

Reactienota Gemeente Diemen 24 november 2020

Voorontwerp Bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid

Het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid heeft van 21 februari tot en met 16 april 2020 ter inzage gelegen. Over dit voorontwerp bestemmingsplan heeft u een inspraakreactie ingediend. In deze Reactienota worden de inspraakreacties van een reactie voorzien.

Achtergrond

Tijdens de zes weken terinzagelegging zou op 17 maart 2020 tussen 18.30 en 20.00 uur een inloopbijeenkomst gehouden worden in 't Kruidvat aan de Ouderkerkerlaan 30 te Diemen. Vanwege de huidige coronacrisis kon deze inloopbijeenkomst niet doorgaan. Op 31 maart 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de zes weken terinzagelegging met twee weken te verlengen, zodat éénieder toch zo goed mogelijk in de gelegenheid is om te reageren. Ook is het voorontwerp bestemmingsplan besproken in de informatieve raadsvergadering op 12 maart 2020 met de mogelijkheid tot het mondeling inspreken op dit agendapunt.

Afhandelen inspraakreacties

In totaal zijn er 44 inspraakreacties binnengekomen. Iedereen die een inspraakreactie heeft ingediend is geïnformeerd via een brief / mail over het besluit van het college van burgemeester en wethouders en over de vervolgprocedure. Ook hebben de indieners de Reactienota ontvangen. Het ontwerp bestemmingsplan zal ter visie worden gelegd voor een periode van zes weken. In deze periode kan een ieder die dat wil een zienswijze indienen bij de gemeenteraad van Diemen. De raad wordt hier uiteraard over geïnformeerd.

In de meeste reacties worden dezelfde thema's aan de orde gesteld. Daarom worden deze reacties hieronder thematisch beantwoord. Daarbij komen alle thema's uit de inspraakreacties aan bod. Deze reactienota is ook de reactie op diegenen die hebben ingesproken in de raadsvergadering van 12 maart 2020, omdat destijds dezelfde thema's aan de orde kwamen. Deze reactienota is daar ook een reactie op. Bij de beantwoording wordt er verwezen naar de onderstaande themanummers, dit zijn er in totaal 10.

1. Gemeentelijk beleid
2. Verkeersveiligheid
3. Verkeer
4. Luchtkwaliteit
5. Geluid
6. Ecologie
7. Water
8. Planschade en kosten
9. Bodem
10. Overig

1. Gemeentelijk beleid

In diverse inspraakreacties wordt er aangegeven dat er geen eenduidig verkeersbeleid is bij de gemeente Diemen. De gemeente Diemen heeft geen algemene beleidsnota over het verkeersbeleid. De hoofdlijnen van het verkeersbeleid voor Diemen zijn beleidsmatig vooral verankerd in de Structuurvisie Diemen. Hierop zal verderop in deze notitie nader worden ingegaan. De beleidsmatige aanleiding en bestuurlijke voorgeschiedenis van dit plan voor Diemen Zuid zijn in dit verband belangrijk. Daarom wordt daarop eerst ingegaan.

In 1975 is de hoofdwegenstructuur voor Diemen Zuid vastgesteld met als uitgangspunt het weren van doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) in deze nieuwe woonwijk.

In 1983 (toen de wijk nog niet af was) is de busbaan ingesteld en moest het autoverkeer vanaf dat

moment gebruik maken van de Boven Rijkersloot langs Kruidenhof. Daarnaast is er nog een wegverbinding tussen de wijken Akkerland en Bomenrijk via Roggekamp en Elskamp. Beide routes hebben een slingerend verloop om het doorgaande autoverkeer tegen te gaan.

In de periode 1984-1985 zijn maatregelen op de Boven Rijkersloot getroffen om het autoverkeer hier af te remmen (drempels, as-verspringingen) en is er een evaluatieonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat de het autoverkeer aanzienlijk is toegenomen maar dat de rijsnelheid is afgenomen. Na een heroverweging leidt dit tot het besluit om de busbaan gesloten te houden voor autoverkeer.

Bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan (VCP) laait de discussie over de busbaan opnieuw op. De gevolgen van de busbaan open of dicht worden in het ontwerp-VCP in beeld gebracht als het gaat de verkeersintensiteiten en de geluidbelasting van woningen. Bij de vaststelling van het VCP in november 1994 stemt de raad niet in met het collegevoorstel om de busbaan gesloten te houden en wordt het college verzocht om de kosten van openstelling nader in beeld te brengen. Op basis van deze kostenraming zou dan een definitief besluit kunnen worden genomen.

Door een bureau is vervolgens een ontwerp van een opengestelde busbaan vervaardigd en is een kostenraming opgesteld. Op basis van dit rapport wordt in september 1996 door de gemeenteraad een motie aangenomen waarin de definitieve besluitvorming over de openstelling van de busbaan wederom wordt uitgesteld totdat er meer duidelijkheid is over een aantal ontwikkelingen, zoals de komst van een megabioscoop, de verkeersafwikkeling rond de ArenA en de toekomst van het winkelcentrum Kruidenhof.

In 1998 is globaal onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot inpassing van een nieuwe wegverbinding in Diemen Zuid. Het ging daarbij om een verbinding tussen de Boven Rijkersloot bij Kruidenhof en de Boven Rijkersloot bij Beukenhorst via de speelweide achter het zwembad en de groenstrook langs het Zwanenpad. Aanleiding voor dit onderzoek vormde het overleg over de herinrichting van het winkelcentrum Kruidenhof en omgeving en de discussie over de verkeersoverlast in de wijk Schelpenhoek vanwege schoolverkeer. De inschatting op dat moment was dat de nieuwe wegverbinding het winkelcentrum beter bereikbaar zou kunnen maken en de verkeersdruk uit de woonwijk zou kunnen halen. Uit het globale onderzoek kwam naar voren dat de nieuwe wegverbinding in principe inpasbaar is maar dat er de nodige voor- en nadelen aan zullen kleven.

Ook daarna kwam dit onderwerp regelmatig terug op de agenda. In 2011 wordt in de Structuurvisie Diemen een nadere gebiedsuitwerking voor Diemen Zuid voorgesteld. Er ligt volgens de visie een kans om de verschillende buurten rond het centrum van Diemen Zuid weer op een goede manier aan elkaar te verbinden en ook om de verbindingen tussen Diemen Centrum en Diemen Zuid te verbeteren. De heroverweging van de busbaan maakt hiervan onderdeel uit. Ook is het onderwerp aan de orde geweest tijdens overleggen met het wijkplatform Diemen Zuid in 2013.

In 2016 is door het college van burgemeester en wethouders een plan van aanpak vastgesteld om onderzoek toe doen naar aanpassing van de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid. Belangrijke nieuwe aanleiding hiervoor is de transformatie van het voormalige kantorengedrag Bergwijpark-Noord (met veel leegstand) naar een woonwijk Holland Park met ruim 5.000 woningen. Het is belangrijk dat deze nieuwe woonwijk van Diemen goede directe verbindingen krijgt met de overige delen van Diemen. Naast de routes via de Provincialeweg en de Gooiseweg gaat het daarbij ook om de routes door Diemen Zuid.

Uit deze beknopte beschrijving van de voorgeschiedenis kan worden geconcludeerd dat de hoofdverkeersstructuur van Diemen Zuid van begin af aan regelmatig onderwerp van onderzoek en discussie is geweest. Openstelling van de busbaan is daarbij steeds als een mogelijke optie in beeld geweest.

Op basis van het plan van aanpak uit 2016 zijn op een systematische wijze varianten onderzocht, eerst verkeerskundig en daarna ook milieukundig. Op basis daarvan is gekomen tot een voorstel tot aanpassing van de hoofdverkeerstructuur in Diemen Zuid. Belangrijke onderdelen van dit voorstel zijn de invoering van een 30 km/uur-regime op alle hoofdwegen in Diemen Zuid, de openstelling van de busbaan voor autoverkeer en de aanleg van een rotonde op de kruising Beukenhorst/Boven Rijkersloot. Deze aanpassingen zijn afgestemd met onder meer het GVB en de hulpdiensten via de verkeerscommissie. De voorgestelde aanpassingen zijn uitgewerkt in een voorlopig verkeersontwerp met een toelichtende notitie van het adviesbureau Goudappel Coffeng. Dit voorlopig verkeersontwerp heeft samen met andere onderzoeken (geluid en luchtkwaliteit) de basis gevormd voor het voorontwerp bestemmingsplan.

Op basis van basis van de verkeersprognoses kan worden geconcludeerd dat de combinatie van deze verkeersmaatregelen leidt tot een meer evenwichtige verdeling van de verkeerstromen binnen Diemen Zuid waarbij de berekende verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur regime met bijbehorende inrichting. In deze verkeersprognoses is rekening gehouden met de groei van het verkeer door de toename van inwoners in Diemen en omgeving.

2. Verkeersveiligheid

Uitgangspunten voor ontwerp

In het kader van veiligheid worden er hoge eisen gesteld aan het wegontwerp. Voor het openstellen van de busbaan hanteert de gemeente volgende ontwerpeisen:

- Het gehele traject van de huidige busbaan wordt ingericht als 30 kilometer per uur zone, met daarin voldoende snelheidsremmende maatregelen. Zie daarvoor ook thematische beantwoording nr 3: verkeer.
- Aansluitingen met zijwegen worden zoveel mogelijk gelijkwaardig en duurzaam veilig vormgegeven, mits dit vanuit overzichtelijkheid en veiligheid mogelijk is.
- Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers worden veilig vormgegeven met voldoende opstelruimte. Daarbij wordt gebruik gemaakt van plateaus. Het doorgaande fietspad heeft overal voorrang. Daarnaast zijn er drie voetgangersoversteekplaatsen met een zebrapad.
- Behoud van goede en vrijliggende verbindingen voor langzaam verkeer.

Verkeersveiligheid voor kinderen

Er zijn vier bestemmingen nabij de Boven Rijkersloot die voor de verkeersveiligheid van kinderen van belang zijn: 1) OBS het Atelier, 2) Oecumenische basisschool de Ark, 3) Kinderdagverblijf Pino en 4) de speeltuin aan de Meelbeskamp. Er hebben geen tellingen plaatsgevonden van het aantal kinderen die dagelijks de busbaan en de Boven Rijkersloot oversteken. Het is op voorhand duidelijk dat er veel kinderen zijn die dagelijks beide wegen oversteken. De veiligheid van deze kinderen heeft prioriteit. De gemeente Diemen overweegt dat met onderstaande maatregelen de veiligheid van de kinderen kan worden gewaarborgd.

- Het instellen van een 30 km/uur-regime voor het verkeer op de voormalige busbaan.
- Aanleg van drie verhoogde zebrapaden bij de volgende locaties:
 - o Ter hoogte van de Ouderkerkerlaan (zie locatie M in het verkeersontwerp)
 - o De speeltuin en de Havikskruid (zie locatie K in het verkeersontwerp)
 - o Ter hoogte van het Ganzenpad (zie locatie I in het verkeersontwerp)
- Aanleg van een rotonde ter plaatse van de aansluiting van de Boven Rijkersloot op de Beukenhorst. In de huidige situatie is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Met een

rotonde kan een veiliger verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers worden bereikt. Tevens ligt de snelheid op en nabij rotondes laag en is het aantal conflicten beperkt.

- Instandhouding van de huidige vrijliggende fiets- en voetpaden. Het langzaam verkeer op deze paden krijgt op een aantal locaties voorrang op het gemotoriseerde verkeer middels veilige oversteken.

Fietspad

Er is gevraagd waarom de gemeente ervoor kiest om het vrijliggende fietspad te handhaven. Het uitgangspunt is het creëren van een veilige verkeerssituatie voor elke weggebruiker. Het combineren van automobilisten en fietsers op een 30 km/uur weg kan een snelheidsremmend effect geven, wat een argument kan zijn om fietsers toch op de voormalige busbaan te laten rijden. De gemeente Diemen hecht echter veel belang aan de verkeersveilige en vrijliggende fietsstructuur in Diemen Zuid. Deze veilige structuur is een belangrijke schakel in het lokale en regionale fietsnetwerk en heeft daarmee een positief effect op het fietsgebruik. Daarbij wordt ook voldaan aan de kwaliteitseisen voor het regionale fietsnetwerk. Het opheffen van het vrijliggende fietsnetwerk en fietsers op de rijbaan te faciliteren zorgt in ogen van de gemeente voor een verslechtering van het regionale fietsnetwerk. Het bundelen van het langzaam verkeer langs de busbaan is gunstig vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. Die neemt daardoor toe langs dit regionale fietspad.

3. Verkeer

Handhaving 30 km/uur zones

Door insprekers wordt de zorg geuit dat bij 30 km/uur zones nauwelijks gehandhaafd wordt op snelheid. Hierover wordt het volgende opgemerkt. Ten eerste geldt het algemene uitgangspunt dat wanneer de overheid een regel uitvaardigt - in dit geval een maximumsnelheid - de overheid die regel ook zal handhaven. Anders hoeft de regel immers niet gesteld te worden.

Ten tweede moet een regel in de praktijk daadwerkelijk handhaafbaar zijn. In dit geval betekent dit dat het ontwerp voor de nieuwe weginrichting moet worden afgestemd op de beoogde maximumsnelheid, bijvoorbeeld door de aanleg van voldoende snelheidsremmende maatregelen. Er wordt aldus een weginrichting gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie.

Toegankelijkheid hulpdiensten en OV

In het 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid' uit 2017 is al aangegeven dat een verlaging van de maximumsnelheid (van 50 km/h naar 30 km/h) op de busbaan en de toeleidende wegen in Diemen Zuid kan leiden tot een langere reistijd voor hulpdiensten en openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer is de langere reistijd destijds inschat op ongeveer 50 seconden op basis van een berekening van het verschil in snelheid en de lengte van de busbaan. Het verkeersontwerp was op dat moment nog niet beschikbaar. Uit metingen blijkt dat de bussen nu ook al minder dan 50 km/uur rijden.

Het effect voor de hulpdiensten zal in de praktijk kleiner zijn omdat auto's ruimte geven aan de hulpdiensten, zodat zij sneller kunnen rijden. Het ontwerp van de weg wordt in samenspraak met openbaar vervoer en hulpdiensten opgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat hulpdiensten kunnen inhalen. De mogelijke vertraging voor het openbaar vervoer wordt binnen de uitgangspunten geminimaliseerd. Hierbij wordt gekeken naar het gehele traject van buslijn 44 binnen Diemen. Een eventueel klein negatief effect in Diemen Zuid kan worden gecompenseerd met positieve effecten elders in Diemen (denk aan de spooronderdoorgang bij station Diemen). De brandweer heeft aangegeven in beginsel geen bezwaren te hebben tegen het plan. De aanrijdtijden blijven binnen de norm na de aanpassing van de verkeersstructuur. Het uitgangspunt is dat de aanrijdtijden voor alle

hulpdiensten binnen de normen moeten blijven. Ook tijdens de uitwerking van het ontwerp zal overleg plaatsvinden met de verkeerscommissie, waarin brandweer, politie en GVB zitting hebben. Daarnaast is er over het openbaar vervoer afstemming met de Vervoerregio Amsterdam en GVB.

Op basis van het uitgewerkte ontwerp wordt opnieuw gekeken naar de gevolgen voor de doorstroming van het busverkeer. In combinatie met andere ontwikkelingen in Diemen heeft de openstelling van de busbaan naar verwachting geen negatief effect op de dienstregeling van buslijn 44.

Fietsers en voetgangers

De bestaande vrijliggende voet- en fietspaden blijven behouden en waar het kan versterkt. Op een aantal locaties kruist het langzaam verkeer de rijbaan van de hoofdverkeersstructuur. Op drie van deze locaties krijgt het langzaam verkeer voorrang op het kruisend gemotoriseerd verkeer (zie ook onder het kopje 'verkeersveiligheid voor kinderen'). Deze oversteken worden veilig ingericht.

Sluipverkeer en files

Uit diverse inspraakreacties blijkt dat een angst is voor meer sluipverkeer en opstoppingen door verkeer wat vanaf de snelwegen door Diemen Zuid wil rijden om files te vermijden. In het voortraject is in 2017 uitgebreid onderzoek gedaan door adviesbureau Goudappel Coffeng naar de effecten van het openstellen van de busbaan voor de intensiteiten op verschillende punten in Diemen Zuid en in de directe omgeving. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid slechts sprake is van een kleine toename van verkeer, voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 3.500 motorvoertuigen per dag. Er zal ongeveer een evenredige verdeling van de intensiteit ontstaan tussen de oostelijke Boven Rijkersloot en de opengestelde busbaan. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Het vrachtverkeer (waaronder de leveringen naar de Jumbo in het winkelcentrum Kruidenhof) rijdt momenteel over de oostelijke Boven Rijkersloot. De frequentie is niet zo hoog. Er is gekeken of het mogelijk is dat de vrachtwagens bij de Jumbo omdraaien en op een andere manier de wijk uit kunnen, maar dat is lastig. Dat er af en toe vrachtwagens voor bevoorrading door de wijk gaan is waarschijnlijk slecht te voorkomen. Vrachtverkeer over de rijbaan van de hoofdverkeersstructuur is ook toegestaan, maar ook hier geldt de regel van maximaal 30 km /uur. Deze intensiteit past binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 7.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegenet doorgevoerd (waaronder het verbreden van de rijkswegen A1 en A10), en zijn in de rest van Diemen aanpassingen gedaan aan het wegennet. Hierdoor is het risico op sluipverkeer fors lager geworden en zijn er goede alternatieven voorhanden dan rijden door Diemen Zuid. De verkeersintensiteiten op de hoofdwegen in de directe omgeving van Diemen Zuid blijven ongeveer gelijk.

Zie verder hoofdstuk 5.

Toegankelijkheid Holland Park

Een belangrijke aanleiding voor het openstellen van de busbaan is de ontwikkeling van Holland Park . Er zijn hierover meerdere inspraakreacties ingediend en vragen gesteld zoals: waarom moet er nog een ontsluiting voor Holland Park gerealiseerd worden, en: waaruit blijkt dat Holland Park nu nog niet goed is aangesloten op Diemen Centrum?

Holland Park groeit inmiddels sterk. De inwoners zijn in belangrijke mate aangewezen op het voorzieningenaanbod in Diemen Centrum. Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk. Door de

busbaan open te stellen voor het verkeer kan er een evenwichtige en veiligere verdeling plaatsvinden van het verkeer door Diemen Zuid.

Voorkomen van opstoppen

Gevraagd is wat de gemeente Diemen gaat doen tegen het ontstaan van opstoppen bij haltes, kruisingen/splitsingen en de bruggen? Op basis van de studie naar verkeersintensiteiten zal er naar verwachting geen sprake zijn van opstoppen in Diemen Zuid. Het verkeer wordt evenwichtiger verdeeld en de verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur gebied.

Metten spreiding verkeer

Eveneens is gevraagd hoe de gemeente Diemen gaat meten of openstelling van de Busbaan daadwerkelijk tot spreiding leidt? En wat als blijkt dat de openstelling van de busbaan geen spreiding van verkeer oplevert? In antwoord daarop wordt opgemerkt dat de gemeente structureel de verkeersintensiteiten in Diemen monitort. Ook in Diemen Zuid zullen op regelmatige basis tellingen plaatsvinden. Wanneer knelpunten worden geconstateerd zal de gemeente op dat moment overwegen of maatregelen noodzakelijk zijn, en zo ja welke.

Onafhankelijke toetsing verkeersontwerp

Ook is gevraagd of het verkeersontwerp nog getoetst wordt door een onafhankelijke partij en zo ja, door wie dit dan gedaan wordt. Het verkeersontwerp wordt opgesteld en beoordeeld door een daartoe gespecialiseerd adviesbureau. Daarnaast wordt er intensief samengewerkt met hulpdiensten, GVB en Vervoerregio Amsterdam door de eisen van deze partijen zoveel mogelijk te verwerken in het ontwerp. Tot slot is er binnen de gemeente Diemen voldoende kennis aanwezig om het verkeersontwerp te toetsen.

Betere bereikbaarheid voor Diemen Zuid

Er is gevraagd of de zijbuurten worden aangesloten op de busbaan zodat Diemen Zuid zelf ook beter bereikbaar wordt. In de uitwerking van het verkeersontwerp is onderzocht of zijwegen aangesloten kunnen worden op de opengestelde busbaan. Gebleken is dat dit niet aan te bevelen is, onder meer doordat de verkeersstromen door de woonbuurten anders gaan lopen en de intensiteiten in verblijfsgebieden (waar kinderen spelen) zullen toenemen. Het is veiliger om de huidige toegang van de woonbuurten te behouden.

4. Luchtkwaliteit

Uit de inspraakreacties blijkt dat mensen zich zorgen maken dat de luchtverontreiniging toeneemt.

Tauw heeft voor het bestemmingsplan gedegen en onafhankelijk onderzoek gedaan en de huidige en toekomstige luchtkwaliteitswaarden onderzocht, zowel met- als zonder openstelling van de busbaan. Dit onderzoek is gebaseerd op de verkeersintensiteiten die zijn berekend met het verkeersmodel van Goudappel Coffeng.

Tauw heeft in het onderzoek geconcludeerd dat de openstelling van de busbaan niet zal leiden tot dusdanige verslechtering van de luchtkwaliteit dat deze boven de wettelijke grenswaarden komt. Daarnaast is er ook nog een vraag gesteld of de luchtkwaliteit ook zal voldoen aan de advieswaarden van de WHO. Een overzicht van de belangrijkste luchtkwaliteitsnormen is in de tabel hieronder weergegeven.

Tabel 1: Overzicht van de belangrijkste luchtkwaliteitsnormen. Bron: Infomil

Stof	Soort norm	Concentratie	Status
NO₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³ (sinds 2015)	Grenswaarde / WHO advieswaarde
NO₂	Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)*	200 µg/m ³	Grenswaarde / WHO advieswaarde
PM₁₀	Jaargemiddelde**	40 µg/m ³	Grenswaarde
PM₁₀	Jaargemiddelde	20 µg/m ³	WHO advieswaarde
PM₁₀	Daggemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)**	50 µg/m ³	Grenswaarde
PM_{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³ (sinds 2015)	Grenswaarde
PM_{2,5}	Jaargemiddelde	20 µg/m ³ (vanaf 2020)	Indicatieve grenswaarde (EU)
PM_{2,5}	Jaargemiddelde blootstellingsconcentratie	20 µg/m ³ (sinds 2015)	Grenswaarde [#]
PM_{2,5}	Jaargemiddelde blootstellingsconcentratie (vermindering blootstelling, afh. van blootstellingsindex in 2011)	14,4 µg/m ³ (vanaf 2020)	Richtwaarde/ streefwaarde ^{\$}
PM_{2,5}	Jaargemiddelde	10 µg/m ³	WHO advieswaarde
Ben- zeen	Jaargemiddelde	5 µg/m ³	Grenswaarde

Naast dat in het rapport van Tauw is geconcludeerd dat de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden worden ook de advieswaarden van de WHO niet overschreden. Sterker nog, de concentraties fijnstof en koolstof nemen zowel in de autonome als in de plansituatie van 2015 tot 2030 af. Dit komt met name door de autonome ontwikkeling dat er steeds schonere auto's op de markt komen. Een andere reden is dat er per saldo niet veel meer verkeer door Diemen Zuid zal gaan rijden omdat er een herverdeling van verkeer plaatsvindt over de gehele Boven Rijkersloot. Met de openstelling van de busbaan blijft een goed woon- en leefklimaat dus gewaarborgd, voor heel Diemen Zuid.

5. Geluid

Uit de inspraakreacties blijkt dat mensen zich zorgen maken dat de geluidhinder toeneemt. Geluidhinder door in de nabijheid gelegen verkeersbronnen is een gegeven in Nederland. Door het grote aantal mensen dat op een relatief klein stukje aarde met elkaar moet samenleven is het onvermijdelijk dat we hinder van elkaars maatschappelijk handelen en functioneren ondervinden.

Hoe we geluidhinder ervaren is van persoon tot persoon verschillend. De één vindt het een onafscheidelijk onderdeel van het leven, de ander lijdt er iedere dag onder.

De gemeente moet objectief zo goed mogelijk in beeld brengen wat de gevolgen van de wijziging gaan betekenen voor de direct betrokkenen en diegenen die ook een voordeel van de wijziging zullen gaan ervaren. Daartoe heeft de gemeente een studie laten uitvoeren die moet weergeven welke verandering zullen gaan plaatsvinden in de verkeerscirculatie. Dit zijn modellen die een voorspelling geven van menselijk ingrijpen in de structuur en het handelen van gebruikers die wel of niet de nieuw geboden routes zullen gaan berijden. Het liefst zou men eerst proefondervindelijk een tijdje willen testen hoe een en ander uitwerkt, maar dit is niet mogelijk in de praktijk.

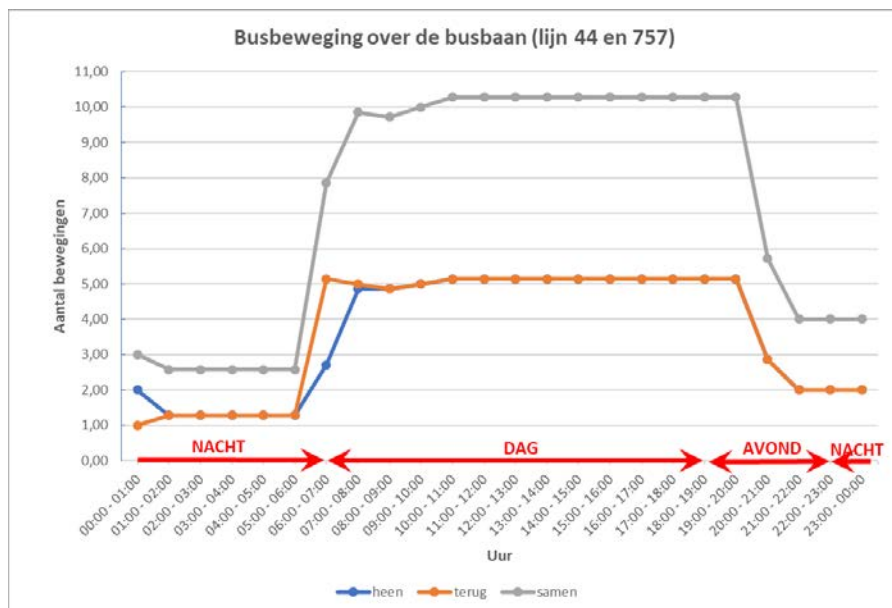
Op basis van de voorspelling van de verkeersintensiteiten zijn vervolgens de effecten op het milieu in beschouwing genomen, waarvan geluid een voor iedereen belangrijk aspect is.

In de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling 2030 maken alleen bussen (en nooddiensten) gebruik van de vrije busbaan. Dit zijn gemiddeld 175 busbewegingen per etmaal.

In de onderstaande figuur wordt weergegeven over het etmaal hoeveel busbewegingen gemiddeld per uur plaatsvinden. Uit figuur 1 blijkt dat gedurende de dagperiode circa 10 bewegingen per uur plaatsvinden, in de avondperiode 4 tot 10 bewegingen per uur en in de nachtperiode van 3 tot 8 bewegingen per uur. Voor de Wet geluidhinder wordt een gemiddeld daguur, avonduur en nachtuur berekend om de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer vast te stellen. Dit betekent dat voor het aantal bussen voor een gemiddeld uur het aantal in de dagperiode gedeeld door 12, het aantal in de avondperiode gedeeld door 4 en het aantal in de nachtperiode gedeeld door 8 wordt gehanteerd.

Met deze aantallen is de geluidbelasting voor de woningen langs de busbaan in de huidige situatie 2015 en autonome ontwikkeling 2030 vastgesteld.

Voor de toekomstige situatie 2030 met opengestelde busbaan voor alle verkeer worden naast dit aantal bussen een totaal van 3.051 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Om de overlast tot een minimum te beperken wordt de rijsnelheid aangepast naar 30 km/uur in heel Diemen Zuid.



Figuur 1: Aantal busbewegingen van lijn 44 en 757 gedurende het etmaal

Naast de berekende negatieve effecten, zal ook een positief effect optreden voor de woningen gelegen aan de Boven Rijkersloot Oost. Dit is nu een route die slingerend door een deel van Diemen Zuid voert en hier zal door de openstelling van de busbaan het verkeer ongeveer halveren. De verkeersbewegingen gaan zich zo spreiden over de Boven Rijkersloot en de opengestelde busbaan voor alle verkeer.

Er is ten slotte nog een vraag gesteld waarom er nog geen geluidsonderzoek ter plekke is gedaan. Het antwoord daarop is dat dit nog niet mogelijk is. De weg is namelijk nog niet ingericht en opengesteld. Een praktijkmeting (weg een dag openstellen en dan meten) levert geen betrouwbare resultaten op. Om die reden is het gebruikelijk en aanvaardbaar en ook wettelijke voorgeschreven om te rekenen met een model. Aan het rekenen met een model zijn in de wet strenge eisen gesteld.

6. Ecologie

Er wordt nog gewerkt aan het definitieve verkeersontwerp. Zodra deze gereed is zal duidelijk zijn welke bomen er exact gekapt gaan worden. Er is nu een quickscan gedaan waaruit blijkt dat er mogelijk effecten zijn op vleermuizen op de, waarschijnlijk, te kappen bomen. Daar dient nader onderzoek naar verricht te worden. Dit nader onderzoek wordt in het derde kwartaal van 2020 opgeleverd. Dit onderzoek wordt aan het ontwerp bestemmingsplan toegevoegd en ter inzage gelegd.

Soorten (broed)vogels met jaarrond beschermde nesten waarvan in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn, zijn boomvalk, buizerd, gierzwaluw, havik, huismus, ooievaar, roek en sperwer. Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten van jaarrond beschermde vogels waargenomen. In en om de omgeving van het plangebied is daarnaast sprake van relatief veel verstoring in de vorm van geluid (verkeer) en aanwezigheid van mensen. Het plangebied kan tevens slechts fungeren al marginaal foerageergebied. Overige broedvogels met jaarrond beschermde nesten worden daarom ook niet verwacht in het plangebied. Wel kunnen er broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten worden verwacht. Zo is er in de te kappen platanen in het noorden van het plangebied een oud (potentieel) duivennest waargenomen.

7. Water

Met de realisatie van het nieuwe verkeersontwerp ontstaat er een toename van verhard oppervlak. Middels de watervergunning die nodig is indien de toename groter is dan 1000 m² is het juridisch gewaarborgd dat de bergingscapaciteit van het plangebied voldoet aan de normen van het hoogheemraadschap. Het uitgangspunt is dat er geen wateroverlast mag ontstaan. Indien compensatie nodig is dan wordt er eerst gekeken of dit binnen hetzelfde peilgebied als het plangebied kan worden gecompenseerd. Als dit niet mogelijk is dan zal er gekeken worden naar alternatieve mogelijkheden.

8. Planschade en kosten

In diverse reacties is ingegaan op enkele financiële aspecten, zoals planschade, nadeelcompensatie en kostenraming.

Zo bestaat de vrees voor waardevermindering van woningen en is de vraag gesteld of er budget is geraamd voor planschadevergoeding. In algemene zin kan hierover worden opgemerkt dat de gemeente een planschaderisicoanalyse zal opstellen.

Een inspreker vraagt welke planschadevergoedingsmethode wordt toegepast? (zie reactie 36, vraag 152 t/m 157). Hierover valt op te merken dat de wijze van beoordeling en berekening van planschade/nadeelcompensatie is in jurisprudentie nauwgezet is beschreven. Het is specialistisch werk.

Afhankelijk van wettelijke grondslag, schadelijgende onroerende zaak, soort schade (vermogensschade, inkomensschade enz.) wordt een passende methodiek gekozen.

Ook wordt gevraagd welke ramingsystematiek er toegepast is op de uitvoeringsraming van de reconstructie van de weg? Daarover moet nadere uitleg worden gegeven (zie reactie 36b, vraag 142 t/m 151). Hierover valt op te merken dat de gemeente de standaard systematiek voor kostenramingen (SSK) van het CROW toepast. Na het gereedkomen van het bestek en de bestekstekeningen laat de gemeente een gedetailleerde besteksraming maken.

Tot slot houdt een inspreker de gemeente het volgende voor: Indien het GVB meer kosten gaat maken door langere reistijd van bussen, wordt dit dan verhaald op de gemeente? Hiervoor reeds is ingegaan op de reistijd van bussen. De gemeente verwacht geen extra kosten voor uitvoering van de dienstregeling als gevolg van het plan. Hierover vind overleg plaats met het GVB en de Vervoerregio Amsterdam.

9. Bodem

Er is gevraagd of er een risico bestaat dat door scheuren in de weg de leefomgeving wordt blootgesteld aan mogelijk vervuilde grond, zoals asbest. Indien er asbest aangetroffen wordt moet de gemeente dit melden bij het meldpunt van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bovendien moet er dan meteen voor gezorgd worden dat gebruikers van de weg niet aan asbest worden blootgesteld. Bij vernieuwing van de weg zal het asbest dan ook gesaneerd moeten worden, niet alleen ter bescherming van de leefomgeving, maar ook ter bescherming van de arbeiders die aan de weg werken. Dit geldt ook voor andere soorten verontreinigingen. Om eventuele verontreinigingen in de verharding en de bodem tijdig in kaart te hebben wordt er voor de start van de werkzaamheden een verkennend bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd. Aan de hand daarvan kan gezegd worden of de bodem gesaneerd moet worden of niet. De overheid heeft in alle gevallen de plicht de omgeving te beschermen tegen eventuele (dreigende) vervuiling.

10. Overig

In dit hoofdstuk wordt een aantal aanvullende vragen en opmerkingen beantwoord.

Vraag: Waarom is er geen m.e.r. onderzoek (c.q. beoordeling) uitgevoerd?

Er is een m.e.r.-onderzoek uitgevoerd in de vorm van een m.e.r.-beoordeling. In paragraaf 5.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is beoordeeld of een plan-m.e.r. nodig is. Uit de beoordeling blijkt dat er een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld moet worden. De gemeente heeft ervoor gekozen om deze m.e.r.-beoordeling in paragraaf 5.1 van de toelichting op te nemen, nu een separate aanmeldnotitie in dit project niet verplicht is. In deze m.e.r.-beoordeling zijn de kenmerken en de plaats van het project, de samenhang met andere activiteiten (cumulatie) en de kenmerken van de potentiële milieueffecten beschreven. De eerste drie aspecten zijn in paragraaf 5.1 uiteengezet. De potentiële milieueffecten zijn onderzocht en beschreven in paragrafen 5.3, 5.4, 5.8 en 5.7. Op grond van de onderzoeken is aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling milieukundig uitvoerbaar is en dat effecten op het milieu aanvaardbaar zijn. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk te maken. Om bovenstaande reden is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet nodig.

Heeft de gemeente in haar vooronderzoeken de ladder van Verdaas toegepast? Zo nee, waarom niet?

De ladder is niet als zodanig toegepast, maar de gemeente betreft en weegt in het kader van de besluitvorming over dit plan - net als in de ladder - alle relevante aspecten.

Vraag: Hoe gaat de gemeente haar inwoners actief informeren omtrent de ontwikkelingen en besluiten?

De gemeente vindt het belangrijk om inwoners en andere stakeholders (zoals ondernemers) op verschillende manieren goed te informeren over de voortgang van het project. Daarom heeft de gemeente ingezet zowel op offline als online communicatiemiddelen. Dit heeft zich voornamelijk vertaald in de verspreiding van huis-aan-huis brieven, actuele informatie op de website van de gemeente en het organiseren van informatie bijeenkomsten. In deze fase van het project blijven we inwoners via diverse kanalen op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Daarnaast verricht de gemeente inspanningen om op verschillende momenten inwoners te horen en om met elkaar in gesprek te gaan. Wat betreft de procedure omtrent de bestemmingsplanwijzing zijn inwoners geïnformeerd over de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan. Een informatiebijeenkomst was niet mogelijk vanwege de Corona-maatregelen. Wel is de inspraaktermijn verlengd met 2 weken. Parallel aan het traject van de bestemmingsplanwijzing procedure worden inwoners en belangengroepen uitgenodigd om mee te denken met de herinrichting van de openbare ruimte.

De omwonenden zijn via brieven uitgenodigd voor de inloopbijeenkomsten. Verder zijn de inloopbijeenkomsten ook gecommuniceerd via de gemeentelijke informatiekanalen, zoals de website, gemeentepagina, als ook de social mediakanalen (Twitter en Facebook) en free publicity in de vorm van persberichten en/of interviews. Daarnaast worden de stukken digitaal aangeboden via: www.Diemen.nl Publicaties worden daarnaast digitaal ontsloten via www.overheid.nl. Tijdens de periode van de terinzagelegging liggen de relevante stukken ook bij de balie van het Klant Contact Centrum in het gemeentehuis. Hier worden mensen via een publicatie op de gemeentepagina als ook in de Staatscourant op gewezen.

Participatie

Belanghebbenden (waaronder omwonenden en ondernemers) zijn tijdens inloopbijeenkomsten in 2018 en 2019 over de verkeersprognoses en het verkeersontwerp en over de resultaten van de milieuonderzoeken geïnformeerd. Tijdens de inloopbijeenkomst over het verkeersontwerp lagen er reactieformulieren klaar. Belanghebbenden konden hier destijds op reageren. Er is een samenvatting van de reacties opgesteld. De inspraakverordening is toegepast bij de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid.

Vraag: Is de gemeente bereid om een second opinion te laten uitvoeren? (zie vragen 186 t/m 196 in reactie 36b)

De gemeente ziet geen aanleiding om zelf nog een second opinion uit te voeren, te meer daar alle onderzoeken en ontwerpen zorgvuldig zijn uitgevoerd en zijn besproken met (onder meer) de verkeerscommissie. De Omgevingsdienst heeft zowel het geluidsonderzoek als het luchtkwaliteitsonderzoek getoetst. Het voorlopig verkeersontwerp heeft een kritische review gehad door een deskundig adviesbureau.

Vraag: Kan er gekeken worden naar alternatieven, zoals het herinrichten van de gehele Boven Rijkersloot (dus ook oostzijde) tot een 30 km/uur fietsstraat waarbij de auto te gast is?

In het verkeersonderzoek zijn een aantal alternatieven onderzocht. Op basis van de onderzoeksresultaten is besloten om alleen de variant met een opengestelde busbaan en invoering van 30 km/uur verder uit te werken. Het oostelijke deel van de Boven Rijkersloot staat voorlopig niet op de nominatie voor een herinrichting. Wanneer een herinrichting op de agenda staat zal integraal en in samenspraak met bewoners worden gekeken naar de beste inrichting.

Vraag: heeft de gemeente Diemen afspraken gemaakt met het stadsdeel Amsterdam Zuidoost of Oost betreffende de bereikbaarheid en de doorgang door Diemen Zuid met de auto?

Die afspraken zijn er niet en zijn ook niet nodig. De aanpassing van de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid heeft geen gevolgen voor Oost of Zuidoost, dat blijkt ook uit het verkeersonderzoek.

Vraag: Is er een peiling in Holland Park uitgevoerd naar de behoefte van alternatieve auto routes richting Diemen Centrum?

Er is geen peiling uitgevoerd in Holland Park naar de behoefte naar alternatieve autoroutes richting Diemen Centrum. De aanpassing van de hoofdverkeersstructuur is niet alleen bedoeld is voor de bewoners van Holland Park. Ook bewoners van Diemen Zuid en bewoners van andere delen van Diemen kunnen hier baat bij hebben, bijvoorbeeld om de voorzieningen in Holland Park te bezoeken.

Vragen buurtgroep aanbesteding

143. Vraag: Welk bedrag is reeds verplicht/besteed aan planvorming en ontwerpfase m.b.t. engineeringkosten?

Antwoord: Op dit moment zijn voornamelijk kosten gemaakt voor de inhuur van bureaus voor het uitvoeren van onderzoeken (verkeer en milieu) en het opstellen van het verkeersontwerp en bestemmingsplan. Deze kosten vallen ruimschoots binnen het bedrag van 2 miljoen euro dat in de begroting is opgenomen voor dit project. Daarnaast kan ook sprake zijn van inzet van budget vanuit Groot Onderhoud (indien van toepassing) en subsidie van de Vervoerregio Amsterdam.

De precieze omvang van deze opdrachten is niet relevant voor deze bestemmingsplanprocedure. Door de beschikbaarheid van het projectbudget van 2 miljoen mln euro is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op dit moment voldoende gewaarborgd. In het verdere uitwerking en uitvoering van dit project zal moeten blijken of aanpassing van dit budget eventueel noodzakelijk is.

144. Vraag: Hoe verhoudt dit bedrag zich tot de prognose en het gestelde budget?

Antwoord: Zie antwoord op vraag 143, voor de bestemmingsplanprocedure is dit verder niet relevant.

145. Vraag: Welk projectbudget heeft u nodig voor planvorming, voorbereiding en uitvoering tot aan de overdracht?

Antwoord: Zie antwoord op vraag 143, voor de bestemmingsplanprocedure is dit verder niet relevant.

146. Vraag: Wat zijn de bouwkosten van het project, mocht u dat nog niet weten, waar houdt u rekening mee?

Antwoord: Er is op dit moment alleen een verkeerskundig ontwerp dat als basis dient voor het bestemmingsplan. Zie verder het antwoord op vraag 143.

147. Vraag: Hoe hoog is uw risicoreservering? Op basis van welke raming?

Antwoord: Zie antwoord op vraag 143 en 148, voor de bestemmingsplanprocedure is dit verder niet relevant.

148. Vraag: Houdt u een risicodossier bij, zo ja wat is de top 5 risico's van uw risicodossier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Binnen het project wordt een risicoanalyse en dossier bijgehouden. De top-5 risico's kunnen tijdens het project veranderen, er wordt gestuurd op de beheersmaatregelen van deze risico's.

149. Vraag: Welk aspect is belangrijker om op te sturen? Tijd of geld? Waarom?

Antwoord: Binnen het project wordt er zowel op de aspecten Tijd, Geld en Kwaliteit gestuurd. Daarnaast wordt er ook gestuurd op Communicatie en Risico's. Deze aspecten zijn allemaal belangrijk en worden altijd in samenhang bekeken.

150. Vraag: Hebben zich scopewijzigingen voorgedaan ten opzichte van de oorspronkelijke opdracht, zo ja, welke zijn dat en wat was de aanleiding om deze wijziging door te voeren?

Antwoord: Bij alle infrastructurele projecten kunnen scopewijzigingen plaatsvinden door voortschrijdend inzicht en participatieprocedures. Het voorlopig verkeersontwerp wordt uitgewerkt naar een definitief verkeersontwerp. Dit zal op onderdelen tot wijzigingen kunnen leiden binnen de gestelde uitgangspunten.

151. Vraag: Welke inkoopstrategie hanteert u?

Antwoord: De inkoopstrategie is nog niet bepaald. Dit wordt in een later stadium vastgesteld.

Conclusie

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot ingrijpende wijzigingen in het voorontwerp bestemmingsplan. Wel komen een aantal belangrijke aandachtspunten aan de orde die zijn meegenomen bij het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan en de uitwerking van het verkeersontwerp.