wordt in hoofdstuk vier de bestaande milieusituatie in en rondom Bergwijkpark omschreven. In hoofdstuk vijf komt specifiek de reikwijdte en het detailniveau aan de orde. Daarna worden in hoofdstuk zes kort de procedure, de mogelijkheden tot inspraak en consultatie en het vervolgproces weergegeven.

2. Doelstellingen, beleidskader en invloedfactoren

2.1 Doelstellingen

Bij de aanleiding voor de plannen voor Bergwijkpark zijn een aantal problemen naar voren gekomen. Daarbij is er sprake van een negatieve spiraal. Om voor het grootste probleem, de leegstand, een oplossing te bieden is het algemene doel om een multifunctioneel woon- en werkgebied te creëren. Wonen, leisure (vrijtijdsbesteding) en werken worden daarbij gemengd, zodat deze functies van elkaars nabijheid kunnen profiteren en er een prettig woon- en leefklimaat kan ontstaan. Een aantal huidige belangrijke functies, zoals de hogeschool, studentenhuisvesting en het groen worden bij voorkeur behouden, zij het mogelijk met een kwaliteitsimpuls.

Uitgedrukt in doelstellingen, zijn de hoofddoelstellingen van het plan:

- Aanpakken van de achteruitgang ofwel doorbreken van de negatieve spiraal.
- Verhogen en/of veranderen van de kwaliteit(en).
- Verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid.

Daarbij zijn een aantal subdoelstellingen te formuleren. Deze doelstellingen kunnen eveneens beschouwd worden als uitgangspunten. Vandaar de volgende lijst:

- meer multifunctionaliteit en terugbrengen van ruimtelijke dynamiek,
 - o het mixen van programma's, activiteiten en functies,
 - o het introduceren van nieuwbouw van woningen,
- verbeteren van de belevingswaarde en gebruikswaarde van het landschap,
- meer (ruimtelijke) samenhang,
 - o verminderen van de hoogteverschillen,
 - o verminderen/aanpassen van de onderlinge afstanden en de tussenruimten,
- tegengaan van de leegstand en een positieve signatuur creëren,
- creëren van een zo goed mogelijk akoestisch leefklimaat,
- sterk integreren van (externe) veiligheidsmaatregelen,
- hogere functionaliteit verkeerssysteem,
- hogere ruimtelijke- en groene kwaliteit.

Daarnaast zijn er procesdoelstellingen, die ook uitgangspunten kunnen worden genoemd, te weten:

- sturen op hoofdlijnen (door de gemeente);
- maatwerk leveren voor de verschillende deeltuitwerkingen (in overleg met de ontwikkelende partijen);
- vooraf geen gedetailleerde regels en randvoorwaarden vastleggen, en ook geen programma's;
- voortbouwen op de huidige kwaliteiten.

2.2 Beleidskader

In onderstaande tabel zijn (strategisch) relevante plannen, besluiten en beleidsdocumenten voor het plan Bergwijkpark (Noord) opgenomen, met daarbij een korte omschrijving van de inhoud en de relatie die het heeft met het bestemmingsplan. In het MER zal dit overzicht mogelijk worden aangevuld en (waar nodig) uitgewerkt. In Bijlage I staat een overzicht van nog meer beleidsstukken. Een overzicht van bestaande en nog op te stellen onderzoeksrapporten met betrekking tot milieu staat in Bijlage II.

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor Bergwijkpark
N	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Gericht op concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.	Visie op leegstand, stedelijke (her)ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.
N	Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen korte termijn traject Hoofddorp-Diemen (2011)	Onderdeel van OV-SAAL. Het Tracébesluit voorziet in een deel van de benodigde spooruitbreidingen. Het besluit verschaft de juridische basis voor deze uitbreidingen.	Informatie over spooraanpassingen en het aantal treinen langs/bij Diemen Zuid. Invloed op aspecten geluid, bereikbaarheid en externe veiligheid.

P	Structuurvisie Noord-Holland 2040	Drie hoofdbelangen: klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. Keuze voor onder andere hoogstedelijke milieus.	Invulling stedelijke ontwikkeling: duurzaam in meerdere facetten, groene omgeving en goede waterberging en -kwaliteit. Metropolaan landschap.
R	Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (2004)	Zie paragraaf 2.3.1	Verkeersbeleid en jaarlijkse uitvoeringsprogramma's
R	Verkeer- en Vervoerplan Zuidoost Lob + model	Zie paragraaf 2.3.1	Recente verkeersgegevens. Uitvoeringsprogramma.
G	Structuurvisie Diemen (2011)	Algemeen beeld van de toekomst van Diemen.	Aansluiting op visie en wensbeelden.
G	Strategisch Masterplan Bergwijpark Diemen (april 2012)	Omschrijving gewenste ontwikkeling (richting, strategie en concept).	Uitgangspunten herontwikkeling.
G	Masterplan Bergwijpark – aanpassing en verdere uitwerking (juni 2013)	Omschrijving en ontwerp gewenste ontwikkeling en inrichting.	Uitgangspunten herontwikkeling.
G	Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020	Milieuvisie op hoofdlijnen. De onderwerpen geluid, lucht, bodem, externe veiligheid en energie (klimaat) komen aan bod.	Energiemaatregelen nieuwbouw. Uitgangspunten om geluidshinder laag te houden (verwijzing naar Beleidsnota Geluid).
G	Beleidslijn externe veiligheid	Richtlijnen met betrekking tot het groepsrisico en het gemotiveerd afwijken van het bijbehorende 'Stand Still' beginsel.	Indelingen plangebied en gebouwen. Beschik- en bereikbaarheid van vluchtroutes en blusvoorzieningen.
G	Nota Hogere grenswaarde geluid – beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw	Regels over te nemen maatregelen om de geluidsbelasting zoveel mogelijk te beperken. Daarbij gaat het alleen om de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen op locaties voor herontwikkeling en nieuwbouw in de zone van een (spoor)weg of industrieterrein.	Geluidsmaatregelen, waaronder optimale eigen afscherming van geluid door de gekozen plaats en vorm van gebouwen en de indeling van woningen en andere geluidsgevoelige objecten.
G	Bestemmingsplan Bergwijpark Noord (2013)	Huidige toegestane functies en bestemmingen.	Huidige situatie en referentiesituatie in verhouding tot de toekomstige situatie.
G	Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Diemen (2011)	Regels bedrijvigheid en staat van inrichtingen.	Milieubelastende functies op Verrijn Stuart. Beperkingen van het leefklimaat door industrie. Beperkingen voor de bedrijven in verband met woningbouw.
G	Bestemmingsplannen Amsterdam Zuid-Oost	Ontwikkelingen, functies, bestemmingen en nog te realiseren objecten in het herontwikkelingsgebied Zuidoost.	Verkeersontwikkelingen en de bijbehorende geluidsproductie en -belasting.
G	Diverse sectorale beleidsplannen en -nota's		Uitgangspunten plantontwikkeling en milieuwwaarden/-aspecten.

Niveaus: N = Nationaal, P = Provinciaal, R = Regionaal, G = Gemeentelijk.

Structuurvisie Diemen

Als het gaat om nieuwbouw ligt de aandacht vooral op de transformatie van bestaande gebieden ook door beperkte mogelijkheden voor nieuwbouw elders in de gemeente. Bergwijpark (Noord) wordt in de Structuurvisie genoemd als een gebied voor een combinatie aan functies. Tevens komt naar voren dat de herontwikkeling van Bergwijpark (Noord) perspectief biedt voor een hoogwaardigere stationsomgeving.

Ontwikkelingslocatie Bergwijpark Noord

Het kantorengedebied Bergwijpark Noord wordt een multifunctioneel gebied met wonen, kantoren en voorzieningen. Met de nabijheid van het station Diemen Zuid leent deze locatie zich voor gestapelde woningbouw (waaronder studentenwoningen), koopwoningen (onder meer ééngezins), appartementen in het duurdere segment, woon-werkwoningen of sociale huur met een luxe uitstraling. Dit kan worden gerealiseerd door (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw (Structuurvisie Diemen, 2011).

Strategisch Masterplan Bergwijckpark en de uitwerking daarvan in het Masterplan Bergwijckpark

In de Masterplannen zijn uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling van Bergwijckpark opgenomen. De uitgangspunten overlappen enigszins de doelstellingen. Uit de plannen zijn de volgende relevante (beleid)uitgangspunten op te maken:

- multifunctionaliteit;
- meerdere doelgroepen;
- contrast met de vernieuwing van Amsterdam Zuid-Oost;
- overzichtelijk gebied, onder meer in het kader van sociale veiligheid;
- duurzame gebiedsontwikkeling, in de zin van de manier waarop met de ontwikkeling wordt omgegaan, en niet direct milieu gerelateerd;
- geen gedetailleerde architectonische voorschriften.

Wettelijk kader en randvoorwaarden

In dit stadium van de m.e.r. is het niet nodig om alle voor het plan en voornemen relevante wetten en regels weer te geven. Daarom wordt in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet volledig in detail ingegaan op de wetgeving. In het vervolg van de notitie worden wel enkele wetten, regels en besluiten aangehaald en beschreven. In het MER zal worden ingegaan op de voor het voornemen relevante wetgeving en beleid. Tevens zal verder worden ingegaan op de uitgangspunten en de randvoorwaarden van het beleid.

2.3 Invloedfactoren

2.3.1 Verkeer

2.3.1.1 Wegverkeer

In de (directe) omgeving van het plangebied zijn op dit moment geen ontwikkelingen met betrekking tot het aanleggen of het grootschalig wijzigen van wegen. Er staan wel enkele oplossingsrichtingen voor knelpunten op het programma. Voor het plangebied zelf liggen er door de plannen in het Masterplan wijzigingen in het verschiep. De wijzigingen zijn ruimtelijk van aard, zowel qua vormgeving als qua invulling. Bij veranderingen in de wegenstructuur zullen verkeersstromen eveneens veranderen. De hiermee gepaard gaande verkeersintensiteiten hebben invloed op het milieu en de locatie van milieueffecten. De mate waarin het verkeer effecten zal hebben hangt af van de uiteindelijke invulling van het plan, ofwel van de ruimtelijke ontwikkeling. Er wordt uitgegaan van het voornemen in het Masterplan, welke een maximale invulling beoogt.

De gemeente Diemen wordt doorsneden door veel grootschalige, bovenlokale, infrastructuur. Uit verkeersgegevens en verkeersberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteit op de rijkswegen sterk is toegenomen en in de toekomst nog verder fors zal toenemen ¹. Bij capaciteitsproblemen op de rijkswegen (en stadsroutes/s-wegen) is er overlast van sluipverkeer in Diemen. In Bergwijpark is sluipverkeer momenteel geen kwestie die aandacht vereist. Het eventuele sluipverkeer in de toekomst is vooral lokaal, omdat het lokale verkeer bijvoorbeeld de Gooiseweg deels mijdt. De aanwezigheid van (veel) sluipverkeer kan afbreuk doen aan (de kwaliteit van) het woon- en leefmilieu. Bergwijpark heeft een busverbinding, al is er slechts één bushalte in het plangebied namelijk aan de Bergwijkdreef. Wel zijn dichtbij nog een drietal bushaltes aan de Daalwijkdreef. Voor bepaalde functies en relaties is een goede bereikbaarheid per bus van belang. De tram, zoals de eventuele doortrekking van tramlijn 9 in de directe omgeving van Bergwijpark, is ook een aandachtspunt.

Verkeer- en vervoerplan Zuidoostlob

Voor de Zuidoostlob van Amsterdam is een verkeer- en vervoerplan (VVP) in voorbereiding. Het betreft globaal gezien het gebied in en om de ruit A2, A9, A10 en A1. Bergwijpark ligt hier middenin. Het VVP is een gezamenlijk plan van de gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen en de stadsdelen Amsterdam Oost en -Zuidoost. Ook Rijkswaterstaat en de Stadsregio Amsterdam zijn hierbij betrokken. Het plan richt zich vooral op de doorstroming van het autoverkeer, en in het verlengde daarvan op het busverkeer. De planhorizon is 2020 met een doorkijk naar 2030. Uit de verkeersprognoses komen een aantal knelpunten naar voren. Voor Bergwijpark betreft dit vooral de doorstroming op de Daalwijkdreef. Deze weg grenst aan het plangebied. Voor de knelpunten zijn oplossingsrichtingen geformuleerd die verkeerstechnisch worden getoetst. Het is de bedoeling om op basis hiervan een maatregelenpakket en uitvoeringsprogramma vast te stellen. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de bereikbaarheid van Bergwijpark, en mogelijk ook op de verkeersveiligheid. Afhankelijk van de aard van de oplossingsrichtingen voor de Daalwijkdreef zullen deze wellicht in de stedenbouwkundige en civieltechnische uitwerking van het Masterplan geïntegreerd moeten worden.

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan

In het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is het verkeer- en vervoerbeleid voor de regio gepresenteerd. In het RVVP zijn de gemeenten en deelgebieden onderverdeeld in verschillende gebiedstypen, en voor elk gebiedstype geldt een specifiek beleid. Bij het RVVP zijn uitvoeringsprogramma's vastgesteld. In het Uitvoeringsprogramma 2013 worden voor de gemeente Diemen de volgende voor het Masterplan van belang zijnde initiatieven en samenwerkingsverbanden genoemd:

- gebiedsafspraken Bergwijpark(-Noord) Diemen: er wordt gekeken naar de mogelijkheden hiertoe;
- opstellen gebiedsvisie Diemen Zuid, met als belangrijk onderdeel het verbeteren van verbindingen binnen de wijk en met de omgeving, en de Stadsregio wordt betrokken bij de uitwerking;
- Verkeer- en Vervoerplan Zuidoostlob: de gemeente Amsterdam heeft het initiatief genomen dit plan op te stellen voor het gebied Zuidoostlob; in de eerste helft van 2013 zal een uitwerking plaatsvinden van de oplossingen en worden projecten en acties vastgelegd in een uitvoeringsprogramma.

¹ Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020.

2.3.1.2 Spoorwegverkeer

De omvang van het plan en de ruimtelijke ontwikkeling zal weinig invloed hebben op het aantal treinen dat er gaat stoppen bij het station Diemen Zuid. Momenteel stoppen er vaak treinen, maar lang niet alle treinen die langs het plangebied komen stoppen in Diemen Zuid. Langs het plangebied rijden hoofdzakelijk elektrische treinen. Daardoor is sprake van weinig uitstoot van gassen door treinverkeer. Dit is afgeleid van het feit dat op de indicatiekaart luchtkwaliteit (2009) de stikstofdioxide (NO₂) concentratie contouren niet hoger liggen langs het spoor (in Actieplan luchtkwaliteit Diemen 2009-2012).

Een reële ontwikkeling is de uitbreiding van het aantal treinen op het traject Duivendrecht - Weesp (en Amsterdam CS) in het kader van het project OV-SAAL. Het project houdt onder meer in: het uitbreiden van het aantal sporen en het spoorboekloos rijden. SAAL staat voor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Voor de korte termijn (tot 2016) en middellange termijn staan geen grootschalige veranderingen aan het spoor voor het traject langs Diemen Zuid op het programma ². Voor de langere termijn zou een mogelijke ontwikkeling de aanleg van extra treinspoor langs Diemen Zuid kunnen zijn. De aanleg anticipeert dan op het toenemen van het treinverkeer op de route SAAL. Het voornemen om de hoeveelheid treinverkeer in Nederland, en met name in de Randstad, te laten groeien is opgenomen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In het kader van het PHS wordt tevens een toekomstvaste goederenrouting voor het spoornetwerk onderzocht.

Een toename van het treinverkeer zal leiden tot meer geluidsemissie. In het geval van extra spoor, bijvoorbeeld keerspooren, is de vraag wat voor invloed de toename zal hebben op het plangebied. Voor de lange termijn kan het goed mogelijk zijn dat de hoeveelheid en de kenmerken van het goederenvervoer op het traject Bijlmer - Diemen Zuid - Weesp veranderen, en het aantal goederentreinen mogelijk afneemt. Dit maakt onderdeel uit van de herrotering van het goederenvervoer ³. Er zijn en worden onderzoeken gedaan naar (de haalbaarheid van) varianten voor routing.

Een ontwikkeling die al is geregeld en in uitvoering is, is het Tracébesluit OV SAAL korte termijn. Met dit Tracébesluit is ten aanzien van de spoorweg langs het plangebied een toename van de treinintensiteit geregeld tot aan het geluidproductieplafond. Het geluidproductieplafond met de daarbij behorende maximaal toegestane treinintensiteit is vastgelegd in het geluidregister spoor. Bij een ruimtelijke ontwikkeling in de geluidzone langs het spoor moet worden gerekend met de in het geluidregister vastgelegde gegevens. Een eventuele nieuwe ontwikkeling die nog in een vooronderzoek stadium verkeert, is de aanleg van keerspooren aan de noordkant van het station Diemen Zuid zoals opgenomen in de structuurvisie ZuidasDok. Indien deze wijziging gevolgen heeft voor het geluidproductieplafond ter plaatse van het plangebied dient de spoorwegbeheerder (ProRail) maatregelen te treffen.

Metro

Aan de rand van het plangebied liggen twee metrostations. De metro verbindt Diemen Zuid met (de regio) Amsterdam, maar niet met andere delen van Diemen. Metrovoertuigen zijn elektrisch en daardoor is er geen sprake van uitstoot van stikstof en fijnstof. Het aspect geluid speelt wel een rol. Aan de noordzijde ligt de metrolijn tussen het plangebied en de treinspooren. De hoeveelheid metroverkeer gaat wellicht toenemen. Aandachtspunt is de mogelijke aanleg van de IJmeerlijn, een metroverbinding tussen Almere en Amsterdam-Zuid via Diemen Zuid. Een optie is de toevoeging van een metroverbinding tussen station Diemen Zuid en station Bijlmer ArenA. Een aantal andere ontwikkelingen heeft mogelijk ook effect op de geluidsbelasting vanwege metroverkeer, zoals een nieuw type metrotostellen en een gewijzigde dienstregeling. Voor de metrospoorweg geldt geen geluidproductieplafond.

Externe veiligheid

Het goederentreinverkeer heeft invloed op het milieuaspect externe veiligheid. Bij het goederenvervoer op het traject langs Diemen Zuid en Bergwijckpark is tevens sprake van het transport van gevaarlijke stoffen. Voor in elk geval de middellange termijn blijft het transport van gevaarlijke stoffen per trein langs het plangebied bestaan. Het aantal treinen dat gevaarlijke stoffen vervoert en de verdeling van de stoffen kunnen aan verandering onderhevig zijn en bepalen de risico's, en het is van belang om te weten wat de cijfers zullen zijn. Een verandering in de routing heeft waarschijnlijk ook (positieve) invloed op de

² <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor/ov-saal>, Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen korte termijn traject Hoofddorp-Diemen, en Rapportage OV SAAL 2020 - Resultaten van het onderzoek naar hoogfrequent spoorvervoer voor de SAAL-corridor op de middellange termijn.

³ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor/spoorboekloos-reizen/routes-voor-goederentreinen>, en Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen korte termijn traject Hoofddorp-Diemen.

externe veiligheid in Diemen en Bergwijckpark. Op de korte termijn spelen eerst andere veranderingen (regelgeving) in het goederenvervoer mogelijk een rol met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en (ruimtelijke) maatregelen.

In Basisnet zijn de toegestane hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen en de plaatsgebonden risico 10^{-6} contouren vastgelegd. Daarnaast worden in de basisnet-regelgeving de maximaal toelaatbare veiligheidsrisico's (risicoplafonds) vastgelegd. Met de Wet basisnet worden in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) regels opgenomen voor risicobegrenzing en worden de routeringsbevoegdheden herzien. De inwerkingtreding van de Wet basisnet vindt nog plaats, waarschijnlijk op 1 januari 2014. Regels met betrekking tot ruimtelijke inrichting en bouwbeperkingen worden vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Btev is het (voorlopige) Basisnet Spoor in de bijlage van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) opgenomen. In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid.

2.3.1.3 Luchtverkeer

Volgens het Luchthavenindelingbesluit Schiphol valt het plangebied binnen het beperkingengebied. Voor het gehele gebied is Bijlage 4 (een kaart) van dit besluit van toepassing, waarbij artikel 2.2.2 beperkingen voorschrijft. Dit houdt in dat in het plangebied geen objecten zijn toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. Anno 2013 gaat het om een hoogte van 150 meter. Geluid veroorzaakt door vliegverkeer kan van invloed zijn op het plangebied en de bijbehorende woningbouwplannen, ook in combinatie met andere geluidsbronnen.

Momenteel is de wet- en regelgeving inzake luchtverkeer van Schiphol onoverzichtelijk. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven dat in 2013 het Luchthavenindelingbesluit en de van belang zijnde geluidscontour(en) zullen worden geactualiseerd. Hier zal bij voorkeur en indien mogelijk op worden geanticipeerd in de bestemmingsplanprocedure en het PlanMER. Mogelijk zullen ook de externe veiligheidscontouren veranderen.

Met betrekking tot het onderwerp externe veiligheid is de plaatsgebonden risico (PR) contour van belang. De PR 10^{-7} contour ligt op basis van de gegevens van 2007 over een zeer klein deel van het plangebied, namelijk het uiterste zuidwestelijke punt ⁴. In dit deel van het plangebied is geen bouw van gebouwen gepland, en ligt momenteel een verkeersknooppunt. Voor deze contour geldt het groepsrisicobeleid en geldt voor gemeenten de verantwoordingsplicht. Voor de mainport Schiphol is dat beleid vastgelegd in de zogenoemde Pronkbrief ⁵. Ontwikkelingen op het gebied van groepsrisico (verantwoording) zijn ook van belang. In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid.

2.3.2 Ruimtelijke ontwikkeling

2.3.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het plangebied (overig)

Vanaf januari 2013 wordt in het plangebied gewerkt aan de verbouwing van het kantorencomplex Diemervijver. De verbouw loopt vooruit op de plannen voor Bergwijckpark. De kantoren worden aan de binnenkant omgebouwd tot studentenwoningen. In totaal gaat het om 938 woningen. De werkzaamheden voor dit project (fase 1a deelproject 1) zullen nog duren tot eind 2013. De gebouwen en de directe omgeving zijn omgedoopt tot 'Campus Diemen Zuid'.

Naast de (kantoor)gebouwen staat een parkeergarage. Het voornemen is om deze te vervangen door een appartementencomplex met daaronder parkeerplaatsen, en dit is fase 1b van deelproject 1. De procedure hiervoor zal eventueel vooruit lopen op de bestemmingsplanprocedure.

In het deelgebied Diemervijver zal geen sprake meer zijn van kantoorfuncties. Bij de studentenwoningen worden wel diverse voorzieningen gerealiseerd. De tijdelijke studentenwoningen die momenteel in het zuidwestelijke deel van Bergwijckpark staan zullen op den duur verdwijnen, en op die locatie zullen bij invulling van de ruimtelijke plannen nieuwe functies worden gerealiseerd.

⁴ http://geoservice.pbl.nl/website/flexviewer/index.html?config=cfg/CLO_Schiphol.xml

⁵ VROM Inspectie, Ministerie Infrastructuur en Ruimte (2011), Complex en Risicovol - Onderzoek naleving ruimtelijke regelgeving rond Schiphol.

Rondom het plangebied is sprake van een dicht bebouwd gebied. Direct ten zuiden van het plangebied vinden er momenteel een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaats, en iets verderop staat nog meer op het programma. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn veelal ook herontwikkeling. Nog niet zo lang geleden is het gebied (direct) zuidelijk van de Daalwijkdreef al grotendeels herontwikkeld. Langs de Daalwijkdreef in Amsterdam worden momenteel, en zijn onlangs, studentenwoningen gerealiseerd.

In de omgeving verderop staan meer woonplannen op stapel en deze vormen mogelijk concurrentie voor de nieuwbouw in Bergwijkpark. In de gemeente Amsterdam wordt gewerkt aan de woongebieden Overamstel, Watergraafmeer (met Oostpoort en herontwikkeling), Zeeburgereiland en IJburg. Een grotere rol speelt de dichterbij zijnde transformatie van/in Amsterdam Zuid-Oost. De Bijlmermeer is in de afgelopen jaren deels vernieuwd en wordt in de komende jaren verder vernieuwd.

Momenteel wordt er in de gemeente Diemen gewerkt aan de ontwikkeling van het nieuwe woongebied Plantage de Sniep. Deze woonwijk zal de komende jaren worden uitgebreid met honderden woningen. De ontwikkeling van de woonwijk, liggend ten noordoosten van het plangebied, hangt niet samen met (de ontwikkeling van) Bergwijkpark. Plantage de Sniep is tevens niet direct concurrerend omdat het gaat om andere type woningen. De gerealiseerde (en toekomstige) woningen in dat gebied betreffen laagbouw met veelal een traditioneel ontwerp en sommige ook vrijstaand.

2.3.2.2 Bedrijventerrein

Het plangebied grenst aan het industrie- en bedrijventerrein Verrijn Stuart. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, zijnde inrichtingen waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is.

Onder meer uit oogpunt van de externe veiligheid en de luchtkwaliteit is een staat van toegelaten inrichtingen aan het plan – bestemmingsplan Bedrijventerreinen Diemen – verbonden. Het ziet ernaar uit dat het plangebied Bergwijkpark met die staat is gevrijwaard van veiligheidsrisico's vanwege bedrijfsactiviteiten met gevaarlijke stoffen en een onaanvaardbare aantasting van de luchtkwaliteit. In het MER zal daar nader op worden ingegaan.

Het bedrijventerrein Verrijn Stuart is intern en extern gezoneerd. Een deel van het plangebied maakt deel uit van de geluidzone om het industrieterrein. De zonebeheerder is de gemeente Diemen. De zonebeheerder geeft de toegestane geluidbelastingen op de geluidgevoelige objecten binnen de geluidsnormen voor industrielawaai, en bepaalt daarmee de toegelaten geluidsproductie vanwege bedrijfsactiviteiten.

Op het bedrijventerrein zijn twee verschillende bedrijvenszones aangemerkt waarvoor de toegestane bedrijfscategorieën en bijbehorende toelaatbare milieuhinder (hinderafstanden) zijn bepaald.

2.3.2.3 Ruimtelijke invulling

In het Masterplan Bergwijkpark wordt gesproken van 'geen maximaal programma' voor de clusters. Het maximale aantal woningen dat in het huidige (voorlopige) scenario gerealiseerd kan worden is bekend. Voor het gehele plangebied gaat het om circa 4.250 nieuwe woningen, inclusief het appartementencomplex op de parkeergaragelocatie.

Voor het bestemmingsplan en het PlanMER is het van belang om gedetailleerdere informatie te verkrijgen. Het is nog niet duidelijk hoeveel woningen (daadwerkelijk) gerealiseerd zullen worden. Daarmee is ook nog onduidelijk waar precies de gebouwen komen te staan, en hoe groot de gebouwen worden. Tevens is informatie nodig over andere functies. Er liggen meerdere elementen ten grondslag aan het ontbreken van deze informatie. De mate waarin die elementen invloed hebben verschilt nogal.

De volgende zaken kunnen invloed hebben op de (daadwerkelijke) omvang en inrichting van het plan, en op de gebouwen, de locaties en parkeerruimte:

- de vraag naar woningen - dit kan bepalen hoe groot de gebouwen gaan worden en hoeveel gebruikers het gebied gaan betrekken;
- de vraag naar voorzieningen - dit hangt onder meer af van het aantal inwoners en gebruikers;
- bovenstaande heeft ook invloed op de (verdeling van de) functies van de gebouwen;
- bovenstaande heeft invloed op met name de hoeveelheid verblijf- en bestemmingsverkeer;
- kwaliteitseisen.

Over voorzieningen is nog informatie nodig. Het gaat bijvoorbeeld om informatie over de locaties, de bruto vloeroppervlakten (bvo's) en het aantal arbeidsplaatsen. Het aantal arbeidsplaatsen en de gebruikers van de voorzieningen van buiten het gebied kunnen invloed hebben op de hoeveelheid verkeer en daarmee op bijvoorbeeld geluidshinder. Bij hoge aantallen extra personen en verkeer kan het ook respectievelijk de externe veiligheidsrisico's en verkeersveiligheid beïnvloeden. Per type voorziening verschilt bijvoorbeeld het aantal benodigde parkeerplaatsen. De benodigde parkeerruimte wordt onder meer bepaald aan de hand van vloeroppervlakten. De parkeerruimte en vloeroppervlakten hebben weer invloed op de beschikbare ruimte voor woningen en groen. Hoeveel voorzieningen in het plangebied ontwikkeld worden hangt af van het aantal inwoners, werknemers en/of gebruikers. Omdat veel van de elementen met elkaar samenhangen zijn aantallen soms lastig in te schatten. Hierbij speelt vraag en aanbod ook een rol. In elk geval zullen de voor de milieueffectrapportage meest relevante aantallen niet te laag moeten worden ingeschat.

Bij de ontwikkeling van het plangebied zal rekening moeten worden gehouden met de vraag naar woningen. Dit wil zeggen dat clusters/deelgebieden eerst afgerond dienen te worden en niet direct het gehele plangebied ontwikkeld wordt. De wijze waarop het gebied wordt getransformeerd en opgebouwd heeft invloed op de kwaliteit van de omgeving en het leefmilieu. Fasering speelt dus ook een rol. De voorgenomen verkeersstructuur heeft daar ook invloed op. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgenomen activiteit, waaronder de (verkeers)structuur, en de alternatieven.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit(en)

Het voornemen is om het gebied Bergwijkpark te transformeren van hoofdzakelijk een kantorenlocatie naar een gebied met een combinatie van woningen, kantoren en voorzieningen. De redenen hiervoor zijn al aangehaald, namelijk leegstand en een gebrek aan ruimtelijke dynamiek en toekomstbestendigheid. Om de doelstellingen genoemd in paragraaf 2.1 te kunnen realiseren is het voor een deel het eenvoudigste om met een 'schone lei' te beginnen. Dit houdt een omvangrijke transformatie in, met het afbreken van een groot aantal (voornamelijk) verouderde gebouwen, en nieuwbouw van woningen. Het is de bedoeling dat de as van de wegenstructuur verandert en de hoofdweg door het gebied meer op maaiveldhoogte komt te liggen. De huidige as, de Bergwijkdreef, wordt gesplitst waardoor de wegenstructuur weidser wordt. Het plan is om ondanks die verandering de bestaande (kavel)structuur grotendeels te behouden, om meerdere redenen. De noordelijke as/toegangsweg wordt zodra mogelijk verlaagd en wordt beschouwd als onderdeel van de 'Parkas'.

Het doel is om een multifunctioneel gebied te creëren. Daarvoor is nieuwbouw een welhaast onmisbaar onderdeel. Om verschillende doelgroepen te bedienen zullen er verschillende typen gebouwen worden gerealiseerd. Het voornemen is om circa 4.250 woningen in het plangebied te realiseren. Het aantal woningen komt bovenop de bijna 950 tot verbouw zijnde studentenwoningen in het gebied Diemervijver, wat inmiddels Campus Diemen Zuid wordt genoemd. Ook is het de bedoeling dat er voorzieningen in het plangebied komen, bijvoorbeeld op de begane grond van appartementencomplexen. Bij de nieuwbouw is er het voornemen om verschillen in bouwhoogtes te hanteren. Op een aantal prominente plaatsen zullen hogere gebouwen verrijzen, met een maximum van zeventien bouwlagen.

Verder wordt voorgenomen om het park – het Bergwijkpark – te veranderen. Ter plaatse van de oostzijde van het huidige park en het middelste gedeelte van de huidige Bergwijkdreef wordt een nieuw centraal gelegen park gerealiseerd. Het nieuwe park – Central Park – wordt overzichtelijker en ligt oostelijker en dus centraler dan het huidige park. Ten noordoosten van het Central Park komt een extra park(strook). Op de plaats van het westelijke deel van het huidige park ontstaat ruimte voor andere functies, zoals wonen. Door het grotendeels wijzigen en opheffen van de hoger gelegen Bergwijkdreef en de aanpassing van het park wordt het gebied zowel meer open als meer een geheel.

Vanwege onder andere de goede openbaar vervoervoorzieningen bij het plangebied is het voornemen om het aantal parkeergelegenheden relatief beperkt te houden. Het streven is om mensen zoveel mogelijk van het openbaar vervoer en de fiets gebruik te laten maken. Het verbeteren van de luchtkwaliteit is hiervoor een extra reden.

De gemeente is voornemens om het plangebied Bergwijkpark gefaseerd te transformeren, dusdanig dat er geen versnippering ontstaat. Het slopen van (oude) kantoorgebouwen kan, maar is niet op voorhand een uitgangspunt of in alle gevallen noodzakelijk. Goed functionerende gebouwen kunnen behouden blijven en/of worden getransformeerd om plek te bieden aan andere functies.

Bij de voorgenomen activiteiten zijn een aantal uitgangspunten van toepassing:

- de stedelijke schaal van de omgeving combineren met het dorpse karakter van Diemen;
- gevarieerd bebouwingsbeeld en variatie in architectuur;
- bestaande structuur zoveel mogelijk aanhouden.

M.e.r.

Een milieueffectrapportage is een onderzoek naar de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit. Dat gebeurt aan de hand van alternatieven. Alternatieven zijn de mogelijke manieren waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd. De voorgenomen activiteit kan in algemene termen worden beschreven. De alternatieven (behalve het nulalternatief) zijn een uitwerking of invulling, en worden daarom meestal voor bepaalde (onder)delen specifiek beschreven.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Uitgangspunten voor het hanteren van alternatieven

Een m.e.r., en daarmee het MER, gaat uit van het vergelijken van alternatieven. Het alternatief dat in elk geval in het MER moet worden opgenomen is het nulalternatief of de referentiesituatie. Dit alternatief gaat uit van de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. Hierbij is de autonome ontwikkeling de situatie en ontwikkeling die zich waarschijnlijk zal voordoen indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd (of niet van toepassing is). De huidige situatie en autonome ontwikkeling hoeven hier niet te worden beschreven, omdat dit is gedaan in hoofdstuk vier en paragraaf 2.3.

In dit vraagstuk is er niet zozeer sprake van locatie-alternatieven. Het betreft een plan voor stedelijke herontwikkeling op de locatie Bergwijkpark. In de gemeente Diemen is deze locatie het meest voor de hand liggende gebied voor stedelijke ontwikkeling, en dat voor transformatie in aanmerking komt. De keuze voor een multifunctioneel gebied met onder meer woningen ligt vanwege de aanleiding voor de aanpak van het gebied voor de hand. Een invulling met hoofdzakelijk kantoren en/of andere bedrijvigheid kan daarom niet aan de orde zijn. Verder speelt de omgeving, de ligging midden in stedelijk gebied, ook een rol; het aantal mogelijkheden wordt door dat gegeven beperkt. Voor de locatie van de wegen, gebouwen en parken kan de locatie als alternatief of variant aan de orde zijn. Echter, dit is in het plangebied niet het geval omdat de huidige structuur zoveel mogelijk wordt aangehouden. Uit onder andere milieuoverwegingen worden geen alternatieven voorgesteld die de structuur ingrijpend(er) veranderen. Daarnaast zijn dergelijke alternatieven financieel minder goed haalbaar.

Bij de (her)ontwikkeling van Bergwijkpark is er wel sprake van invullingalternatieven. Het is van enkele kavels en gronden nog niet volledig duidelijk of deze zullen worden ontwikkeld. De reden hiervoor is het eigendom van de grond. Daarom worden meerdere scenario's gehanteerd. Daarnaast is (op dit moment) nog niet bekend hoeveel voorzieningen in het plangebied ontwikkeld zullen worden, en daarvoor kunnen ook scenario's worden gehanteerd. Bij het milieuonderzoek zal uit worden gegaan van zogenaamde 'worst-case' scenario's ofwel de scenario's die de meeste impact op het milieu kunnen hebben.

3.2.2 Nulalternatief 'de Referentiesituatie'

De referentiesituatie is dus de situatie die zich waarschijnlijk voordoet als de voorgenomen activiteit niet tot uitvoering wordt gebracht. De referentiesituatie wordt ook wel het nulalternatief genoemd, omdat er in vergelijking met de voorgenomen activiteit (relatief) weinig tot niets gebeurt in het plangebied. De situatie is gelijk aan de verwachte autonome ontwikkeling. Het startpunt is de huidige situatie. Het gaat om de autonome ontwikkeling vanaf nu of vanaf wanneer de milieueffectbeoordeling wordt gestart.

De referentiesituatie gaat uit van hetzelfde toekomstjaar als de voorgenomen activiteit. Dit is het jaar aan het einde van de beschouwde autonome ontwikkeling ofwel het eindjaar van het milieuonderzoek en de milieubeoordeling. In deze situatie is het toekomstjaar – of zichtjaar – 2024 of 2025.

Ondanks dat voor de parkeergaragelocatie in het deelgebied Diemervijver alvast een afwijkingsprocedure van het vigerende bestemmingsplan wordt voorbereid, maakt het geen onderdeel uit van de autonome ontwikkeling of de referentiesituatie. In dit geval kan worden gesproken van een uitzondering. Dit is om juridische redenen het geval. Het ontwikkelen van de parkeergaragelocatie maakt namelijk deel uit van het Masterplan Bergwijkpark. Het blijven bestaan van de huidige parkeergarage is de referentiesituatie. In afbeelding 3A is de referentiesituatie weergegeven.

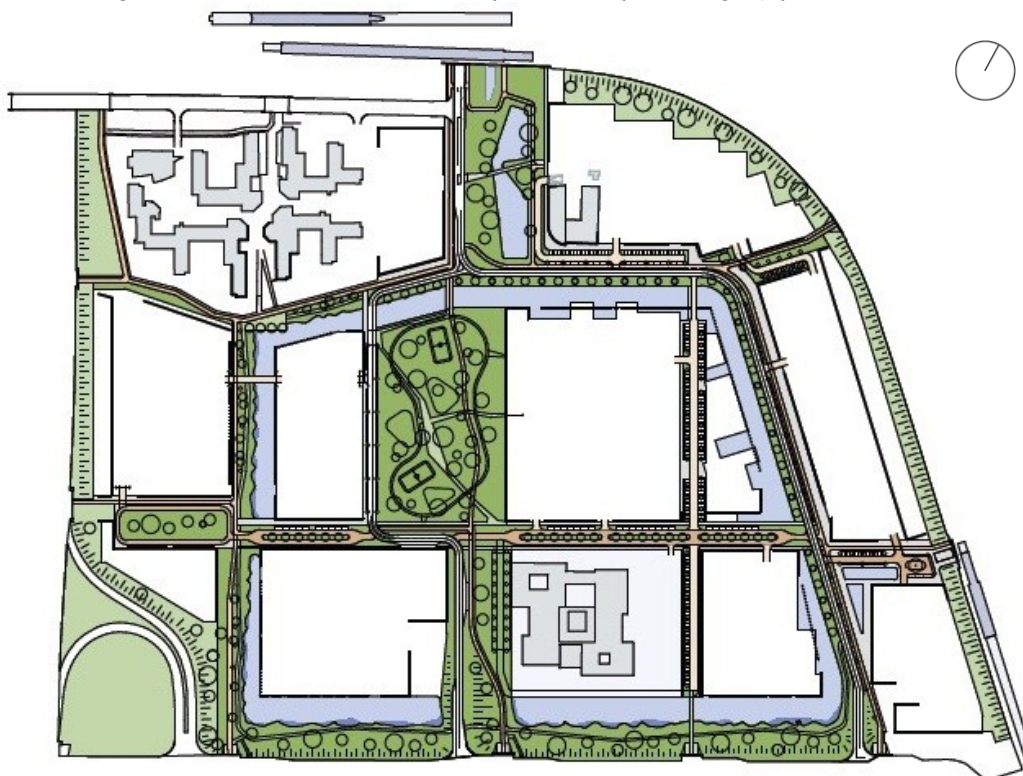
Afbeelding 3A Referentiesituatie en parkeergaragelocatie



3.2.3 Het Alternatief 'de Voorgenomen Activiteit' (hoofdalternatief)

Het hoofdalternatief is de visie en het bijbehorende ontwerp in het verder uitgewerkte Masterplan, dat ook het Stedenbouwkundige Masterplan kan worden genoemd, aangevuld met de bestemmingen. Dit alternatief is in feite de hiervoor beschreven Voorgenomen Activiteit. In afbeelding 3B is het ontwerp van het hoofdalternatief weergegeven. In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van woningbouw in veel delen van het plangebied. Het middengedeelte is daarbij gereserveerd voor relatieve laagbouw, mede vanuit milieuoverwegingen. Afhankelijk van de milieusituatie zal aan de clusters van het plangebied invulling worden gegeven, waarbij veel van de deelgebieden en kavels in principe bestemd zijn voor woningbouw.

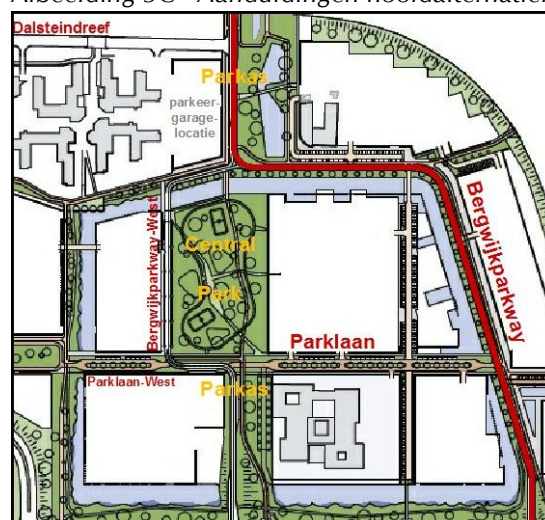
Afbeelding 3B Hoofdalternatief – ontwerp in Masterplan Bergwijkpark



In het hoofdalternatief wordt de huidige verkeersstructuur aangepast, hoofdzakelijk voor het autoverkeer. De grotendeels nieuwe weg die door het plangebied zal lopen wordt de 'Bergwijparkway' genoemd. De Bergwijparkway volgt aan de oostzijde grotendeels de bestaande route. Enkel de knik in de huidige Eekholt zal verdwijnen, en ter plaatse van die knik komt een zijweg – een soort van allee – naar het metrostation Verrijn Stuartweg. De doorgaande route ligt grotendeels parallel aan het bestaande fietspad. Het nieuwe gedeelte vraagt om een nieuwe aansluiting op de Daalwijkdreef. Daarmee verdwijnt tevens het huidige kruispunt in de bocht van de Daalwijkdreef. De 'Bergwijparkway-West' vervangt de Bergwijkdreef en kent een andere structuur, met een knik en/of omlegging naar het westen. Tussen het westelijke en oostelijke gedeelte van de Bergwijparkway komt de Parklaan te liggen. Deze straat zal grotendeels uit twee rijstroken bestaan met daar tussenin een groenstrook met bomen en bij de noordzijde aan de buitenkant parkeergelegenheid. Daarbij wordt de straat ingericht met klinkers en zal het snelheidsregime 30 km/u zijn. De Parklaan komt op het tracé van het huidige fietspad te liggen. Ten westen van de knik in, en de aansluitingen op, de Bergwijparkway-West gaat de Parklaan verder richting de nieuwe kavels. Met de Parklaan worden een groot aantal kavels ontsloten.

De huidige hoofdkavelstructuur blijft aan de oostzijde grotendeels hetzelfde. Het huidige park (Bergwijpark) verdwijnt in zijn geheel en er komt een nieuw kleiner park voor in de plaats. Dit nieuwe park komt centraler te liggen – 'Central Park' – en kent een uitloop noordwaarts. Met deze uitloop is in feite sprake van een tweede park met een waterpartij, welke wat kleiner is. Ten opzichte van de huidige situatie verandert voornamelijk (de structuur van) het westelijke deel van het gebied. De waterstructuur zal duidelijker aanwezig zijn.

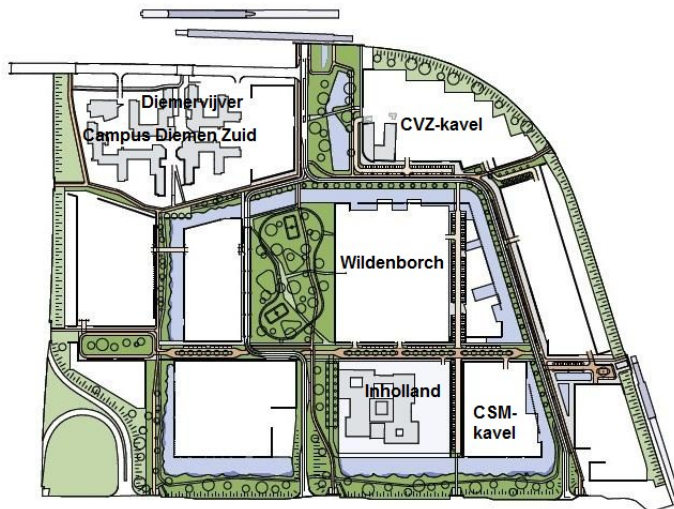
Afbeelding 3C Aanduidingen hoofdalternatief



Er zullen een groot aantal woningen worden gerealiseerd. Daarom zal er (op termijn) waarschijnlijk vraag zijn naar, of commerciële ruimte zijn voor, bepaalde voorzieningen. Bovendien is een doel van het plan om een multifunctioneel gebied te creëren. Voorzieningen kunnen worden gerealiseerd op de begane grond van appartementencomplexen ofwel in de plinten van gebouwen. Met name de gebouwen direct gelegen aan de Bergwijparkway zijn geschikt voor het situeren van voorzieningen zoals (kleinschalige) detailhandel, leisure en drink- en eetgelegenheden. Specifieke voorbeelden zijn: (afhaal)restaurants, cafés, snackbars en fitness. Andere mogelijkheden zijn: overnachtingsgelegenheden, kinderopvang en wasserettes. Ten westen van het Central Park wordt specifiek ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Er wordt in Bergwijpark (echter) geen winkelcentrum voorzien. Het ontwikkelen van voorzieningen in Diemervijver en in de omgeving van station Diemen Zuid zal verder doorgaan. Veel van de vraag naar (grotere) maatschappelijke voorzieningen, zoals basisscholen, verzorgingstehuizen en sporthallen, wordt waarschijnlijk niet in het plangebied geacommodeerd. Naast (commerciële) voorzieningen wordt ook ruimte geboden voor andere kleine bedrijven.

In het hoofdalternatief wordt in de clusters/deelgebieden uitgegaan van de volgende bestemmingen:

- noordwest = Diemervijver / Campus Diemen Zuid: hoofdzakelijk wonen
- noordoost = CVZ-kavel: kantoren en eventueel woningen
- middenstrook / Parkas: groen en verkeer
- westzijde = nieuwe kavel langs de Gooiseweg: woningen en kantoren – hoogbouw (relatief)
- zuidelijk en westelijk van park: maatschappelijk, voorzieningen en wonen
- oostelijk van park = Wildenborch: wonen (relatieve laagbouw)
- midden-zuid = Inholland-kavel: school (hoofdzakelijk hoger beroepsonderwijs)
- zuidoost(-midden) = CSM-kavel: wonen
- oostzijde = langs metrospoorlijn: hoofdzakelijk woningen – hoogbouw (relatief)
- zuidwest = bestaande toe- en afritten Gooiseweg: verkeer en groen
- omliggende rand (= ringstructuur): hoofdzakelijk groen



Afbeelding 3D clusters en kavels hoofdalternatief

Op het alternatief kunnen varianten worden gebaseerd, zoals een variant waarbij de Parklaan wordt doorgetrokken richting Bergwijkpark Zuid en middels een viaduct een (extra) autoverbinding ontstaat.

3.2.4 Scenario's

In een PlanMER kan worden gewerkt met scenario's. Scenario's zijn alternatieven met een hoger abstractieniveau en kunnen ook toekomstbeelden worden genoemd. Daarbij kunnen bandbreedtes worden gehanteerd. Een scenario kan beschouwd worden als een invullingalternatief. In de situatie van de herontwikkeling van Bergwijkpark kunnen scenario's relevant zijn, omdat de invulling deels nog niet concreet is. Er zal (bij de voorgenomen activiteit) onder andere rekening worden gehouden met scenario's waarbij:

- de CSM-kavel niet wordt ontwikkeld tot woningbouw, en CSM en andere gebouwen blijven bestaan.
- Inholland uit het gebied zal verdwijnen, waardoor ruimte ontstaat voor andere functies.

In het huidige/voorgenomen scenario van het hoofdalternatief, ofwel het hoofdscenario, is het maximale aantal te realiseren woningen circa 4.250. Wanneer op de CSM-kavel geen woningbouw zal plaatsvinden, dan zal het gaan om een totaal van circa 3.750 woningen in het plangebied.

4. Bestaande Milieusituatie

4.1 Inleiding

Hieronder worden diverse milieuaspecten beschreven. Het gaat hoofdzakelijk om een beschrijving van de toestand van het milieu voor zover de voorgenomen activiteit en de alternatieven gevolgen kunnen hebben voor het milieu. In eerste instantie wordt per onderwerp de huidige milieusituatie beschreven. Tevens wordt een korte omschrijving gegeven van de te verwachten ontwikkeling van het milieu indien de activiteit noch de bijbehorende alternatieven worden ondernomen. Die ontwikkeling wordt de autonome ontwikkeling genoemd, en dit is de referentiesituatie.

Ook wordt ingegaan op de milieuzonering ten oosten van het plangebied. Het aspect externe veiligheid komt in de laatste paragraaf aan de orde. Over de, met de andere aspecten samenhangende, aspecten leefmilieu en gezondheid kan voor de huidige situatie niet veel worden gezegd, omdat het gebied momenteel niet kenmerkend is voor een woongebied.

4.2 Landschap, inrichting en cultuurhistorie

Het plangebied wordt begrensd door zowel infrastructuur als groenstroken, en kent in de huidige situatie een aantal hoogteverschillen. Op de hoger gelegen delen ligt hoofdinfrastructuur. Dwars door het gebied loopt de Bergwijkdreef en deze weg ligt verhoogd. Dit geldt tevens voor de noordelijke aftakking Dalsteindreef die parallel loopt aan het spoor. De wegenstructuur en het gebrek aan toegangswegen is bepalend voor het functioneren, de inrichting en de ontwikkeling van het gebied. In het plangebied is in de huidige situatie veel groen aanwezig.

In een gebied als Bergwijkpark kan men spreken van een stedelijk landschap. Zo als de naam al aangeeft geldt voor deze buurt dat het ook een parklandschap kent. Het park en de vele groenstroken zijn de (landschap)kenmerken van het gebied, en zijn tevens belangrijke kwaliteiten. Een andere kwaliteit is de nabije aanwezigheid van openbaar vervoer.

Het gebied is enigszins in tweeën verdeeld en daarmee het 'landschap' ook. Het parklandschap ligt enkel aan één zijde – de westzijde – en deze is aan de andere zijde niet goed zichtbaar vanwege de hoger gelegen centrale weg. In de nieuwe situatie zal daarvan geen sprake meer zijn.

In het gebied bevinden zich een aantal waterlopen, die echter niet goed op elkaar aansluiten. Langs de stroken met water staan veel bomen en is veel overige begroeiing. Voor de toekomst is het plan om de verschillende waterlopen beter op elkaar te laten aansluiten en daarmee tevens de hoeveelheid oppervlaktewater te vergroten. De huidige waterstructuur wordt wel grotendeels aangehouden.

Het gebied Bergwijkpark is in de jaren '70 en '80 tot stand gekomen. Daarmee is het geen 'oud' gebied, maar wel verouderd in de zin van de eisen van nu en voor de toekomst. Zo zijn er een aantal gebouwen die het slopen waard zijn omdat ze niet meer aan de functionele (en esthetische) eisen voldoen. Er staan geen gebouwen met historische of culturele waarde in het plangebied. De cultuurhistorische waarde van het gebied is dan ook niet hoog, hetgeen terug te vinden is op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland. Op die kaart staan in het plangebied geen cultuurhistorische objecten vermeld. Uit de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie blijkt tevens dat er geen aardkundige monumenten in het plangebied zijn en het geen aardkundig waardevol gebied is.

Onderdeel van (cultuur)historie is archeologie. In het plangebied bevinden zich geen (provinciale) archeologische monumenten, en zijn geen archeologische waardevolle objecten en gronden aanwezig, of deze zijn in elk geval niet op de archeologische beleidskaarten opgenomen.

Autonome ontwikkeling

De huidige inrichting zal grotendeels intact blijven met wellicht hier en daar een kwaliteitsverbetering. Een aantal gebouwen zal wellicht worden gesloopt ter verbetering van het beeld, want lege en verouderde gebouwen zijn geen pull-factor voor nieuwe gebruikers, en een (verdere) push-factor voor de huidige bedrijven. Bij licht economisch herstel zou de leegstand enigszins kunnen teruglopen. Bij economische voorspoed zouden kantoorbedrijven zich juist op nieuwe 'A-locaties' kunnen gaan vestigen. De Campus Diemen Zuid zal verder worden ingevuld en mogelijk worden uitgebreid.

De reeds bestaande tijdelijke studentenhuisvesting ten zuiden van het park zal voorlopig blijven bestaan.

Tevens blijven in de autonome ontwikkeling de hogeschool Inholland, het kinderdagverblijf en het benzinestation bestaan. Waarschijnlijk blijven CSM, het Instituut voor Psychotrauma (IVP) en het College voor Zorgverzekeringen (CVZ) ook in het gebied gehuisvest. Overigens blijven de gebouwen voor de hogeschool Inholland, het kinderdagverblijf en het CVZ in het Masterplan ook bestaan. Het landschap zal niet of nauwelijks veranderen. Het park blijft in de autonome ontwikkeling grotendeels in zijn huidige hoedanigheid bestaan. Voor het aspect cultuurhistorie speelt de autonome ontwikkeling geen rol.

4.3 Ecologie, natuur en groen

Het plangebied ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een Natura 2000 gebied of een Nationaal Landschap gebied. Het dichtstbijzijnde natuurgebied met een hiervoor genoemde aanduiding ligt op circa één kilometer (ten opzichte van het (zuid)oostpunt van het plangebied). Ten westen, zuidwesten en zuid-/zuidoosten van het plangebied liggen de EHS en Nationale Landschappen buiten een straal van twee kilometer en binnen een straal van drie kilometer. Ten oosten liggen deze binnen een straal van twee kilometer (en verder), zie afbeeldingen 4A en 4B.

Afbeelding 4A EHS ten oosten van Bergwijkpark



De Ecologische Hoofdstructuur ligt dus een behoorlijk stuk van het plangebied af. Dit geldt eveneens voor het Nationaal Landschap het Groene Hart, en deze overlappen elkaar grotendeels. Tussen het plangebied en die natuurgebieden is er veel bebouwing en/of is de ruimte zo goed als volledig opgevuld.

Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx>

Afbeelding 4B Nationaal Landschap in de omgeving van Bergwijkpark

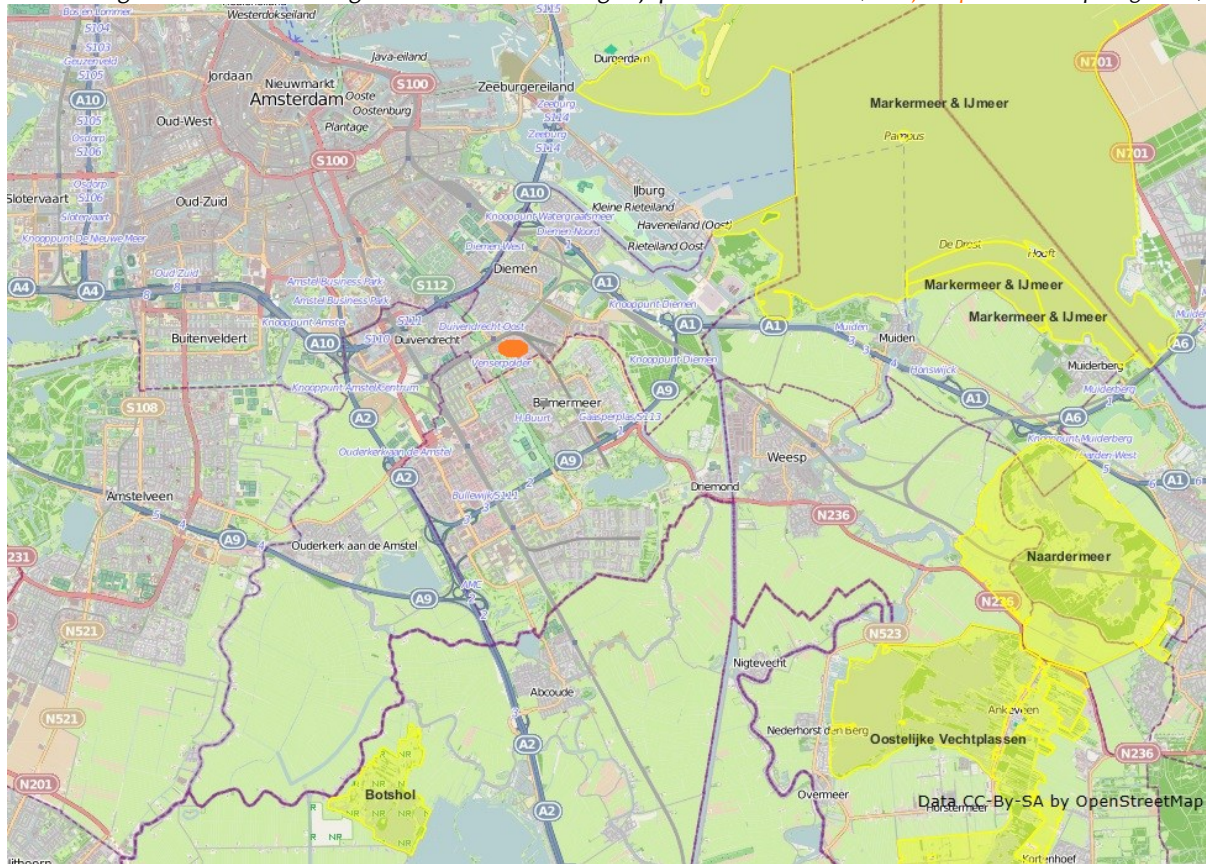


Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

De dichtst bij gelegen Natura 2000 gebieden zijn het IJmeer (onderdeel van Markermeer & IJmeer), het Naardermeer, de Oostelijke Vechtplassen en de Botshol, zie afbeelding 4C. Het dichtstbijzijnde gebied (het IJmeer) ligt op een afstand van circa vier kilometer.

Afbeelding 4C Natura 2000 gebieden rondom Bergwijckpark

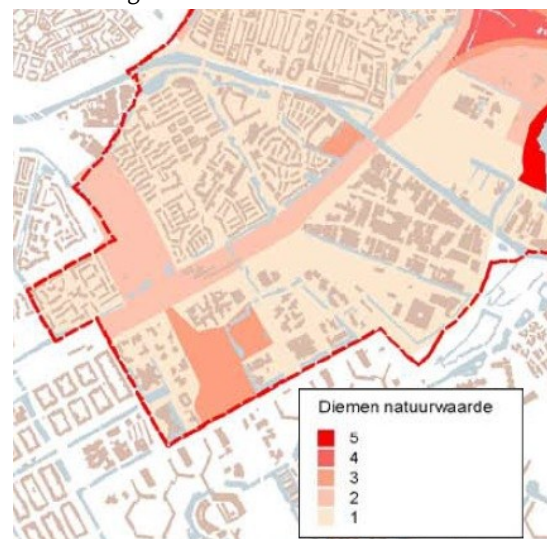
(oranje stip = locatie plangebied)



Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

In het plangebied is strikt genomen geen sprake van natuur. Er is wel een park, en ander aangelegd groen, wat kan worden beschouwd als 'kunstmatige' natuur. Daarom wordt op de Natuurwaardenkaart in het Natuurbeleidsplan Diemen uitgegaan van een waarde 3 (van 5) voor het park en het groen langs de Gooiseweg, zie afbeelding 4D. Dit geeft aan dat groenstroken in het gebied Bergwijckpark waardevol zijn en 'natuur' uitstralen. In het Groenplan van de gemeente is het park aangemerkt als een bijzonder groengebied. Het park is aangelegd als een natuurlijk ogend park: groepen bosplantsoen worden afgewisseld door grasvelden. Een groot deel van het park is donker en dichtbegroeid en wordt weinig gebruikt. Veel van het groen in het gebied dient als afscheiding, zo ook langs het spoor. Het groen speelt ook een rol in het afschermen van geluid.

Afbeelding 4D Natuurwaardenkaart Diemen



Flora en Fauna

Door het groene karakter bevinden zich in het plangebied een flink aantal diersoorten. Een aantal jaren geleden is vastgesteld dat er vleermuizen (gewone en ruige dwergvleermuis) in geringe aantallen jagen in het park. In het plangebied zijn vele broedvogels aanwezig. Veelal zijn dat de algemene stadsparkvogels, zoals winterkoning, heggenmus, merel, roodborst, zanglijster, zwartkop, grote bonte specht, Vlaamse gaai, boomkruiper en mezen ⁶. Doordat het oppervlaktewater van zeer goede kwaliteit is, bevinden zich in het gebied bijzondere vissoorten als bittervoorn, kleine modderkruiper en kroeskarper.

De groenstroken langs de spoorwegen (en de Gooiseweg) zijn om meerdere redenen van waarde. De beplanting op en rond de taluds is van belang voor verscheidene dieren. In de gemeente Diemen zijn de natuurwaarden van de taluds van de spoorwegen en de groenstroken die er direct langs liggen hoger dan die van de omringende wijken. Deze taluds en groenstroken fungeren als leefgebied en trekroute van zangvogels, zoogdieren, amfibieën en insecten, en vormen daarmee de basis van de ecologische structuur van Diemen ⁶. In het plangebied leven naar verwachting de algemene zoogdieren egels, mollen, konijnen en diverse soorten (spits)muizen.

Autonome ontwikkeling

Vanuit de huidige situatie worden er geen ontwikkelingen verwacht die tot aanmerkelijke veranderingen zullen leiden. De gemeente is voornemens de huidige ecologische structuur, in het geval van het plangebied de groenstroken langs het spoor, te behouden en eventueel te versterken. De autonome ontwikkeling zou in principe enkel een verbetering kunnen inhouden.

4.4 Bodem en water

Voordat het huidige Bergwijckpark werd ontwikkeld bestond het gebied uit voornamelijk weiland. Alvorens op die gronden werd gebouwd is er een ophooglaag met spuitzaad aangebracht. Aangenomen wordt dat er in die ophooglaag geen bodemverontreiniging aanwezig is. Voor de onderliggende laag geldt dat aan de bovenzijde, zeg maar de grens tussen de twee lagen, er mogelijk sprake kan zijn van niet mobiele verontreiniging, zoals zware metalen. Daarnaast zijn er volgens het Masterplan een aantal verdachte locaties, zoals rondom het tankstation aan de Bergwijckdreef en bij andere locaties met ondergrondse opslag van brandstoffen, bijvoorbeeld ter plaatse van het telefoonschakelstation.

In de bodem van het plangebied zijn een aantal hoofdleidingen aanwezig, met gebiedsoverstijgende betekenis. Daarbij is er sprake van een strook met kabels en leidingen. Het betreft veelal algemene leidingen voor/van nutsvoorzieningen, maar ook een warmwaterleiding. De warmwaterleiding is in het kader van het aspect duurzaamheid interessant, en in paragraaf 5.9 staat daarover nadere informatie. De bodem heeft voor zover bekend en naar verwachting geen archeologische waardevolle objecten in zich.

Het plangebied ligt in zijn geheel in de Venserpolder. Deze polder kent een stedelijke inrichting, en is overwegend een infiltratiegebied. Ook voor Bergwijckpark geldt dat het water grotendeels de grond intrekt en het grondwater aanvult, direct of indirect, en in elk geval daar waar het water niet rechtstreeks via de verharding in de riolering verdwijnt. De ondergrond van de Venserpolder bestaat voornamelijk uit veen (waardveengronden, weideveengronden en koopveengronden). Vrijwel de gehele polder is opgehoogd met zand. De gemiddelde maaiveldhoogte in de polder is door deze ophoging 1,35 meter onder NAP. De riolering in de Venserpolder is op het grondgebied van de gemeente deels gescheiden.

De waterkwaliteit in de Venserpolder is zoet en voedselrijk te noemen. Het is niet precies duidelijk hoe de (grond)waterkwaliteit in Bergwijckpark is. Op basis van de informatie over de fauna kan worden aangenomen dat de kwaliteit van het oppervlaktewater van (zeer) goede kwaliteit is. Daarmee kan worden verondersteld dat tevens de kwaliteit van het bodem- en grondwater goed is.

Voor de beoogde functies van het plangebied voldoet de bodem mogelijk niet aan de eisen die horen bij een woongebied, omdat het plangebied nu een andere functie heeft. In 2012 heeft er een bodemonderzoek plaatsgevonden voor een deel van het plangebied, namelijk het noordwestelijke deel. Dit onderzoek is ten behoeve van de Campus Diemen Zuid uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen sprake is van milieuhygiënische beperkingen voor woningbouw. Voor het deelgebied, inclusief de parkeergaragelocatie, hoeft geen nader bodemonderzoek te worden verricht. De uitkomsten van dit onderzoek stemmen tot optimisme voor het verder ontwikkelen van Bergwijckpark.

⁶ Natuurbeleidsplan Diemen, november 2009.

Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling zullen er nauwelijks veranderingen plaatsvinden in de bodem. Naast het in verbouwing zijnde Diemervijvercomplex zal de bodem worden bewerkt. De bestaande parkeergarage zal worden vervangen door een appartementencomplex met daaronder een nieuwe parkeergarage. Het is nog niet bekend hoe diep de kelder van de parkeergarage gaat worden. Voor het aspect water zal er niet of nauwelijks iets veranderen. Een mogelijk plan is het aanpassen van de oevers van de waterpartijen en de onderlinge samenhang.

4.5 Luchtkwaliteit

Er zijn in het verleden onderzoeken gedaan naar de luchtkwaliteit in de gemeente Diemen. Op basis van berekeningen uit 2009 liggen in bijna het gehele plangebied de stikstofdioxide (NO₂) concentratie waarden tussen de 30 en 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (microgram per kubieke meter). Langs drukke wegen zijn de concentraties hoger. In het geval van de Gooiseweg gaat het dan om een concentratie tussen 35 en 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook direct naast deze weg liggen de concentraties tussen die waarden (op basis van een model). De waarden komen in het gehele gebied niet boven de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁷. Tevens blijkt uit metingen van 2011 en 2012 dat de NO₂ concentraties bij de Bergwijkdreef en de Dalsteindreef ruim onder de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen. Daarmee voldoet het aan de grenswaarde voor het jaargemiddelde. De NO₂ concentratie ligt bij de Bergwijkdreef wel ruim boven de achtergrondconcentratie. De berekende achtergrondconcentratie NO₂ ligt in het plangebied, op basis van gegevens van 2012, op 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁸. De achtergrondconcentratie geeft in feite een bodemwaarde weer; de concentratie komt gemiddeld gezien niet lager dan die waarde. De achtergrondconcentratie wordt bepaald door de omgeving en de luchtverontreiniging die door de wind van elders wordt aangevoerd, en niet zozeer door lokale invloeden.

In Nederland werden in 2012 de jaargemiddeldegrenswaarden voor fijnstof (PM₁₀) op de meetstations niet overschreden ⁹. In het Actieplan luchtkwaliteit Diemen (2009) staat aangegeven dat, op basis van metingen in de periode 2005-2006 en berekeningen, dit ook in de gemeente Diemen het geval is. De achtergrondconcentratie fijnstof (PM₁₀) in het plangebied ligt, op basis van gegevens van 2012, op 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bij die berekening is de zeezoutcorrectie (-5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) meegenomen ⁸. Deze berekende waarde ligt ruim onder de norm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; het gaat echter slechts om een achtergrondconcentratie waarbij geen rekening wordt gehouden met de specifieke situatie. In 2008 is een kleinere fractie van fijnstof opgenomen in de (Europese) regelgeving, namelijk PM_{2,5}. Momenteel kan over de waarden daarvan nog geen uitspraak worden gedaan. Een nieuw Actieplan luchtkwaliteit Diemen voor de periode 2013-2017 is bij de gemeente Diemen in voorbereiding.

4.6 Geluid

In de omgeving van Bergwijkpark zijn een aantal geluidsbronnen aanwezig. Grootste geluidsproducenten zijn de diverse vormen van verkeer. Op één daarvan heeft de omgeving zelf en de gemeente, als het gaat om de geluidsbelasting buitenshuis (op de gevel), geen invloed, namelijk luchtverkeer. Het gaat dan hoofdzakelijk om het geluid geproduceerd door de vliegtuigen die landen op en opstijgen vanaf de Buitenveldertbaan van luchthaven Schiphol. Voor bijvoorbeeld geluid komend van spoorwegverkeer zijn overdrachtsmaatregelen mogelijk.

Het geluid geproduceerd door het verkeer ligt voor de huidige bestemming van het gebied niet te hoog. Voor de kantoren die zijn omgebouwd, en die nog in verbouw zijn, tot studentenwoningen (Campus Diemen Zuid) is voor de geluidsbelasting een Hogere waarde procedure gevoerd. Deze woningen in het plangebied liggen echter vrij dicht bij de wegen en het spoor. Het geeft wel aan dat het geluidsniveau in het plangebied niet laag ligt. Dit blijkt ook uit de geluidsbelastingkaarten 2011.

⁷ Discussienotitie Actieplan luchtkwaliteit Diemen 2009-2012, juni 2009.

⁸ Bestemmingsplan Bergwijkpark Noord, 2013.

⁹ <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl0241-Fijnstofconcentratie%2C-jaargemiddelde.html?i=14-66>

Uit de gegevens blijkt tevens dat het geluidsniveau vanwege auto-/wegverkeer in het gehele plangebied niet onder de voorkeursgrenswaarde voor woningbouw komt. In een groot deel van Diemen is sprake van een betrekkelijk hoog geluidsniveau door wegverkeer, en het geluidsniveau ligt vaak boven de voorkeursgrenswaarde. Daarom staat het onderwerp geluid (vanwege wegverkeer) ook op de agenda volgens de Beleidsnota Geluid 2010-2015 van de gemeente Diemen. In Bergwijckpark is wat dat betreft bij de huidige bestemming geen sprake van een bijzondere situatie. Voor spoorwegverkeer geldt dat het geluidsniveau voor het grootste deel van het plangebied wel onder de voorkeursgrenswaarde ligt.

Het geluid komend van vliegtuigen (met betrekking tot Schiphol) ligt op zichzelf niet op een hoog niveau. Het telt echter wel mee in de totale geluidsproductie en -hinder. Vliegtuiglawaai kent daarbij andere kenmerken, het geluid blijft namelijk veel langer hangen. Bij de gegevens over 2011 ligt het geluidsniveau van luchtverkeer onder de dB waarden die beperkingen voor woningbouw kunnen opleveren volgens de rijksregelgeving met betrekking tot Schiphol; dit geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Diemen.

Wat betreft geluid door industrie en bedrijven is enkel de oostzijde van het plangebied een aandachtspunt. Hieronder wordt bij milieuzonering het geluidsaspect industrielawaai nader beschouwd (in paragraaf 4.7).

Autonome ontwikkeling

De hoeveelheid verkeer neemt nog steeds toe, voor zowel auto- als treinverkeer, en mogelijk ook het vliegverkeer. De vraag is of de toename van het autoverkeer ook plaatsvindt op de wegen langs en door het plangebied. Uitgaande van het regionale verkeersmodel neemt de hoeveelheid verkeer met name langs het plangebied toe. Als gevolg daarvan neemt ook de geluidsproductie toe en stijgt het (gemiddelde) geluidsniveau door autoverkeer in het plangebied. Dit kan (deels) teniet worden gedaan door de komst van meer stillere auto's. Het geluid geproduceerd door spoorwegverkeer, of in elk geval treinverkeer, zal stijgen. Met name het gemiddelde geluidsniveau ligt hoger.

Voor geluid geproduceerd door luchtverkeer is het lastiger te bepalen wat de toename (of eventueel afname) zal zijn. Het totale aantal vluchten is een aantal jaren lager en gestagneerd geweest, en hangt af van het economische klimaat. Daarnaast heeft het ook met luchthavenontwikkelingen te maken.

In zijn totaliteit zal het geluidsniveau hoogstwaarschijnlijk hoger liggen, in elk geval het gemiddelde geluidsniveau. Verwacht wordt dat er niet of nauwelijks een toename zal zijn van het geluid door industrie en bedrijven.

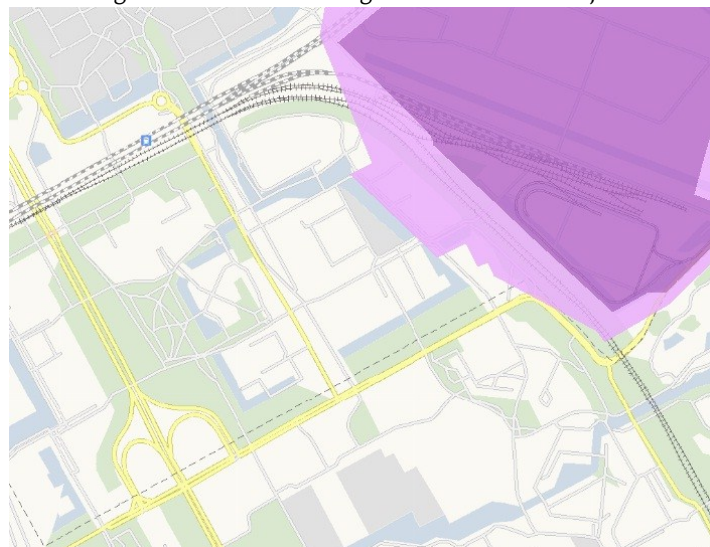
4.7 Milieuzonering

Met betrekking tot het voorgaande wordt hier stilgestaan bij milieuzonering. Milieuzonering kan bijvoorbeeld betrekking hebben op gevaar, geluid, geur of stof. Direct naast het plangebied ligt het industrie- en bedrijventerrein Verrijn Stuart, dat een milieuzone kent in de vorm van geluidszonering. De geluidszone overlapt aan de oostzijde deels het plangebied, zie afbeelding 4E.

De 55 dB(A) contour beperkt zich tot het industrieterrein zelf. De 50 dB(A) contour ligt op een klein deel van Bergwijckpark direct langs de metrolijn. Het is mogelijk om onder voorwaarden een ontheffing voor het industrielawaai tussen 50 en 55 dB(A) te verkrijgen. Echter, dan dient waarschijnlijk wel een geluidluwe gevel te worden gerealiseerd, waarbij geldt dat de geluidsbelasting van de andere bronnen minder dan 48 dB bedraagt.

Bron: <http://maps.noord-holland.nl/structuurvisie2040/>

Afbeelding 4E Geluidszonering industrie- en bedrijventerrein



In het 'Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Diemen' wordt aangegeven dat de milieueffecten relatief beperkt zijn en nauwelijks belemmeringen opleveren voor woningbouw in een naastgelegen gebied (zijnde de woonlocatie Plantage de Sniep). Rekening houdende met de toekomstige woningen is een milieuzonering bepaald voor de bedrijventerreinen. Aan de hand van de zonering zullen nieuwe bedrijfsinitiatieven getoetst worden. Bedrijven mogen geen hinder gaan veroorzaken die er toe leidt dat in het woongebied geen goed leefmilieu gegarandeerd kan worden. Daarom is bepaald welke bedrijven en bedrijfstypen toegestaan worden.

Voor Bergwijpark houdt dit in dat toekomstige woningen beschermd zijn. Zo lang de huidige milieuzonering van kracht is kan woningbouw, ook in het oostelijke deel van het plangebied, gerealiseerd worden. Om aan de grenswaarden te kunnen voldoen is het nodig om voldoende afstand te houden. In het geval dat niet aan de voorkeursgrenswaarden kan worden voldaan zal een Hogere waarde procedure aan de orde zijn. Overigens is tevens de geluidscontour voor spoorwegverkeer aan de orde.

4.8 Externe Veiligheid

Het milieuaspect externe veiligheid is erg belangrijk om rekening mee te houden. In de situatie van Bergwijpark spelen de risico's en (beleids)maatregelen in het kader van externe veiligheid ook een belangrijke rol. Door de gemeente Diemen loopt een treinverbinding waarlangs ook goederen worden vervoerd. Het treintraject ligt direct ten noorden van het plangebied. Op dit traject worden ook gevaarlijke stoffen vervoerd. Voor het wegverkeer is transport van gevaarlijke stoffen en daarmee externe veiligheid niet van toepassing, omdat de transportroutes ver (genoeg) bij het plangebied vandaan liggen.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die er voor anderen (de externen) bestaan, door bijvoorbeeld ontploffingsgevaar. Deze risico's mogen slechts zeer klein zijn. Momenteel liggen voor Bergwijpark de risico's op een zeer laag niveau. In de autonome ontwikkeling blijven deze risico's laag, want er komen niet meer personen bij dan waar in berekeningen rekening mee is gehouden. Eventueel kunnen de risico's licht toenemen door een groei van het aantal treinen dat gevaarlijke stoffen vervoert. Echter, deze groei is enkel mogelijk indien de risico's beneden een bepaald niveau blijven.

Het goederenvervoer per trein in de SAAL-corridor, en daarmee het vervoer van gevaarlijke stoffen, neemt momenteel (nog) toe. Een belangrijke reden hiervoor is de nieuwe verbinding via de Hanzelijn. Die verbinding leidt ertoe dat de stroom goederen tussen Rotterdam en Noord-Nederland deels via het traject Utrecht - Diemen - Weesp gaat rijden ¹⁰. Hierdoor zou het transport van gevaarlijke stoffen langs Diemen Zuid en Bergwijpark (voor de kortere termijn) kunnen toenemen. De mogelijkheid bestaat echter ook dat op langere termijn het gevaarlijke stoffen transport op het traject langs Diemen Zuid deels verdwijnt. Goederentreinen op de route Rotterdam - Noord-Duitsland rijden in de toekomst waarschijnlijk niet meer via Amsterdam, omdat deze deels de Betuweroute gaan gebruiken ¹¹. Dit hangt af van de routing van het goederentreinvervoer. De uitkomsten van de studies en ontwikkelingen met betrekking tot routing kan gevolgen hebben voor de vervoersomvang op het traject Duivendrecht - Diemen. Dit kan, afhankelijk van het scenario, leiden tot een ander risiconiveau ¹⁰.

Veranderingen in de regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben invloed op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden of op de transportmogelijkheden. Het gaat om veranderingen in de basisnetten, met daarbij de routes, de transporthoeveelheden en de toegestane risico's en het vaststellen van bijbehorend beleid. Het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) zal voor veranderingen zorgen in de ruimtelijke inrichting, en daarmee in de mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling en bouwen. Deze ontwikkelingen maken deel uit van de autonome ontwikkeling, ofwel de referentiesituatie, en zijn ook van toepassing op de voorgenomen activiteit (die dus niet de autonome ontwikkeling is).

Met of zonder de spoorontwikkelingen ligt voor de toekomstige situatie met de herontwikkeling van Bergwijpark – de voorgenomen activiteit – de externe veiligheidssituatie in Bergwijpark, met daarbij de risico's, zelfredzaamheid, bestrijd-/beheersbaarheid en bijbehorende (ruimtelijke) maatregelen, anders. Aangezien het bij het plan om een aanzienlijke hoeveelheid te realiseren woningen en dus mensen gaat, is het beschouwen van externe veiligheid nog belangrijker.

¹⁰ Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen korte termijn traject Hoofddorp-Diemen.

¹¹ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor/spoorboekloos-reizen/routes-voor-goederentreinen>

Vervoer gevaarlijke stoffen (over de spoorweg) en externe veiligheidsrisico's

De kans op ongelukken met het vervoer van gevaarlijke stoffen is in Nederland zeer klein. Het is belangrijk dat het risico van het transport van gevaarlijke stoffen ook in de toekomst aanvaardbaar blijft. Om te verhinderen dat door een toename van het transport van gevaarlijke stoffen en of een verder gaande verdichting langs de transportroute er knelpunten ontstaan op het gebied van de externe veiligheid is het systeem Basisnet ontwikkeld. Met Basisnet wordt de balans tussen transport en veiligheid in evenwicht gehouden. Basisnet gaat over het transport van gevaarlijke stoffen over de hoofdinfrastructuur (grote vaarwegen, spoorwegen en rijkswegen). Het doel van Basisnet is om de risico's voor omwonenden binnen de wettelijke grenzen te houden waarbij wordt gewaarborgd dat gevaarlijke stoffen ook in de toekomst tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen worden.

Basisnet geeft van elk transporttraject een vervoersplafond met het bijbehorende risicoplafond dat het transport van gevaarlijke stoffen op dat traject mag veroorzaken. Het vervoersplafond mag niet worden overschreden en bij een ruimtelijke ontwikkeling moet het risicoplafond in acht worden genomen. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour om de transportroute geen kwetsbare objecten als woningen en verzorgingstehuizen mogen worden toegelaten (PR = Plaatsgebonden Risico). Voor beperkt kwetsbare objecten is het PR 10^{-6} een richtwaarde, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Beperkt kwetsbare objecten kunnen daarom onder voorwaarden worden toegelaten binnen het risicoplafond.

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats (langs een transportroute) verblijft, komt te overlijden als gevolg van een ongeval met (het vervoer van) gevaarlijke stoffen (of met een vliegtuig). Het plaatsgebonden risico werd voorheen ook wel individueel risico genoemd.

Het groepsrisico is de kans per jaar (per kilometer transportroute) dat een groep van tien of meer personen in de omgeving (van een transportroute) in één keer dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval (op die transportroute). Een andere formulering is dat het groepsrisico een maat is voor de kans dat door een ramp bij een activiteit met gevaarlijke stoffen of met een vliegtuig, een groep mensen, die niet rechtstreeks bij de activiteit betrokken is, tegelijkertijd omkomt.

De plafondwaarde voor het plaatsgebonden risico (de PR 10^{-6} contour) en de transportintensiteit voor het berekenen van het groepsrisico zijn vastgelegd met de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (cRNVGS). Deze circulaire wordt naar verwachting op 1 januari 2014 vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Het risico- ofwel transportplafond wordt gesteld op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Met het Btev treden ook de regels inzake het plasbrand aandachtgebied inwerking. Tevens treden dan ook de voorschriften van het Bouwbesluit ten aanzien van het plasbrand aandachtgebied inwerking.

Bij inrichtingen en het treinspoor dienen voor de risico's minimale afstanden te worden aangehouden. Voor de afstand tot het treinspoor gelden meerdere minimale afstanden voor de bebouwing en waarbinnen bijbehorende maatregelen noodzakelijk zijn. Het tankstation in het plangebied heeft geen LPG-installatie en vormt daardoor geen groot extern risico. Wel moeten minimale afstanden in acht worden genomen, ook voor geur en geluid. Met uitzondering van het tankstation spelen productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen in inrichtingen bij Bergwijckpark geen rol van betekenis. Onder het plangebied liggen leidingen maar geen gevaarlijke transportleidingen. In het plangebied bevinden zich geen inrichtingen genoemd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In de autonome ontwikkeling zullen er waarschijnlijk geen wijzigingen met betrekking tot inrichtingen plaatsvinden.

Een ander onderdeel waar op externe veiligheid betrekking kan hebben is luchtverkeer. Wat betreft Schiphol liggen de belangrijkste externe veiligheidscontouren ver van het plangebied verwijderd. Grote verschuivingen van die contouren vallen in de toekomst niet te verwachten. Toch zullen er rond (de aanliegroutes van) een luchthaven altijd risico's bestaan.

Externe veiligheid Schiphol

Het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van Schiphol berust op het totaal risico gewicht (TRG) en het plaatsgebonden risico (PR) binnen de PR 10^{-6} grenswaarde contour. Het PR-beleid richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling en is uitgewerkt in een sloopzone voor woningen (binnen de PR 10^{-5} saneringsgrenswaardecontour) en belemmeringzones voor nieuwe kantoren, bedrijven en woningen binnen de PR 10^{-6} grenswaardecontour.

Uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB) blijkt dat het plangebied geen deel uit maakt van sloopzones voor bestaande woningen of belemmeringzones externe veiligheid voor nieuwbouw van woningen, bedrijven of kantoren.

Voor het groepsrisico (GR) vanwege het opstijgend of landend vliegverkeer is geen wettelijk beleid geformuleerd. Het onderzoeksrapport 'Ontwikkeling van het groepsrisico rondom Schiphol, 1990-2010' van het RIVM (2005) wijst verder uit dat in 2010 het GR per hectare plangebied aan de zuidkant onder 1 maal de oriëntatiewaarde voor inrichtingen (OWI) is gelegen maar boven 0,1 maal de OWI. De overschrijding van de 0,1*OWI waarde is het gevolg van de hoge bevolkingsdichtheid in de kantoor- en schoolgebouwen in de dagperiode waarbij de vliegroute in gebruik is. Buiten de dagperiode is de vliegroute niet in gebruik. Door een woonbestemming zal het groepsrisico wellicht afnemen, vooral vanwege de lagere bevolkingsdichtheid in de dagperiode. Het GR per hectare plangebied is voor het merendeel van het plangebied geringer dan 0,01 maal de OWI.

5. Reikwijdte en Detailniveau

5.1 Reikwijdte

5.1.1 Geografisch (Plan- en Studiegebied)

De geografische reikwijdte is in eerste instantie het plangebied plus de direct naastgelegen wegen en spoorwegen. Daarbij worden de nabijgelegen milieuzone en de verderop gelegen natuurgebieden in acht genomen. Het plangebied betreft het grondgebied waarop het bestemmingsplangebied betrekking heeft. De effecten van de voorgestelde activiteiten zullen voor een aantal aspecten echter verder reiken dan de grenzen van het bestemmingsplan. Daarbij gaat het om verkeer, geluid en luchtkwaliteit, en indirect het woon- en leefmilieu. In de milieuonderzoeken wordt daarom, indien noodzakelijk, een groter studiegebied aangehouden.

5.1.2 Zichtjaren

Het onderdeel zichtjaren heeft betrekking op de doorlooptijd en de tijdshorizon. Naar welk jaar in een MER wordt vooruitgekeken (ook wel aangeduid als zichtjaar) hangt vooral af van het plan en/of besluit waarvoor het MER wordt opgesteld. Voor bestemmingsplannen is het gebruikelijk om te kijken naar het eind van de planperiode. Omdat volgens de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingen binnen tien jaar opnieuw zouden moeten worden vastgesteld, zal het bij dit voornemen en bestemmingsplan gaan om een planperiode van tien jaar.

Voor sommige milieuthema's is het jaartal minder van belang, zoals lokale natuur en archeologie. Daarbij geldt dat de aanlegfase meer van belang is wat betreft de gevolgen.

5.1.3 Effecten

In een MER wordt een beschrijving gegeven van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven. Met gevolgen voor het milieu worden mogelijke aanzienlijke milieueffecten bedoeld. Dit kunnen een heel scala aan (soorten) effecten zijn. Niet alle effecten zijn aan de orde in het (Plan)MER voor Bergwijckpark. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke (aanzienlijke) milieueffecten er mogelijk zijn en worden behandeld in het MER.

De effecten kunnen worden gesorteerd op type. Effecten die aan elkaar verwant zijn worden gebundeld als onderwerp. Daaronder worden (gelijksoortige) effecten aangeduid als milieuaspect. Per aspect worden voor zover relevant de effecten weer onderverdeeld en aangeduid als criteria. Er zullen in het MER ook een aantal onderwerpen en aspecten naar voren komen die niet direct 'het milieu' of milieu gerelateerd zijn, maar wel indirect. Op de volgende pagina worden in een tabel de onderwerpen en milieuaspecten weergegeven. In paragraaf 5.2 wordt het detailniveau van het onderzoek en/of de beoordeling van de effecten aangegeven en daarmee wat de beoordelingscriteria zijn. Een groot aantal van de criteria kunnen worden gebruikt als toetsingscriteria om alternatieven mee te vergelijken.

Er kan op verschillende manieren sprake zijn van milieueffecten. Een effect kan de voorgenomen activiteit beïnvloeden of mogelijk beperken. In het MER kan onderscheid worden gemaakt tussen:

- de effecten van de voorgenomen activiteiten op het plangebied zelf;
- de effecten van de voorgenomen activiteiten op de aangrenzende/omliggende gebieden;
- de effecten van de reeds bestaande activiteiten in het plangebied op de voorgenomen activiteiten;
- de effecten van activiteiten (direct) buiten het plangebied op de voorgenomen activiteiten (en eventueel de bestaande activiteiten).

De laatste twee categorieën kunnen ook aangemerkt worden als (invloed)factoren. De effecten in het plangebied kunnen, naast dat deze voor het gehele plangebied beoordeeld worden, ook per deelgebied worden beoordeeld.

Onderwerpen en milieuaspecten in het MER

Onderwerp	Milieuaspecten (voorlopig)
Verkeer	- geluid - lucht
Geluid	- geluidshinder
Lucht	- luchtkwaliteit
Externe veiligheid	- risico's
Bodem en water	- bodemgesteldheid - waterkwaliteit
Ecologie en groen	- natuur - flora & fauna - groen
Woon-, werk- en leefmilieu	- sociaal milieu - leefomgeving - gezondheid
Ruimtelijke inrichting, landschap en cultuurhistorie	- ruimtelijke kwaliteit - landschap - cultuurhistorie
Duurzaamheid	- energie - materialen

5.1.4 Alternatieven

In een MER worden minimaal twee (zeer verschillende) alternatieven behandeld en beoordeeld. In dit geval zijn die twee 'voornaamste' alternatieven voor Bergwijckpark reeds omschreven. Eén daarvan is het nulalternatief; de in hoofdstuk vier omschreven autonome ontwikkelingen hebben daar betrekking op. Er wordt bij het vraagstuk Bergwijckpark uitgegaan van een beperkt aantal alternatieven. Dit vanwege de kenmerken van het vraagstuk en het voornemen. De voorgenomen activiteit beoogt zoveel mogelijk de bestaande structuren aan te houden. Tevens zijn eerdere alternatieven en varianten al afgewogen.

De volgende alternatieven worden voorlopig gehanteerd:

- nulalternatief (de Referentiesituatie)
- hoofdalternatief (de Voorgenomen Activiteit)

Daarnaast kan worden gewerkt met scenario's. Een scenario kan worden beschouwd als een soort van alternatief, en kan gebruikt worden bij nog onduidelijke situaties en een gebrek aan details/informatie. Een scenario is in dit geval een invulling van het hoofdalternatief. Deze invullingalternatieven of varianten hebben hoofdzakelijk invloed op de hoeveelheid verkeer, geluidshinder en luchtvervuiling en wellicht op de risicoanalyses.

Met de volgende scenario's (invullingalternatieven) wordt voorlopig rekening gehouden:

- hoofdscenario: de beoogde invulling in het (aangepaste/uitgewerkte) Masterplan Bergwijckpark, inclusief het behoud van de hogeschool Inholland en de ontwikkeling van de CSM-kavel
- CSM scenario: de gebouwen van CSM en IVP blijven bestaan, waardoor de CSM-kavel niet voor de ontwikkeling van woningen in aanmerking komt
- Exit Inholland scenario: de hogeschool Inholland verdwijnt uit het gebied, waardoor (extra) ruimte ontstaat voor andere functies, bijvoorbeeld voor woningen
- Combi-scenario: zowel het CSM scenario als het Exit Inholland scenario zijn van toepassing

In het MER worden eventueel nog (andere) varianten opgenomen, bijvoorbeeld de doortrekking van de Parklaan als autoverbinding naar Bergwijckpark Zuid.

5.2 Detailniveau

5.2.1 Verkeer

Verkeer is onder meer belangrijk omdat het gerelateerd is aan geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast kan verkeer invloed hebben op de kwaliteit van de leefomgeving, bijvoorbeeld door (een gevoel van) verkeers(on)veiligheid. Tevens zijn bereikbaarheidseffecten van invloed op het woon-, werk- en leefmilieu. Verkeer is hiermee een bovenliggend thema voor een aantal andere onderwerpen en aspecten.

Voor het onderwerp verkeer is van belang dat het verkeersmodel voor Diemen rekening houdt met de wijzigingen in de verkeersstructuur en de invulling van Bergwijkpark. Tevens zal het model voor de referentiesituatie moeten zijn geactualiseerd. Het toekomstmodel met de ontwikkeling van Bergwijkpark dient uit te gaan van een verrekend scenario, ofwel een hoog genoeg zijnde invulling van het plangebied wat betreft inwoners, arbeidsplaatsen en verkeer aantrekkende functies. Daarbij dient een reëel gebruik van de auto gehanteerd te worden ten opzichte van openbaar vervoer en de fiets. In de toekomstmodellen wordt uitgegaan van het (zicht)jaar 2025. Er wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Diemen welke voortkomt uit het regionale model rondom Amsterdam. Het model zal tevens input zijn voor het geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek.

In het kader van de ontwikkelingen is een verkeersonderzoek opgezet, waarbij het verkeersmodel van Diemen voor Bergwijkpark wordt aangepast. In het verkeersonderzoek zal eventueel ook het onderwerp parkeren aan de orde komen. Bij het Masterplan Bergwijkpark zijn principe afspraken gemaakt over de te hanteren, en de uitvoering van, parkeernormen. Op basis van het verkeersonderzoek wordt de bereikbaarheid beoordeeld. Onderdeel van bereikbaarheid is de gelegenheid tot parkeren. Te weinig parkeerruimte maar ook te veel parkeerruimte heeft nadelige gevolgen, en niet alleen voor de bereikbaarheid. Tevens zal er worden gekeken naar de gebiedsontsluitende functie van de hoofdweg van het plangebied – de Bergwijkparkway – en de kans op (lokaal) sluipverkeer.

Een ander aandachtspunt is fietsverkeer. Het gebruik van de fiets dient gestimuleerd te worden. Effecten van de voorgenomen activiteit op het fietsen zullen worden beschouwd. De veranderingen in de verkeersstructuur en de inrichting hebben effect op de verkeersveiligheid. In vergelijking met de huidige situatie geldt dit zeker voor fietsers en voetgangers. Onderdeel van de verkeers(on)veiligheid is in dit plangebied de sociale veiligheid. Dat maakt weer deel uit van woon-, werk- en leefmilieu.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig	Onderzoek		Methode
	Kwalitatief	Kwantitatief	
Bereikbaarheid	X	X	Verkeersmodel(len), Analyse
Verkeersafwikkeling		X	Verkeersmodel, I/C-waarden
Parkeren	X	X	
Verkeersveiligheid	X	deels	
Fietser en voetganger	X		
Automobilist	X		

5.2.2 Geluid

Het milieuonderwerp/-aspect geluid zal op hoog detailniveau onderzocht en beoordeeld worden. Reden hiervoor zijn de reeds hoge geluidsniveaus in de huidige situatie. Daarbij is het voor een woongebied, de nieuwe situatie, meer van belang dat de geluidshinder niet te groot is. Geluidshinder heeft naast het geluid en de verstoring op zich tevens invloed op de gezondheid van mensen. Daarbij moet aan de psychische en fysieke gesteldheid van mensen worden gedacht. Het deelonderwerp gezondheid komt terug bij het thema woon-, werk- en leefmilieu.

Bij geluid zijn in eerste instantie twee zaken van belang, namelijk de emissie en immissie van geluid. Bij emissie staat de geluidsbron centraal, en bij immissie de ontvanger. Uiteindelijk gaat het om de immissie. De geluidsbelasting voor de ontvanger is de zijde waarvoor de grenswaarden zijn vastgelegd. Echter, het

verlagen van de geluidsbelasting (immissie) kan onder meer worden bepaald door de hoeveelheid geluidsproductie (emissie). Daarom is het ook van belang de emissie in het plangebied te analyseren, omdat op dat deel van de emissie invloed is uit te oefenen. De immissie aan de buitenzijde van een gebouw kan, door (indirecte) beperkingen van de emissie, worden verlaagd. Onderzocht gaat worden wat het effect is van verschillen in emissies uit het plangebied ofwel geluidsproductie binnen het plangebied. Daarnaast worden voor de immissies ook de emissies die van buiten het plangebied gebied komen berekend en meegewogen. Vooral het geluid komend vanaf de Gooiseweg, de spoorwegen en wellicht ook de Daalwijkdreef hebben grote invloed op de geluidsbelasting in het plangebied. Tevens wordt indien nodig de geluidsbelasting aan de binnenzijde van een woning geanalyseerd en beoordeeld, inclusief het effect van varianten in ontwerp en constructie. Het geluidsniveau in de buitenruimte, bijvoorbeeld het park, zal ook worden beschouwd.

Naast het geluid geproduceerd door de verschillende bronnen afzonderlijk, speelt ook de cumulatieve geluidsproductie een rol. Dit zou echter een kleinere rol kunnen gaan spelen als één van de geluidshinderbronnen overheersend is. Belangrijke geluids(hinder)bronnen met betrekking tot het plangebied zijn wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en (indirect) industrie. Het grootste effect komt (overdag) toch wel van wegverkeer en spoorwegverkeer, en er zal onderzocht worden wat de effecten zijn van een toename van het verkeer.

Afhankelijk van de ontwikkelingen op het gebied van luchtverkeer zal geluidshinder door vliegtuigen nader (en uitvoerig) worden beschouwd, ook in relatie tot regelgeving. Daarbij zal worden ingegaan op de aard van verstoring door vliegverkeerlawaai. Omdat de vliegverkeergeluidsproductie niet door het plan/voornemen wordt beïnvloed, wordt het niet als vergelijkingstoetsingscriterium meegenomen, en hetzelfde geldt voor industrielawaai. Tevens zijn de dB-contouren voor luchtverkeer bij Bergwijkpark niet van bepalende invloed. Wat betreft railverkeergeluidsproductie spelen grenswaarden een prominente rol, en het geluid heeft invloed op de invulling van het plangebied. Bebouwing aan de noord- en oostrand van het plangebied, al dan niet aangepast voor geluidsbelasting, heeft invloed op de geluidshinder in de rest van het gebied.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig	Onderzoek		Methode
	Kwalitatief	Kwantitatief	
Wegverkeerlawaai	X	X	Modellen
- Oppervlakte geluidbelast gebied		X	Modellen / Berekeningen
- Aantal gehinderden	X	X	
Spoorwegverkeerlawaai	X	X	Modellen
- Oppervlakte geluidbelast gebied		X	Modellen / Berekeningen
- Aantal gehinderden	X	X	
Cumulatieve geluidshinder		X	Berekeningen

5.2.3 Lucht(kwaliteit)

Lucht is evenals het onderwerp geluid een belangrijke factor voor de milieukwaliteit. Luchtkwaliteit is bepalend voor de gezondheid en ook voor aantasting van natuurwaarden en (indirect) van gebouwen. De samenstelling van de lucht wordt veranderd door uitstoot (emissies) van gassen en fijnstof. Door de voorgenomen activiteit zal de uitstoot binnen het plangebied zelf veranderen, zowel de locaties van de emissies als de concentraties. Onder meer daardoor zullen ook de locaties en de concentraties van de immissies veranderen. Onderzocht gaat worden of de met de ontwikkelingen gepaard gaande effecten wel of niet problematisch zijn. Daarnaast zijn de effecten van veranderingen van buitenaf van belang. De vraag is in hoeverre effecten veroorzaakt door verkeer buiten het plangebied beperkingen opleggen aan de voorgenomen activiteit. Mogelijk hebben de verkeersontwikkelingen met betrekking tot de voorgenomen activiteit ook (substantiële) effecten op de luchtkwaliteit buiten het plangebied. De concentraties worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (en de huidige situatie).

Het onderscheid tussen emissies en immissies is bij luchtverontreiniging lastiger te hanteren dan bij geluid. Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit is voornamelijk de emissie van belang. Naast de emissie is de aanwezigheid van (hoge) gebouwen van invloed op de immissie. Bij gebouwen kan de omvang juist leiden tot een (relatief) hoge immissie.

Wat betreft de stikstofdioxide (NO₂) concentraties voldoet de luchtkwaliteit in de huidige situatie aan de grenswaarden, al liggen deze er niet ver onder. Hierbij moet de kanttekening worden gemaakt dat het gaat om berekeningsgegevens van 2009, en daarom zal nieuw onderzoek worden verricht. Het is van belang dat de stikstof waarden niet (te veel) stijgen als gevolg van de voorgenomen activiteiten. De voorgenomen activiteit en alternatieven zullen hierop worden beoordeeld. Dit wordt gedaan aan de hand van gegevens uit een verkeersmodel.

Voor fijnstof geldt eveneens dat er nieuwe berekeningen (en recente gegevens) nodig zijn. Wel is onwaarschijnlijk dat de PM₁₀ fijnstof waarden boven de grenswaarden zullen komen. Tevens zal worden gekeken naar de fijnere fijnstofdeeltjes, zoals PM_{2,5}. Hiervoor zijn inmiddels ook streef- en grenswaarden bepaald, die vanaf 2015 van kracht worden. Momenteel zijn nog weinig data beschikbaar over 'particulate matter' 2,5 (PM_{2,5}), deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer. Voor zover een verschil tussen alternatieven goed is te beoordelen, zal fijnstof als een vergelijkingstoetsingscriterium worden opgenomen. Ook zal een beschouwing worden gegeven over nog kleinere fijnstofdeeltjes, het ultra-fijnstof (PM_{0,1}). Omdat er nog relatief weinig bekend is over ultra-fijnstof is het wellicht lastig om dit aspect te beoordelen. Indien mogelijk en noodzakelijk zal er op ultra-fijnstof getoetst worden. Ultra-fijnstof speelt relatief een aanzienlijke rol in de gezondheid van de mens, zeker op locaties langs (zeer) drukke wegen. Dit geldt ook voor roetdeeltjes.

Het aspect geur levert waarschijnlijk geen beperkingen op voor het plan. Het hangt af van het type bedrijven op het industrie- en bedrijventerrein Verrijn Stuart. Mede aan de hand van de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering (2009) zal onderzocht worden of de aanwezige bedrijven geuren verspreiden en hoever deze reiken en hinder veroorzaken. In het geval van een (potentieel) aanwezige geur zal (nader onderzoek worden gedaan en) worden aangegeven of een geur acceptabel is voor de voorgenomen functie in een cluster. Met betrekking tot de bedrijvigheid op Verrijn Stuart zullen eventuele andere milieucomponenten relevant voor de ontwikkeling van Bergwijckpark ook worden beschouwd, zoals stof en zwevende deeltjes, stikstof en gevaren.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig	Onderzoek		Methode
	Kwalitatief	Kwantitatief	
Luchtkwaliteit	X	X	Modellen
Stikstof(dioxide)		X	Berekeningen / Modellen
Fijnstof	X	X	Berekeningen / Modellen
- PM ₁₀		X	
- PM _{2,5}		X	
- ultra-fijnstof (PM _{0,1})	X	X	

Luchtkwaliteit(veranderingen) – wettelijk kader en ontwikkelingen

Op basis van 'World Health Organization' (WHO) richtlijnen voor een gezondere luchtkwaliteit heeft de EU heeft in 2008 een Europese luchtkwaliteitsrichtlijn opgesteld. Voor de fijnstof fracties PM₁₀ en PM_{2,5} zijn alleen de eerste stappen van de WHO richtlijn opgenomen. Een verdere aanscherping van de fijnstof norm wordt door de EU-lidstaten overwogen op het moment dat implementatie haalbaar is. De Europese richtlijn is opgenomen in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Voor PM₁₀ (stof fractie met de deeltjesgrootte van 0 tot 10 micrometer) geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ jaargemiddeld en 50 µg/m³ daggemiddeld die gedurende niet meer dan 35 dagen per jaar mag worden overschreden.

De uitvoeringsregels van de luchtkwaliteitseisen zijn neergelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen op grond van de Wet milieubeheer. Eén daarvan is het Besluit gevoelige bestemmingen. Met dit Besluit wordt het vestigen of uitbreiden van gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen aan banden gelegd. Het Besluit hangt samen met de Wet publieke gezondheid, en de gevoelige bestemmingen zijn hier op gebaseerd. Gevoelige bestemmingen zijn volgens het Besluit gevoelige bestemmingen gebouwen die geheel of gedeeltelijk worden bestemd of gebruikt voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, voor kinderopvang, of als verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis, of ten behoeve van een combinatie van deze functies. Ziekenhuizen worden niet als gevoelige bestemmingen gezien omdat in de meeste ziekenhuizen sprake is van luchtbehandeling, waardoor binnen een goede luchtkwaliteit gehandhaafd kan worden. Van de bevoegdheid om gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen toe te laten dient terughoudend gebruik gemaakt te worden, ook als aan de nu geldende wettelijke grenswaarde wordt voldaan. De reden is dat een verdere aanscherping van de normen voor fijnstof noodzakelijk is.

De planherziening kan door het toelaten van een nieuwe ontwikkeling een achteruitgang van de luchtkwaliteit veroorzaken, wat een gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe ontwikkeling. Een nieuwe ontwikkeling is een ontwikkeling die met het betreffende Wro besluit mogelijk wordt gemaakt. Ten behoeve van de luchtkwaliteit moet de planherziening (onder meer met betrekking tot gevoelige bestemmingen) daarom voldoen aan ten minste één van de besluitgronden (luchtkwaliteitseisen) in de Wet milieubeheer, waarbij de nieuwe ontwikkelingen niet de luchtkwaliteit mogen verslechteren en bij voorkeur de luchtkwaliteit (per saldo) verbeteren of in bepaalde gevallen sprake zal zijn van compensaties en maatregelen.

Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer (Wm)

Met de Wet milieubeheer worden twee soorten luchtkwaliteitseisen gesteld aan een nieuwe ontwikkeling:

- luchtkwaliteitseisen die betrekking hebben op de achteruitgang van de luchtkwaliteit die wordt veroorzaakt door de nieuwe ontwikkeling (artikel 5.16 Wm) ten opzichte van de autonome ontwikkelingen;
- luchtkwaliteitseisen waarmee de blootstelling ter plaatse van de nieuwe ontwikkeling aan banden wordt gelegd (artikel 5.16a Wm). De blootstellingeis geldt alleen voor gevoelige bestemmingen (of de uitbreiding daarvan) die binnen een zone langs een rijksweg (300 m) of provinciale weg (50 m) worden geprojecteerd. Bijvoorbeeld een basisschool is aangewezen als gevoelige bestemming, een woning niet.

Het besluit waarmee een nieuwe ontwikkeling als eerste mogelijk gemaakt wordt moet voldoen aan één van de besluitgronden die worden vermeld onder artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

Ultra-fijnstof

In het kader van luchtkwaliteit wordt de deeltjes concentratie ultra-fijnstof (de fractie fijnstof met deeltjesgroottes van 0 tot 0,1 micrometer, $PM_{0,1}$) steeds maatgevender geacht voor de meeste en sterkst negatieve gezondheidseffecten. Ultra-fijnstof wordt vrijwel uitsluitend veroorzaakt door het wegverkeer op of nabij een locatie. De concentratie op een afstand van 300 meter van een drukke weg (zoals de Gooiseweg) is laag in verhouding tot de concentratie op en naast de weg. Ultra-fijnstof heeft geen of nauwelijks natuurlijke bronnen en de menselijke vervuilingbronnen op grotere afstand leveren maar een geringe bijdrage aan de ultra-fijnstof concentratie op een locatie (ofwel er is bij ultra-fijnstof sprake van een lage achtergrondconcentratie). Er is nog geen richt- of grenswaarde voor ultra-fijnstof beschikbaar. In afwachting van normering wordt daarom beleidsmatig rekening gehouden met de verhoogde concentraties ultra-fijnstof langs drukke wegen. Aan TNO zou gevraagd kunnen worden de deeltjes concentratie dan wel de roetconcentratie (contouren) langs de drukke wegen (in ieder geval de Gooiseweg en eventueel ook de Daalwijkdreef en Bergwijkdreef/Bergwijkparkway) te berekenen.

NSL, IBM en (Regeling) NIBM bijdragen

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is gebaseerd op de luchtkwaliteitseisen. Het NSL regelt saneringsmaatregelen in bestaande situaties waar de grenswaarde wordt overschreden. Met het NSL worden ook nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die 'in betekende mate' (IBM) bijdragen aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit. De bestemmingsplanherziening (voor Bergwijkpark) is niet als IBM project opgenomen in het NSL.

Indien een ontwikkeling 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de achteruitgang van de luchtkwaliteit (de achteruitgang bedraagt dan niet meer dan 3% van de grenswaarden) wordt voldaan aan de Wet milieubeheer. Er wordt namelijk uitgegaan van ontwikkelingen en maatregelen die tot minder uitstoot van vervuilende stoffen leiden, zoals schonere voertuigen, en de achteruitgang tenietdoen. Een nieuwe (ruimtelijke) ontwikkeling die per saldo niet leidt tot een achteruitgang van de luchtkwaliteit kan op grond daarvan worden toegelaten. Aangenomen wordt dat een bepaalde verslechtering van de luchtkwaliteit op de ene plaats wordt gecompenseerd door een even grote vooruitgang op een andere plaats. Het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen' hebben betrekking op het voorgaande. In het kader van de planherziening moet worden bepaald of er sprake is van 'niet in betekende mate' (NIBM). Een luchtkwaliteitsonderzoek kan bepalen of sprake is van NIBM bijdragen. Op basis van de 'Regeling NIBM bijdragen' kan gesteld worden dat voor woningbouw ontwikkelingen die dusdanig omvangrijk zijn als bij de herontwikkeling van Bergwijkpark er niet sprake is van NIBM. Luchtkwaliteitsonderzoek kan dan niet achterwege blijven. Of er sprake is van een achteruitgang van de luchtkwaliteit door de planherziening zal moeten blijken uit een verkeersonderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek.

Een luchtkwaliteitsonderzoek om de achteruitgang van de luchtkwaliteit ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe ontwikkeling in kaart te brengen is niet noodzakelijk indien op andere wijze aannemelijk kan worden gemaakt dat aan ten minste één van de luchtkwaliteitseisen (besluitgronden) wordt voldaan. Als aan de wettelijke grenswaarde wordt voldaan wil dat overigens niet zeggen dat de luchtkwaliteit goed is.

5.2.4 Externe veiligheid

In de paragrafen 2.3.1 en 4.8 is reeds aangegeven dat in het geval van (de ontwikkeling van) Bergwijpark het aspect externe veiligheid enkel aan de orde is voor het transport van gevaarlijke stoffen per trein. Omdat in de ontwikkelingsplannen voor Bergwijpark wordt uitgegaan van een grote hoeveelheid nieuw te bouwen woningen, zijn nieuwe risicoanalyses noodzakelijk. Van belang is dat er in het plangebied momenteel al bijna 950 studentenwoningen gerealiseerd zijn door ombouw van kantoorruimte. Eerdere verrichte onderzoeken voorzien niet in een risicoanalyse met zowel hoge inwonersaantallen als hoge werknemersaantallen, en zijn gebaseerd op verouderde transportgegevens. Daarom zal een nieuw externe veiligheidsonderzoek worden verricht. In het onderzoek wordt het plaatsgebonden risico beschouwd en wordt het groepsrisico berekend en geanalyseerd. Het onderzoek houdt rekening met de gegevens en randvoorwaarden van Basisnet. Tevens zal worden ingegaan op zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en ruimtelijke maatregelen. Hierbij is specifiek attentie voor het plasbrandaandachtsgebied. In het MER zullen de risico's van de voorgenomen activiteit (en invullingalternatieven) worden vergeleken ten opzichte van de referentiesituatie (en de huidige situatie). Daarnaast worden de veiligheidscontouren van luchthaven Schiphol beschouwd.

Basisnet geeft van elk transporttraject een vervoersplafond met het bijbehorende risicoplafond dat het transport van gevaarlijke stoffen op dat traject mag veroorzaken. Bij de berekening en verantwoording van het groepsrisico moet worden uitgegaan van het vervoersplafond. Bij de milieustudies voor een ruimtelijke ontwikkeling langs een transportroute voor gevaarlijke stoffen heeft dus geen vervoersprognose voor gevaarlijke stoffen te worden opgesteld. De plaatsgebonden risico (PR) contour kan en hoeft niet te worden berekend want enkel de grenswaarde contour van Basisnet is rechtsgeldig.

Bij het groepsrisico vanwege luchtverkeer is het juridisch gezien niet noodzakelijk om het effect van de ruimtelijke ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie met het RIVM rekenprogramma Geïntegreerd EV-RekenSysteem (GEVERs) in kaart te brengen. Bij de herontwikkeling van een deelgebied (het plangebied) tot woongebied neemt het groepsrisico (GR) ten opzichte van de referentiesituatie mogelijk af.

Belangrijk voor de berekening van het groepsrisico is dat inwoners- en gebruikersaantallen bekend zijn. Hiervoor kan een bandbreedte (zijnde scenario's) worden gehanteerd. Cruciaal is dat de aantallen nooit te laag worden ingeschat, ofwel het maximum scenario moet zeker niet uitgaan van te lage aantallen. Voor het groepsrisico geldt de verantwoordingsplicht, en die zal in het MER worden opgenomen. In het kader van het transport van gevaarlijke stoffen per trein zal ook worden ingegaan op 'worst-case' scenario's.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig	Onderzoek		Methode
	Kwalitatief	Kwantitatief	
Externe veiligheid	X	X	Analyse
- Groepsrisico		X	Risicoanalyse
- Zelfredzaamheid en Beheersbaarheid	X		Analyse, 'expert judgement'

5.2.5 Bodem en water

Bij (nieuw)bouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het kader van het bestemmingsplan moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater (en het oppervlaktewater) van het plangebied in overeenstemming zijn met het (beoogde) gebruik. Ontwikkelingen kunnen plaatsvinden als de bodem, waarop en waarin men deze ontwikkelingen wil laten plaatsvinden, geschikt is voor de voorgenomen activiteit. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies van het plangebied. Aangezien de beoogde functies grotendeels veranderen ten opzichte van de huidige functies is nieuw onderzoek noodzakelijk. Daarbij wordt ook onderzocht wat de effecten zijn van het toekomstige gebruik op de milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Er zal een bodem- en geohydrologisch onderzoek worden verricht, en dit kan worden gecombineerd. Na het onderzoek wordt de Watertoets opgesteld. Vervolgens zal het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (en diens uitvoeringsorganisatie Waternet) de Watertoets beoordelen. Resultaten worden in het MER betrokken. Onderzoek naar aardkundige waarden wordt niet nodig geacht, tenzij dit voor het gebruik maken van bodemenergie nodig is.

Omdat de m.e.r. voor/op het bestemmingsplanniveau wordt uitgevoerd, is het detailniveau met betrekking tot water(kwaliteit) vrij hoog. De waterkwaliteit van de Venserpolder is in het verleden op een aantal punten verspreid over de polder gemeten. De waarden variëren, en liggen op een aantal punten hoog. Momenteel is niet bekend hoe hoog de (gemiddelde) waarden liggen in het plangebied en daarom is onderzoek naar de waterwaarden gewenst, zoals de concentraties chloride, fosfor en stikstof.

In het Waterplan Diemen 2010-2028 zijn een aantal thema's, kansen en knelpunten opgenomen. Er zal beoordeeld worden in hoeverre de voorgenomen activiteit hieraan tegemoet komt (benutting van kansen, oplossingen voor knelpunten). De thema's van het Waterplan die (mogelijk) relevant zijn voor de plannen voor Bergwijckpark, zijn de volgende:

- geen wateroverlast door grond-, oppervlakte- en hemelwater;
- geen verdroging en (grond)wateronderlast;
- verbeteren grond- en oppervlaktewaterkwaliteit (zowel fysisch-chemisch als ecologisch);
- duurzaamheidsprincipes toepassen voor de afvalwaterketen;
- meer zichtbaar maken van water voor de burgers en de recreatieve functie van water versterken.

De waterkwaliteit in het plangebied zal worden beschreven aan de hand van de verrichte bodem- en geohydrologische onderzoeken. Waterkwaliteit kan op meerdere elementen worden beoordeeld. De voorgenomen activiteit zal hoogstwaarschijnlijk niet of nauwelijks invloed hebben op de elementen chlorideconcentratie, fosfor-concentraties en stikstof-concentraties.

Waterkwaliteit kan ook nog door andere zaken beïnvloed worden, zoals het type riolering en verstedelijking. In het MER wordt een beschouwing gegeven van de effecten van verstedelijking en rioleringswijze op de waterkwaliteit (en -kwantiteit), en tevens op de bodemkwaliteit.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig	Onderzoek		Methode
	Kwalitatief	Kwantitatief	
Bodem	X	X	
Bodemkwaliteit	X	X	Boringen / Monsterring / Analyse
Bodemverstoring	X		Berekening / Analyse
Water	X	X	
Grondwater(stand)	X	X	Boringen / Monsterring / Analyse
Oppervlaktewater	X	X	Berekening / Monsterring
Waterkwaliteit	X	deels	Monsterring / Analyse
Afwatering	X		Berekeningen / Analyse

5.2.6 Ecologie en groen

5.2.6.1 Natuur

Beoordeling en toetsing van de voorgenomen activiteit op basis van effecten op de natuur zal zo uitgebreid als nodig worden gedaan. De ecologische structuur zal in ogenschouw worden genomen. Het effect van de algehele voorgenomen activiteit kan wellicht invloed hebben op omliggende Natura 2000 gebieden. Het zal dan gaan om de uitstoot van stikstof(dioxide). In het kader daarvan zal een verkennend stikstofdepositie-onderzoek worden verricht. Eventueel is aanvullend onderzoek nodig om effecten van extra verkeer exacter te bepalen, en hierbij wordt uitgegaan van het scenario met een maximale toename van de verkeersintensiteit. Een nadere beschouwing zal in het MER worden opgenomen. Verwacht wordt dat in een verkeersintensieve regio als Amsterdam – met ook verscheidene drukke autosnelwegen – het effect van het (langzame) verkeer in het plangebied op de luchtomstandigheden van natuurgebieden zeer klein tot verwaarloosbaar is.

Een Passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet lijkt niet nodig omdat de activiteiten naar verwachting geen noemenswaardige en aanzienlijke effecten zullen hebben op natuurgebieden.

5.2.6.2 Flora en Fauna

Er wordt een flora- en fauna-onderzoek verricht voor het gehele plangebied. Van belang is dat in dit onderzoek de soorten die worden beschermd door de Flora- en faunawet goed in beeld worden gebracht, met name de tabel 3 soorten en alle vogelsoorten. Voorheen zijn dwergvleermuizen waargenomen in het plangebied, en daarnaar zal nader onderzoek (moeten) worden verricht. Aangezien er veel vogelsoorten in het plangebied aanwezig zijn, zal getoetst worden of een soort en/of de nesten niet (teveel) door de voorgenomen activiteiten gehinderd worden, en of maatregelen noodzakelijk zijn. Naar de vogels zal daarom een gedetailleerd onderzoek worden gedaan.

In het Natuurbeleidsplan Diemen is aangegeven dat in het oppervlaktewater van het gebied Bergwijkpark de vissoorten bittervoorn en kleine modderkruiper voorkomen. Voor deze tabel 3 soort geldt eveneens een zware toets, en dus zal er gedetailleerd moeten worden aangegeven hoe de soort in stand kan worden gehouden bij aanpassingen aan de waterpartijen. Het is ook bekend dat deze soorten in de omgeving voorkomen. Nader onderzoek is nodig.

In de regio zijn de waterspitsmuis, de noordse woelmuis en ringslangen – zwaar beschermde soorten – waargenomen. Om uit te sluiten dat deze soorten in het plangebied leven zullen de wateroevers worden onderzocht. Tegelijkertijd kan bepaald en/of ingeschat worden of er (strikt) beschermde amfibiesoorten leven. Het MER zal ingaan op de vraag of er genoeg habitat blijft bestaan voor de amfibieën die nu in het plangebied aanwezig zijn.

Naar de algemene zoogdieren hoeft geen onderzoek te worden gedaan. Voor deze tabel 1 soorten geldt een vrijstelling (voor ontheffing van de Flora- en faunawet).

Op basis van een Quicksan van het deelgebied Diemervijver (Campus Diemen Zuid) wordt verwacht dat als het gaat om interne verbouwing van gebouwen, de omvang van en de impact op de fauna meevalt. De bebouwing aldaar is wel geschikt bevonden voor de huisvesting van vleermuizen, en dit kan waarschijnlijk ook voor gebouwen in andere delen van het plangebied het geval zijn. Omdat het slechts om een klein gebied gaat kan de impact in de rest van het gebied anders zijn, onder andere doordat de gebouwen verschillen. Nader onderzoek is daarom gewenst. In het deelgebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen.

In het onderzoek voor het plangebied zullen nadrukkelijk de gebouwen en bomen worden geïnspecteerd op verblijfplaatsen van vleermuizen. Afhankelijk van de waarnemingen in het gehele plangebied zal het verdere detailniveau worden bepaald voor de diverse soorten flora en fauna.

In het Programma van Eisen voor de planuitwerking dient standaard opgenomen te worden:

- het inbouwen van kunstmatige nestgelegenheden voor hollenbroeders (vogelvriendelijk bouwen);
- harde beschoeiingen worden daar waar mogelijk vervangen door natuurvriendelijke oevers.

In het MER zullen deze randvoorwaarden in ogenschouw worden genomen.

5.2.6.3 Groen

Het groen in het plangebied zal ten opzichte van de huidige situatie veranderen. Van belang is waar en hoeveel de kwantiteit toe- of afneemt, en of de kwaliteit van het groen zal toenemen. Bij een beperkte daling van de kwantiteit zal de kwaliteit leidend zijn voor de beoordeling. Parken en een groene omgeving hebben vanzelfsprekend een positieve uitstraling en een meerwaarde voor de leefomgeving. Het is al wel duidelijk dat het parkoppervlak kleiner zal worden dan in de huidige situatie.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig	Onderzoek		Methode
	Kwalitatief	Kwantitatief	
Ecologie	X		Waarnemingen en analyses
Flora	X	X	Veld- en bureauonderzoek
Fauna	X	X	Veld- en bureauonderzoek
Groen	X	X	
Openbaar groen (park)	X	X	
Groenstroken (functioneel)	X	X	
Eventueel: Natuur	X	X	Stikstofdepositie-onderzoek

5.2.7 Woon-, werk- en leefmilieu

Onder woon-, werk- en leefmilieu worden aspecten verstaan die minder/niet fysisch zijn en minder direct te meten zijn. Het houdt onder andere in dat het leefmilieu betrekking heeft op de sociale omgeving en de samenleving. Het detailniveau waarop dit thema wordt beschouwd hangt af van het detailniveau van het stedenbouwkundige plan en het bestemmingsplan. Er zal vooral een beschrijving van het woon-, werk- en/of leefmilieu worden gegeven.

Een onderdeel van leefmilieu is 'leisure' ofwel vrijetijdsbesteding, of in dit geval de mogelijkheden hiervoor. In het kader van de voorgenomen activiteit kunnen de openbare voorzieningen worden beschouwd, waarbij het onder meer gaat om de recreatieve mogelijkheden. Een doelstelling van het Masterplan is multifunctionaliteit. Met betrekking tot het beoordelen van die doelstelling wordt in deze context gelet op de ruimte en mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding in een groene, milieuvriendelijke en/of gezonde (openbare) omgeving. Een gezonde leefomgeving is voor een woon- en recreatielocatie van groot belang. Gezondheid is een aspect dat (grotendeels) wel fysisch is, maar niet altijd goed te meten is, zeker met betrekking tot de effecten van buitenaf. Voor zover mogelijk zal er een beschouwing worden gegeven van de gezondheidskwaliteit in het plangebied. Omdat er een verband is tussen milieu en gezondheid is het belangrijk dat er in een m.e.r. aandacht is voor de gevolgen van een plan of project voor de gezondheid. Milieuaspecten die daarbij een belangrijke rol spelen zijn luchtkwaliteit en geluid, en daarnaast de onderwerpen sociale (on)veiligheid en maatschappelijke (on)rust. Bij gezondheid staat 'de mens' centraal; het kan bijvoorbeeld gaan om hoeveel mensen een slaapverstoring ondervinden.

Het thema leefmilieu/-omgeving komt voort uit de andere onderwerpen en gaat in op de bijbehorende aspecten, die deels al behandeld zijn. Aspecten die bijvoorbeeld aan de orde komen zijn sociale veiligheid, samenhang en verkeersveiligheid. Het zal gaan om kwalitatieve onderzoeken en beoordelingen, omdat kwantitatief onderzoek veelal niet reëel is.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig
Sociale veiligheid
Openbare voorzieningen
Recreatieve mogelijkheden

5.2.8 Ruimtelijke inrichting, landschap en cultuurhistorie

De voorgenomen activiteit zal worden beoordeeld op ruimtelijke kwaliteit, inrichting en landschap. Deze beoordeling zal veelal kwalitatief worden gedaan. Het gaat daarbij om criteria als identiteit, zichtlijnen en de in- en verdeling van de ruimte en het landschap. Er wordt bekeken wat de effecten zijn op landschappelijke waarden, zoals structuren en elementen, en op de landschapsbeleving, zoals samenhang, herkenbaarheid, oriëntatie, toegankelijkheid en het aanzicht (van gebouwen). Het onderdeel landschap heeft, in de context van het ruimtelijke plan, betrekking op een stedelijk- en parklandschap en de inpassing van een woonwijk in de directe omgeving van andere gebouwen en infrastructuur. Beoordeeld zal worden in hoeverre het landschap er op vooruitgaat, en welke kanttekeningen er eventueel zijn. Daarbij speelt onder andere de dichtheid en de ruimte voor andere onderdelen dan bebouwing een rol. Dit zal een vrij globale beschouwing worden.

Het aspect cultuurhistorie zal kort en bondig aan bod komen, waarbij de cultuurhistorische waardering nog nader bepaald zou kunnen worden. Vanuit beleidsmatige context speelt cultuurhistorie in deze m.e.r. eigenlijk geen rol, en dus wordt dit onderwerp globaal toegelicht. Onderdeel van, of verwant aan, cultuurhistorie is archeologie. Verwacht wordt dat, op basis van eerdere rapporten en ruimtelijke plannen met betrekking tot het plangebied, er weinig (hoog) archeologische waarden zijn. De voorgenomen activiteiten, namelijk de bouw van nieuwe woningen, appartementencomplexen, kantoren en (bijbehorende) parkeergarages, zijn wel van dien aard dat ze archeologische waarden kunnen aantasten. De exacte locatie van gebouwen wordt veelal niet in het bestemmingsplan opgenomen. De gevolgen voor archeologie worden daarom vooral beschreven, plus eventuele consequenties voor de voorgenomen activiteit (het plan). Voor het aspect archeologie zal (bureau)onderzoek worden verricht, en dit zal in het MER worden betrokken.

Toetsingscriteria om mee te vergelijken

voorlopig
Ruimtelijke kwaliteit
Samenhang
Diversiteit
Inrichting
Toegankelijkheid
Functionaliteit
Landschap
Stads-/Dorpsgezicht
Structuren
Beleving
Parkaandeel

5.2.9 Duurzaamheid

Bij het thema duurzaamheid zal in het MER worden ingegaan op de mogelijkheden die er zijn om de ruimte duurzaam in te richten. De stedenbouwkundige- en woningbouwplannen zullen worden beoordeeld op de wijze waarop de plannen rekening houden met de houdbaarheid van een plan en de bijbehorende kwaliteiten, energieverbruik en de omgang met water. Met de kwaliteiten van de plannen worden in dit kader bedoeld: de uitgangspunten, en de eisen en wensen van de doelgroepen van nu en in de toekomst, ofwel de doelgroepen waar de plannen op zijn gericht of afgestemd. Waar nodig zullen suggesties worden gedaan op het gebied van duurzaam bouwen met daaraan verbonden energiebesparing. Een ander voorbeeld is parkeren en de ruimte voor elektronische oplaadpunten.

Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijkheden tot energieopwekking en -winning. Onderzocht zal worden of het gebruiken van aardwarmte mogelijk is. Bij kleinere diepten gaat het om bodemwarmte. Bodemwarmte kan ook worden beschouwd als ondiepe geothermie, en de hantering van de term aardwarmte klopt veelal niet. Aardwarmte is in Nederland moeilijk bereikbaar en daardoor duur. Bodemwarmte is vaak wel bereikbaar en wordt bijvoorbeeld gebruikt als woningverwarming in onder meer nieuwbouwwoningen. Bij deze vorm van energie gaat het met name om energiebesparing en niet zozeer om ook het leveren van energie aan het energienet. De techniek voor het benutten van bodemwarmte, op basis van temperatuurverschillen in de ondergrond, wordt in Nederland voornamelijk gebruikt voor temperatuurregeling in gebouwen (en kassen). Strikt genomen is er bij bodemwarmte geen sprake van geothermische energie, maar van energie die van buitenaf (via water) de bodem binnendringt, bijvoorbeeld zonne-energie. Wat betreft zonne-energie, zullen ook de kansen worden geanalyseerd. Bij zonne-energie kan zonnestraling worden omgezet in elektriciteit (zonnestroom) met zonnepanelen of in warmte door middel van zonnecollectoren (ook wel een zonneboilersysteem genoemd). Het gebruik maken van zonne-energie en bodemenergie toepassingen zal in het MER worden geanalyseerd en vergeleken met betrekking tot rentabiliteit, toepasbaarheid en impact.

Bij ondiepe geothermie zijn er twee hoofdvormen, namelijk energieopslag en toepassing van bodemgegekoppelde waterpomp(en). Bij energieopslag spreekt men veelal van de meer bekende term warmte-koudeopslag (wko). Binnen de warmte-koudeopslag zijn twee vormen/technieken mogelijk, namelijk via een aquifer (watervoerende laag) of door middel van een bodemwarmtewisselaar. Toepassing hangt af van de geschiktheid van de bodem. Wellicht zijn beide vormen niet goed toepasbaar, mogelijk ook uit rendementoogpunt.

In de bodem van Bergwijpark bevindt zich een hoofdleiding voor warmtedistributie. Warmtedistributie is een verwarmingssysteem waarbij woningen worden verwarmd via een ondergronds netwerk van warmwaterleidingen. Dit systeem maakt gebruik van de restwarmte van energiecentrales en fabrieken, maar kan ook voor geothermie gebruikt worden. Er zal worden onderzocht of Bergwijpark (in hogere mate) gebruik kan maken van het warmtedistributie verwarmingssysteem, ook wel stadswarmte genoemd, en of bodemwarmte toepassingen hierop kunnen worden aangesloten.

In Diemen ligt, volgens de informatiekaart van het Ministerie van Economische Zaken, de potentie van aardwarmte niet bijzonder hoog, maar ook niet laag. In de gemeente Amsterdam is een opsporingsvergunning voor aardwarmte verleend voor het gehele grondgebied. Dit is nabij de gemeente Diemen en Bergwijckpark. Het is interessant om te volgen wat de uitkomsten zijn van de opsporingen, ofwel om de onderzoeken naar en de rapportages van de potentie, haalbaarheid en rentabiliteit van aardwarmte te inventariseren. Dit geldt ook voor de bodemwarmte toepassingen. Bij woningbouwplannen in Den Haag is gebleken dat een aardwarmte project niet haalbaar is wanneer het niet gaat om een zeer groot aantal woningen.

Er wordt een vooronderzoek verricht naar de haalbaarheid van toepassing van duurzame energiebronnen in Bergwijckpark. Hierin worden ook de bevindingen elders meegenomen.

5.3 Maatregelen

Het is verplicht om maatregelen op te nemen en te beschrijven in een MER, of in elk geval te beschouwen. Het gaat om maatregelen die de nadelig effecten op het milieu kunnen voorkomen, beperken, verzwakken en/of verzachten. Dit worden veelal mitigerende maatregelen genoemd. In het geval van verzachten gaat het vaak om compenserende maatregelen. Compensaties worden vaak toegepast als andere maatregelen, zoals bij de bron, niet van toepassing zijn. Met andere woorden, als de mitigerende maatregelen niet realistisch, haalbaar en/of toereikend zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om het creëren van natuur op een andere (nabijgelegen) plek.

Belangrijk om te vermelden is dat mitigerende en compenserende maatregelen geen alternatieven zijn. Een maatregel komt boven op een alternatief of het voorkeursalternatief dat aan de hand van het MER wordt voorgesteld of waartoe wordt besloten. Mogelijk zijn er wel keuzeopties voor de te nemen (mitigerende) maatregel(en).

Mitigerende maatregelen kunnen worden verdeeld in:

- bronmaatregelen
- overdrachtsmaatregelen
- effectmaatregelen

5.4 Leemten in de kennis en Monitoring

In het MER worden de leemten in de kennis met betrekking tot de bestaande milieusituatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van het milieu door de voorgenomen activiteit aangegeven. Dit is ook verplicht. Tevens zal worden ingegaan op monitoring en een evaluatieprogramma, voorgeschreven in de Europese richtlijn met betrekking tot milieubeoordeling ofwel milieueffectrapportage (m.e.r).

6. Vervolprocedure

6.1 Zienswijzen en adviezen

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is in opdracht van Snippe Mans Projecten BV opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag (de gemeente Diemen). De gemeente Diemen is de formele initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure. Het bevoegd gezag zal/heeft vervolgens een kennisgeving publiceren/gepubliceerd dat een m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Daarbij wordt/is aangegeven dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage wordt gelegd. Burgers en (belangen)organisaties hebben vervolgens zes weken de gelegenheid om zienswijzen in te dienen over de reikwijdte en het detailniveau. Vlak daarvoor wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage ingelicht en om een advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau.

Het bevoegd gezag zal de ontwerpnotitie gebruiken om de volgende bestuursorganen en adviseurs te consulteren over de reikwijdte en het detailniveau van de m.e.r.:

- Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.);
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Ministerie van Economische Zaken;
- Rijkswaterstaat;
- ProRail;
- Provincie Noord-Holland;
- Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost;
- Gemeente Ouder-Amstel;
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland.

De ontvangen reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden door de gemeente Diemen verwerkt in een reactienota.

6.2 Vervolgproces

De openbare kennisgeving en raadpleging over de reikwijdte en het detailniveau vormen de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Het vervolg bestaat uit de volgende stappen:

- Uitvoeren onderzoeken, en opstellen MER en ontwerp-bestemmingsplan;
 - In die periode vindt in het kader van het bestemmingsplan vooroverleg plaats met de bestuursorganen en adviseurs; hierbij zal het concept-MER ook behandeld worden,
- Terinzagelegging MER samen met het ontwerp-bestemmingsplan, door het bevoegd gezag;
 - Tegelijkertijd de Commissie m.e.r. het MER laten toetsen (het toetsingsadvies);
- Verwerken zienswijzen op het MER en ontwerp-bestemmingsplan, door de gemeente;
- Eventueel aanpassen ontwerp-bestemmingsplan en MER (inclusief motivering met betrekking tot de zienswijzen en adviezen);
- Vervolg bestemmingsplanprocedure:
 - Vaststelling door de gemeenteraad;
 - Beroepsmogelijkheid bij de Raad van State.

Bijlagen

Bijlage I Overzicht beleidsdocumenten

Gemeente:

Structuurvisie Diemen (2011)
Bestemmingsplan Bergwijkpark Noord (2013)
Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Diemen (2011)
Strategisch Masterplan Bergwijkpark Diemen
Masterplan Bergwijkpark – aanpassing en verdere uitwerking
Projectplan 1^e fase Bergwijkpark
Projectplan 2^e fase Bergwijkpark
Milieubeleidsplan Diemen 2009-2020
Beleidsnota Geluid 2010-2015
Actieplan luchtkwaliteit Diemen 2009-2012 (*plus aanvullende Discussienota*)
Actieplan luchtkwaliteit Diemen 2013-2017
Natuurbeleidsplan Diemen (2009)
Groenplan Diemen (2011)
Milieunotitie 2011
Milieunotitie 2012-2015
Beleidsnotitie Ondergronds bouwen (2003)
Beleidslijn externe veiligheid
Nota Hogere grenswaarde geluid – beleid geldend voor herontwikkeling en nieuwbouw
Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020 Startprogramma Duurzaam veilig
Waterplan Diemen 2010-2028, in samenwerking met het Waterschap AGV

Provincie en regio:

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)
Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010) (*plus aanpassingen/aanvullingen*)
Verkeer en Vervoerplan Zuidoostlob + Uitvoeringsprogramma 2013
Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan (2004) + Uitvoeringsprogramma 2013

Rijk:

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Bijlage II Overzicht onderzoeksrapporten

Verrichte onderzoeken:

- Verkennend Bodemonderzoek kantorencomplex Diemervijver te Diemen (CSO te Bunnik, februari 2012)
- Verkennend akoestisch- en luchtkwaliteitsonderzoek (in het kader van Ontwikkelingslocatie Bergwijkpark te Diemen) (Royal Haskoning, januari 2010)
- Akoestisch onderzoek in het kader van Campus Diemen Zuid (akoestische situatie verkeerslawaaï t.b.v. Hogere waarden procedure) (LBP Sight, juli 2012)
- QRA Bergwijkpark-Noord te Diemen (Oranjewoud, augustus 2009)
- Beschouwing externe veiligheidsaspecten - Ontwikkeling Bergwijkpark-Noord te Diemen (Oranjewoud, januari 2010)
- Quicksan flora en fauna in het kader van Campus Diemen Zuid (Bureau Eelerwoude te Culemborg, juli 2012)

Te verrichten onderzoeken (of reeds lopende onderzoeken):

- Verkeersonderzoek (inclusief parkeren)
- Archeologisch bureauonderzoek
- Ecologisch onderzoek = Flora- en Fauna-onderzoek (Bureau Eelerwoude)
- Bodemonderzoek
- Geohydrologisch onderzoek – gecombineerd met bodemonderzoek
- Akoestisch onderzoek
- Luchtkwaliteitsonderzoek, met eventueel een stikstofdepositieberekening
- Externe veiligheidsonderzoek (risicoanalyses)
- Duurzaamheids- en energiebesparingsonderzoek
- Vooronderzoek haalbaarheid duurzame energiewinning, waaronder aard- en bodemwarmte
- eventueel Detailhandelonderzoek

