

VOORBLAD

Bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid

Zienswijzennota, tevens nota van wijzigingen

Status: vastgesteld, gemeenteraad

Datum: 08-07-2021

IDN code: NL.IMRO.0384.BPVerkeerZuid-VG01

Zienswijzennota, tevens nota van wijzigingen bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid (NL.IMRO.0384.BPVerkeerZuid-OW01) heeft vanaf 4 december 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen.

Er zijn in totaal 44 zienswijzen ingediend naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan. Al deze zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor geboden termijn. Daarnaast heeft het ontwerp bestemmingsplan aanleiding gegeven voor een aantal ambtshalve wijzigingen.

In deze zienswijzennota, tevens nota van wijzigingen, zijn alle ontvangen zienswijzen samengevat en beantwoord. Hoewel de zienswijzen beknopt zijn samengevat, is bij de beantwoording hiervan de volledige zienswijzen meegewogen. Daar waar hiertoe aanleiding bestaat wordt het bestemmingsplan aangepast. De wijze waarop het bestemmingsplan wordt aangepast is bij de beantwoording van de zienswijze aangegeven. Daarnaast worden enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Ook deze ambtshalve wijzigingen worden in deze nota beschreven.

Leeswijzer

Onder 1 worden de zienswijzen die (grotendeels) gelijkluidend zijn behandeld en wordt ingegaan op enkele algemene onderwerpen.

Onder 2 worden de overige zienswijzen voorzien van een reactie.

Onder 3 worden de wijzigingen als gevolg van de zienswijzen weergegeven en onder 4 worden de verschillende ambtshalve wijzigingen beschreven.

Inhoudsopgave

Inleiding

Leeswijze

1. Algemene onderwerpen en (grotendeels) gelijklopende reacties

1.1. Gemeentelijk beleid

1.2. Verkeer en verkeersveiligheid

1.3 Verkeer

1.4. Luchtkwaliteit

1.5 Geluid

1.6. Ecologie

1.7. Water

1.8. Bodem

1.9. Planschade en kosten

2. Zienswijzen samengevat en beantwoord

3. Staat van wijzigingen als gevolg van de zienswijzen

4. Ambtshalve wijzigingen

1. Algemene onderwerpen en (grotendeels) gelijklopende reactie

1.1 Gemeentelijk beleid

Bezwaren

De bezwaren die uit de zienswijzen naar voren komen hebben betrekking op de volgende aspecten:

- Geen eenduidig verkeersbeleid
- Tegenstrijdigheid in motivatie van het plan: De openstelling van de busbaan is (mede) bedoeld om Holland Park beter met Diemen Centrum te verbinden, maar Holland Park is een autoluwe wijk.
- Er waren al eerder plannen om de busbaan open te stellen en zijn steeds niet doorgegaan, waarom nu wel?
- Gebrek aan burgerparticipatie
- De busbaan is niet meegenomen in de omgevingsvisie van Diemen
- Wensen van bewoners van Diemen die zijn onderzocht voor de Omgevingsvisie zijn niet meegenomen: 65% van de ondervraagden wil namelijk dat de gemeente geluidhinder moet tegengaan.
- Wat is eigenlijk de nut en noodzaak van het plan?

Beantwoording

In diverse zienswijzen wordt er aangegeven dat er geen eenduidig verkeersbeleid is bij de gemeente Diemen. De gemeente Diemen heeft geen algemene beleidsnota over het verkeersbeleid. De beleidsmatige aanleiding en bestuurlijke voorgeschiedenis van dit plan voor Diemen Zuid zijn in dit verband belangrijk. Daarom wordt daarop eerst ingegaan.

Geschiedenis

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 kantorengedebied Bergwijkpark-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 route 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, de politie en de hulpdiensten via de verkeerscommissie. De voorgestelde aanpassingen zijn in eerste instantie uitgewerkt in een verkeersontwerp met een toelichtende notitie van het adviesbureau Goudappel Coffeng (2018). Inmiddels is dit verkeersontwerp getoetst en verder uitgewerkt door een ander deskundig adviesbureau (Aveco de Bondt, 2020) en vormt deze uitwerking nu de basis voor het bestemmingsplan.

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 bestemmingsplan en het verder uitgewerkte verkeersontwerp. Voor beide plannen is een inspraakprocedure doorlopen.

Daarnaast is de gemeente ook begonnen met het uitwerken van het inrichtingsontwerp van de open te stellen busbaan. In dit inrichtingsontwerp worden aspecten zoals water, groen en openbare verlichting meegenomen. Voordat er wordt gestart met het integrale ontwerp (definitief ontwerp waarbij landschap en verkeer samenkomen) wil de gemeente graag van de inwoners van Diemen weten in welke sfeer het ontwerp moet worden uitgewerkt. Daartoe is ook een participatietraject gestart in de vorm van een online enquête.

Omgevingsvisie

Er is in 2020 gestart met het opstellen van de concept omgevingsvisie. Als eerste stap is een Omgevingsagenda opgesteld. In het kader daarvan is ook een bewonersenquête uitgevoerd. In juni is er een informatie en inspraak ronde op basis van vier denkrichtingen. De ontwerp omgevingsvisie wordt medio augustus of september ter inzage gelegd. Er wordt nu dus nog druk aan de omgevingsvisie gewerkt.

Geluidshinder is een belangrijk aandachtspunt uit de bewonersenquête. Het is duidelijk dat 65% van de burgers in Diemen die mee hebben gedaan aan het online onderzoek wil dat de gemeente actie onderneemt om geluidhinder tegen te gaan. De gemeente heeft daarom uitgebreid onderzoek laten doen naar de geluideffecten van de aanpassing van de verkeersstructuur in Diemen Zuid. Dit wordt nader toegelicht in de algemene toelichting over geluid in hoofdstuk 1.5 en in de toelichting van het bestemmingsplan.

Nut en noodzaak

Samenvattend heeft de gemeente voor wat betreft nut en noodzaak voor het openstellen van de busbaan de volgende redeneerlijn:

1. In Holland Park vindt de laatste jaren grootschalige woningbouw plaats. De gemeente vindt het belangrijk dat bewoners van deze wijk zich verbonden voelen met de rest van Diemen en omgekeerd. Dit geldt niet alleen in verkeerstechnische zin maar ook zeker in sociale zin.
2. Door woningbouw in Holland Park en autonome groei stijgt de verkeersdruk op de Boven Rijkersloot Oost, zowel qua fietsverkeer als autoverkeer.
3. De Boven Rijkersloot Oost is een traject met veel bochten en kruisingen waar langzaam- en snel verkeer dezelfde rijbaan deelt. Afname van autoverkeer is hier gewenst. Dat bevordert de verkeersveiligheid op dit traject en beperkt de hinder.
4. De gemeente wil dit probleem graag oplossen door de lasten van de hogere verkeersdruk beter te verdelen over Diemen Zuid. Een efficiënte manier om dit te doen is het openstellen van de bestaande busbaan. In 2021 heeft adviesbureau Goudappel Coffeng op basis van het verkeersmodel 2019 -2030 een studie gedaan naar de effecten van de openstelling van de busbaan op de verkeersintensiteiten in Diemen Zuid. Conclusie is dat er inderdaad een betere verdeling van het autoverkeer door de wijk ontstaat. De studie schat in dat op de huidige route over de Boven Rijkersloot oost ongeveer 2.000 motorvoertuigen per etmaal zullen rijden, de route over de busbaan zal door ongeveer 4700 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen worden gebruikt. Dit zijn acceptabele aantallen voor wegen met een 30 kilometer per uur regime. Doordat op de huidige route over de Boven Rijkersloot fietsers ook van de rijbaan gebruik maken, zorgt een betere verdeling van het verkeer door Diemen Zuid ook voor een verbetering van de veiligheid voor fietsers op deze route.
5. Om inwoners van Diemen Zuid en Holland Park een redelijk alternatief op de auto te bieden wordt er aanvullend maatregelen getroffen om de fietsverbindingen elders in Diemen te verbeteren. De bestaande fietsverbindingen in Diemen Zuid en Holland Park bieden reeds een goed veilig alternatief voor de auto. Daarnaast worden er aanvullende maatregelen getroffen om de

fietsverbindingen in Diemen te verbeteren. Zo wordt het fietspad op Diemerbrug verbreed en wordt er een haalbaarheidsstudie naar een nieuwe fietsverbinding tussen station Diemen Zuid en de nieuwbouwwijk Plantage de Sniep ter hoogte van de spoorlijn uitgevoerd.

1.2 Verkeersveiligheid

Bezwaren

De bezwaren die uit de zienswijzen naar voren komen hebben betrekking op de volgende aspecten:

- Onveilige situaties bij aansluitingen zijwegen
- Veiligheid van kinderen bij het oversteken en bij de speeltuin aan de Meelbeskamp
- Veiligheid van fietsers

Beantwoording

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 ontwerpisen:

- Het gehele traject van de huidige busbaan wordt ingericht als 30 kilometer per uur zone, met daarin voldoende snelheid remmende maatregelen. Zie daarvoor ook thematische beantwoording nr. 1.3: 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 zebepad.
- Behoud van goede en vrij liggende verbindingen voor langzaam verkeer

Verkeersveiligheid (voor kinderen)

Er zijn vier bestemmingen nabij de Boven Rijkersloot en busbaan 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. Het is op voorhand

duidelijk dat er veel kinderen zijn die dagelijks beide wegen oversteken. De veiligheid van deze kinderen, maar ook andere weggebruikers heeft prioriteit. De gemeente Diemen waarborgt dat met onderstaande maatregelen de algehele veiligheid.

- 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 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 vrij liggende fiets- en voetpaden. Het langzaam verkeer op deze paden krijgt op een aantal locaties voorrang op het gemotoriseerde verkeer middels veilige oversteken.

Fietspaden

Er is gevraagd waarom de gemeente ervoor kiest om het vrij liggende fietspad te handhaven. Daarnaast is ook aangegeven dat er een veilige fietsstructuur ontbreekt in Diemen. Men zou graag meer fietsverbindingen zien.

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 snelheid remmend 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 vrij liggende 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. Ook heeft de openstelling van de busbaan een positief effect op de veiligheid van fietsers op de Boven Rijkersloot Oost. Daar maken fietsers namelijk gebruik van de rijbaan, wat nu vaak voor (subjectief) onveilige situaties zorgt. Door het autoverkeer te spreiden zal de veiligheid van fietsverkeer over de gehele Boven Rijkersloot verbeteren. Daarbij wordt ook voldaan aan de kwaliteitseisen voor het regionale fietsnetwerk. Het opheffen van het vrij liggende fietsnetwerk en daarmee fietsers naar de rijbaan te verwijzen zorgt in de ogen van de gemeente voor een verslechtering van het lokale en regionale fietsnetwerk.

Daarnaast wordt er gewerkt aan een haalbaarheidsstudie naar een nieuwe fietsverbinding tussen Station Diemen Zuid en Plantage de Sniep ter hoogte van de spoorlijn. Ook wordt het fietspad over de Diemerbrug verbreed. Deze ingrepen dragen bij aan een veiliger en beter fietsnetwerk in Diemen.

1.3 Verkeer

Bezwaren

1. Handhaving 30 km/uur zones
2. Toegankelijkheid van hulpdiensten en OV
3. Sluipverkeer en files
4. Toegankelijkheid van Holland Park: dit is een autoluwe wijk, waarom moet er dan een nieuwe autoverbinding komen?
5. Meten van spreiding verkeer
6. Toetsing van het verkeersontwerp
7. Algehele bereikbaarheid van Diemen Zuid

Beantwoording

1. 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 snelheid remmende maatregelen. Dit is conform de landelijk gebruikte ontwerprichtlijn Duurzaam Veilig. Er wordt aldus een weginrichting gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Zie ook de toelichting hiervoor bij 1.2. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie. Dit is ook zo afgestemd met de politie.

2. Toegankelijkheid hulpdiensten en OV

In het 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid' uit 2017 is 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 hier 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 is in samenspraak met openbaar vervoer en hulpdiensten opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de mogelijkheid dat hulpdiensten kunnen inhalen. De mogelijke vertraging voor het openbaar vervoer is binnen de uitgangspunten geminimaliseerd. Hierbij is 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 geen bezwaren te hebben tegen het plan. De aanrijdtijden blijven binnen de norm na de aanpassing van de verkeersstructuur. Met het vastgestelde ontwerp blijven de aanrijdtijden voor alle hulpdiensten binnen de norm. Afgelopen tijd heeft er tijdens de uitwerking van het ontwerp veelvuldig overleg plaatsgevonden met de verkeerscommissie, waarin brandweer, politie en GVB zitting hebben. Daarnaast is er over het openbaar vervoer afstemming met de Vervoerregio Amsterdam en GVB. Alle partijen hebben ingestemd met het nu voorliggende ontwerp.

In combinatie met andere ontwikkelingen in Diemen heeft de openstelling van de busbaan geen of een zeer beperkt negatief effect op de dienstregeling van buslijn 44.

3. Sluipverkeer en files

Uit diverse zienswijzen 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. Daaropvolgend is er in het eerste kwartaal van 2021 nog een herijking van dit onderzoek uitgevoerd. 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, deze toename wordt 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 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van ongeveer 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide weggedelen passen binnen de richtlijnen voor een erftoegangsweg met 30 km/u zone, waar een intensiteit tot circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet doorgevoerd, waaronder:

- het verbreden van de rijkswegen A1, A9 en A10
- verbetering van de doorstroming op de Provinciale weg en Daalwijkdreef
- betere ontsluiting van het kantorengedebiet Bergwijkpark op de Daalwijkdreef
- het toevoegen van 4 haakse bochten en een verkeerslichtregeling op de Bergwijkdreef.

Hierdoor is het risico op sluipverkeer fors lager geworden en zijn er goede alternatieven voorhanden voor het doorgaande verkeer buiten Diemen Zuid.

Gevraagd is wat de gemeente Diemen gaat doen tegen het ontstaan van opstoppingen bij haltes, kruisingen/splitsingen en de bruggen? Op basis van de studie naar verkeersintensiteiten en het verkeersontwerp zal er naar verwachting geen sprake zijn van opstoppingen in Diemen Zuid. Het verkeer wordt evenwichtiger verdeeld en de verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur gebied. Even wachten op een (op de rijbaan) halterende bus is een beeld wat prima past bij een 30km/u zone. Voor hulpdiensten wordt de mogelijkheid gecreëerd om over een overrijdbare middenas halterende bussen te passeren. Deze middenas wordt zodanig vormgegeven dat het oncomfortabel en onaantrekkelijk is om deze te passeren.

4. Toegankelijkheid Holland Park

Een belangrijke aanleiding voor het openstellen van de busbaan is de ontwikkeling van Holland Park. Er zijn hierover meerdere zienswijzen 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 en zal tot 2030 nog met ca 1.500 huishoudens toenemen. De inwoners zijn in belangrijke mate aangewezen op het voorzieningenaanbod in Diemen Centrum en Zuid (Waaronder het centrale winkelcentrum, de bibliotheek, Theater de Omval, sportvoorzieningen en het zwembad). Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor de versterking van de Diemense gemeenschap en samenhang. Ook komen er in Holland Park voorzieningen die voor de andere inwoners van Diemen aantrekkelijk zijn. Door de busbaan open te stellen voor het verkeer kan er een evenwichtige en veiligere verdeling plaatsvinden van het verkeer door Diemen Zuid. Dat betekent dat de Boven Rijkersloot Oost in zekere mate wordt ontlast, waardoor de situatie aldaar ook verbetert in het kader van verkeersveiligheid en geluidshinder.

Het klopt ook dat Holland Park in zekere mate een autoluwe wijk is. Dit is o.a bewerkstelligd door een lagere parkeernorm voor auto's te hanteren, om zo het autobezit in de wijk te beperken. Ook komen er in alle gebouwen goede fietsenstallingen. Dit houdt echter niet in dat er

geen auto's zijn die van en naar Holland Park rijden. Er is alsnog een aanzienlijke verkeerstroom van- en naar Holland Park als woonwijk met uiteindelijk ruim 5.000 woningen, die goed verwerkt moet worden.

5. Metingen van spreiding van het verkeer

Eveneens is gevraagd hoe de gemeente Diemen gaat meten of openstelling van de Busbaan daadwerkelijk tot spreiding van het verkeer leidt? En wat als blijkt dat de openstelling van de busbaan geen spreiding van verkeer oplevert? Begin 2021 is op basis van het verkeersmodel Diemen berekend hoe de verwachte verkeersstromen in Diemen Zuid zich verspreiden over onder andere de opengestelde busbaan en de huidige route over de Boven Rijkersloot Oost. Dit is het uitgangspunt in deze studie. Verder monitort de gemeente jaarlijks de verkeersintensiteiten in Diemen. Ook in Diemen Zuid zullen op regelmatige basis verkeerstellingen plaatsvinden. Wanneer knelpunten, worden geconstateerd zal de gemeente op dat moment onderzoeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, en zo ja welke.

6. Toetsing van het 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 is 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. Ook hebben deze partijen het ontwerp getoetst en akkoord bevonden in de verkeerscommissie van de gemeente Diemen. Tot slot is er binnen de gemeente Diemen voldoende kennis aanwezig om het verkeersontwerp te toetsen.

7. Algehele bereikbaarheid van Diemen Zuid

Er is gevraagd of de aangrenzende woonbuurten worden aangesloten op de busbaan zodat Diemen Zuid zelf ook beter bereikbaar wordt. In de uitwerking van het verkeersontwerp is onderzocht of de aangrenzende woonbuurten rechtstreeks 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 o.a. kinderen spelen) zullen toenemen. Voorts is niet gebleken dat de huidige ontsluiting van deze woonbuurten problemen geven, in de ogen van de gemeente functioneren de huidige aansluitingen prima. Het is daarom beter om de huidige toegang van deze woonbuurten te behouden.

1.4 Luchtkwaliteit

Bezwaren

1. Luchtverontreiniging
2. Toetsing aan advieswaarden van de WHO

Beantwoording

Uit de zienswijzen 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
NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³ (sinds 2015)	Grenswaarde/ WHO advieswaarde
NO ₂	Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden) *	200 µg/m ³	Grenswaarde/ WHO advieswaarde
PM ₁₀	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 rede is dat er per saldo niet veel meer verkeer door Diemen Zuid zal gaan rijden omdat er vooral een herverdeling van autoverkeer plaatsvindt over de gehele Boven Rijkersloot.

1.5 Geluid

Bezwaren

1. Geluidhinder

Beantwoording

Uit de zienswijzen blijkt dat mensen zich zorgen maken dat de geluidhinder in Diemen Zuid 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 de overige bewoners die ook een effect van de wijziging zullen gaan ervaren. Daartoe heeft de gemeente een studie laten uitvoeren die moet weergeven welke veranderingen 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.

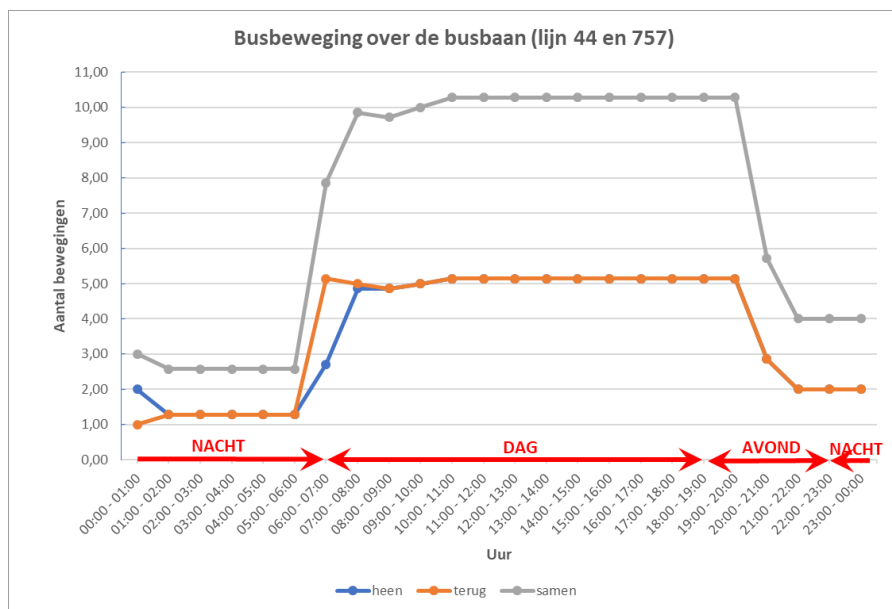
Op basis van de voorspelling van de verkeersintensiteiten zijn vervolgens de effecten op het milieu in beschouwing genomen, waarvan geluid een voor iedereen belangrijk aspect is.

In de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling 2030 maken alleen bussen (en nooddiensten) gebruik van de vrije busbaan. Dit zijn gemiddeld 175 bus bewegingen 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 4.468 motorvoertuigen per etmaal verwacht (weekdaggemiddelde). Om de overlast tot een minimum te beperken wordt de rijsnelheid in heel Diemen Zuid aangepast naar 30 km/uur.



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.

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 busbaan is namelijk nog niet ingericht en opengesteld. Een praktijkmeting (de busbaan 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.

1.6 Ecologie

Bezwaren

1. Kappen van bomen
2. Invloed op broedvogels

Beantwoording

Er is onderzoek gedaan naar de vestiging van vleermuizen in de bomen die gekapt moeten worden als gevolg van de realisatie van het nieuwe verkeersontwerp. Het is gebleken dat de te kappen platanen geen functie hebben als vaste zomer-, kraam- of paarverblijfplaats voor vleermuizen. Ook hebben de bomen geen functie als vliegroute. Bij de platanen werd wel gevoerageerd. De bomen vormen echter geen essentieel foerageergebied. Negatieve effecten op vleermuizen als gevolg van de bomenkap zijn daarom op voorhand uitgesloten.

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 daarom slechts fungeren als 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. In de toekomstige inrichting van de directe omgeving van de busbaan wordt veel aandacht gegeven aan groen, bomen en biodiversiteit.

1.7 Water

Bezwaren

1. Wateroverlast

Beantwoording

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.

1.8 Bodem

Bezwaren

1. Bodemvervuiling (o.a. asbest)
2. Sanering

Beantwoording

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 (indien aanwezig) 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.

1.9 Planschade en kosten

Bezwaren

1. Waardevermindering van woningen
2. Ramingssystematiek van de wegreconstructie
3. Extra kosten voor GVB

Beantwoording

In diverse zienswijzen 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. Ook is de vraag gesteld waarom de gemeente zoveel geld in dit project stopt in plaats van het financieel ondersteunen van de middenstand i.v.m. de Covid-19 pandemie.

In algemene zin kan hierover worden opgemerkt dat de gemeente een planschaderisicoanalyse heeft opgesteld. Uit de planschaderisicoanalyse blijkt dat er geen planschade wordt verwacht. Wanneer, als gevolg van het bestemmingsplan, planschadeverzoeken worden ingediend, zullen de verzoeken door de gemeente worden behandeld. Hierover valt op te merken dat de wijze van beoordeling en berekening van planschade/ nadeelcompensatie 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 ramingssystematiek er toegepast is op de uitvoeringsraming van de reconstructie van de weg? 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 bestek raming maken. Voor wat betreft de procedure van het bestemmingsplan kan worden vastgesteld dat de economische haalbaarheid is gewaarborgd. Het project wordt namelijk niet alleen uit een vastgesteld krediet gefinancierd, maar komt tevens in aanmerking voor subsidies van de Vervoerregio Amsterdam. Omdat naast de aanlegwerkzaamheden ook werkzaamheden worden uitgevoerd in het kader van grootonderhoud wordt een deel van de kosten betaald uit het onderhoudsbudget. Dit is dan meteen antwoord op de vraag waarom het geld naar dit project gaat en niet naar ondersteuning van de middenstand i.v.m. Covid-19. Het is namelijk geld dat gereserveerd is voor onderhoud, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Voor ondersteuning i.v.m. Covid-19 kent de overheid andere maatregelen en budgetten die ook toegepast worden.

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 heeft er reeds overleg plaatsgevonden met het GVB en de Vervoerregio Amsterdam. Beide partijen zijn akkoord met het plan.

2. Zienswijzen samengevat en beantwoord

Hieronder zijn alle ingekomen zienswijzen samengevat en puntsgewijs beantwoord.

Zienswijze 1	Dossier nummer: 2021-011755
Samenvatting	Reclamant heeft diverse vragen, onder andere over bereikbaarheid, veiligheid, milieu en leefbaarheid. Hieronder de vragen opgesomd: 1. Hoe denkt de gemeente Diemen de veiligheid van al haar bewoners, dus ook buiten de nabijheid van de busbaan, te kunnen waarborgen. In het plan uit 2017 staat dat door de openstelling van de busbaan dit ten kosten gaat van de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. 2. Mocht het blijken dat de hulpdienst niet op tijd bij het spoedeisende geval arriveert door vertraging op de opgestelde busbaan, is de gemeente Diemen dan verantwoordelijk voor eventuele schades die hier uit voortvloeien. Zo ja in welke processen worden hiervoor gevolgd. Nee, hoezo niet? 3. Heeft handhaving van 30 km zones een prioriteit in gemeente Diemen. Zo ja, op welke wijze realiseert de gemeente dat? Zo nee, waarom niet. 4. Waarom wil de gemeente Diemen extra verkeersbewegingen door de wijk heen stimuleren? 5. Hoe gaat de gemeente Diemen het verlies van woongenot compenseren. Zo ja, welke compensatie kunnen de bewoners verwachten. Zo nee, waarom niet. 6. Er zijn ook veel huurders in Diemen die rond om de busbaan wonen, deze hebben geen mogelijkheid om hun woning zelf aan te passen. Welke regeling zijn er voor deze mensen?

	7. Heeft de gemeente ook afspraken met woningbouwverenigingen gemaakt over aanpassingen aan woningen/panden. Zo ja welke, Zo nee waarom niet en denkt u dit nog te doen. 8. Mocht het blijken dat bewoners moeten verhuizen door de toegenomen vervuiling is de gemeente Diemen dan bereid de kosten hiervoor te dragen. Zo ja, hoe zijn de procedures ingeregeld. Zo nee, waarom niet.
Beantwoording	1. Zie paragraaf 1.1. onder 'verkeersveiligheid (voor kinderen)'. 2. Zie paragraaf 1.3 onder 2. 'Toegankelijkheid hulpdiensten en OV'. 3. Handhaving van rijsnelheden op deze weg heeft net zo'n hoge prioriteit als die van alle andere wegen in Nederland. De overheid heeft namelijk de verantwoordelijkheid om alle wegen zo veilig mogelijk in te richten en het gedag van de weggebruikers daarbij aan te sturen. De handhaving van 30 km/uur wegen heeft geen bijzondere prioriteit, maar is wel net zo belangrijk als alle andere wegen in Diemen. Zie ook paragraaf 1.3 onder 1. 'Handhaving 30km/uur zones. 4. De gemeente wil geen extra autobewegingen stimuleren maar het bestaande wegverkeer beter verdelen over de wegstructuur in Diemen Zuid. Uit de modelstudies blijkt dat het verkeer zich beter gaat verdelen over de wegen in Diemen Zuid. 5. Het verlies aan woongenot is een abstract gegeven. Als er echter aanwijsbare financiële waardevermindering van de woningen plaatsvindt als gevolg van de wegreconstructie, dan kunnen woningeigenaren in aanmerking komen voor planschadevergoeding (zie tevens paragraaf 1.9). 6. Alle woningen moeten voldoen aan de Wet Geluidhinder, dus ook huurwoningen. Echter is uit onderzoek gebleken dat de toename van de geluidsdruk nog onder de grenswaarde blijft. Er zal dus geen onaanvaardbare geluidsoverlast ontstaan als gevolg van de openstelling van de busbaan. 7. Er zijn geen afspraken gemaakt met woningbouwverenigingen omdat is gebleken dat er geen aanvullende geluiddempende maatregelen aan deze woningen nodig zijn. 8. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Als bewoners naar aanleiding van de openstelling van de busbaan

	besluiten te verhuizen, dan ziet de gemeente geen aanleiding om hierin financieel aan bij te dragen omdat het plan voldoet aan de daarvoor vastgestelde wettelijke kaders.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 2	Dossier nummer: 2021-011687
Samenvatting	1. Reclamant woont sinds 2016 in Diemen en geeft aan de huidige woonomgeving, rustig en autoluw, fijn te vinden. Reclamant denk dat de kwaliteit van de omgeving, door openstelling van de busbaan op achteruit gaat door meer onrust in de wijk tgv lokaal autoverkeer. 2. In de inspraakreactie staat als argument voor de openstelling dat het belangrijk is dat Holland Park goede directe verbindingen krijgt met de overige delen van Diemen. Dit argument betwist reclamant omdat per fiets en te voet e.e.a. zeer goed te bereiken is en als het dan toch die ene keer nodig is de auto te pakken voor grote boodschappen er met gemak via de grotere wegen kan worden gereden. 3. In de inspraakreactie wordt verder gesteld dat er door de busbaan open te stellen een evenwichtige en veiligere verdeling komt van het verkeer in Diemen Zuid. Reclamant geeft aan dat er juist een toename komt omdat de drempel om de auto te pakken lager wordt. Beter is om bijvoorbeeld het auto verkeer op andere plekken verder of te zwakken i.p.v. het bij de busbaan te stimuleren met als doel het elders te verminderen. 4. Verder stelt reclamant dat het juist belangrijk is om de omgeving zodanig in te richten dat het beweging stimuleert. Het lokale autoverkeer bevorderen door banen open te zetten stimuleert bewegingsarmoede en geeft onrust in de leefomgeving. Dit zorgt weer voor meer stress, gezondheidsklachten etc. 5. Als laatst geeft reclamant aan dat e.e.a. geld kost dat op andere plekken vast ook goed gebruikt kan worden.
Beantwoording	1. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige

	leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig (subjectief/gevoelsmatig) onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's via de opengestelde busbaan te laten rijden krijgen o.a. fietsers op de Boven Rijkersloot Oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie daar veiliger. 2. De gemeente onderkent deze zienswijze. Echter is er een afweging gemaakt tussen beleidskeuzes, en de verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op de gehele Boven Rijkersloot (zie antwoord 1) bieden hierin toch de overhand. 3. De evenwichtigere verdeling moet tot een veiligere situatie leiden. Het klopt dat er meer automobilisten kiezen voor de nieuwe route over de opengestelde busbaan, maar het voordeel hiervan is dat de Boven Rijkersloot Oost rustiger en veiliger wordt. De veiligheid bij de Boven Rijkersloot West is gewaarborgd omdat fietsers, voetgangers en motorvoertuigen van elkaar zijn gescheiden. 4. De gemeente onderkent deze zienswijze, ook hier geldt dat de verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid een belangrijke reden is om het plan toch doorgang te laten vinden. 5. De gemeente onderkent deze zienswijze, en ook hierbij geldt (net als bij nummers 2 en 4) dat de verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid een belangrijke rede is om het plan toch doorgang te laten vinden.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan.

Zienswijze 3	Dossier nummer: 2021-011685
Samenvatting	Veiligheid 1. Reclamant geeft aan dat de veiligheid van de bewoners van de wijken rondom de busbaan in het geding komt als de busbaan open gesteld wordt voor al het verkeer. Met name kinderen en ouderen zullen meer risico lopen op een ongeluk, zeker omdat er een speeltuin en een kinderdagverblijf door de busbaan gescheiden worden. Met toenemende drukte wordt de kans op ongelukken aanzienlijk groter.

	2. Het verkeersplan stuit op weerstand van de GVB en hulpdiensten. Als de busbaan opengesteld wordt kan de drukte op deze weg leiden tot langere aanrijdtijden en hinder voor de hulpdiensten, dit kan het verschil betekenen tussen een goede en een slechte afloop. Milieu 3. Reclamant stelt dat met de toenemende verkeersdruk in het bestemmingsplan het milieu zwaarder belast wordt. Zeker midden in woonwijken die de busbaan omringen zal de toename in fijnstof voor gezondheidsklachten zorgen. Het vermeerderen van de verkeersdruk is het tegenovergestelde van wat de gemeente Diemen moet doen om aan de wettelijke milieucriteria te voldoen. Investeer liever in het verduurzamen van de gemeente en de betere bereikbaarheid door middel van het OV en P+R gelegenheden. Overlast 4. Reclamant geeft ook aan dat de toenemende verkeersdruk voor meer overlast zal zorgen in de omringende wijken. Het verkeer zal in plaats van een nieuwe route over de Boven Rijkersloot naar het centrum van Diemen, een nieuwe sluiproute tussen de snelwegen zien. De verkeerstoename zal voor veel lawaaioverlast zorgen en de kwaliteit van leven in omringende wijken verminderen. 5. Ook zullen de woningen dalen in waarde waardoor planschade claims zeker zullen worden ingediend. Noodzaak 6. Tot slot geeft reclamant aan dat er geen noodzaak is om de busbaan open te stellen voor het verkeer, de huidige verbindingen buiten om de wijken naar het centrum van Diemen zijn goed, dit is juist te zien in het verkeersplan dat de Raad voor Holland Park jaren geleden heeft vastgesteld. 7. Ook is het huidige OV bestaande uit de busverbinding tussen het centrum en station Diemen Zuid goed ingericht en frequent genoeg. Met openstelling van de busbaan vervalt de zekerheid van de regelmatige busverbinding en gaan de bewoners en het GVB er op achteruit.
Beantwoording	1. Zie paragraaf 1.2 onder 'verkeersveiligheid (ook voor kinderen)'. 2. Zie paragraaf 1.3 onder 'verkeer'. 3. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het

	Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's via de opengestelde busbaan te laten rijden krijgen o.a. fietsers op de Boven Rijkersloot Oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie daar veiliger. 4. Uit het verkeersonderzoek 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, deze toename wordt 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 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van ongeveer 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een erftoegangsweg met 30 km/u zone, waar een intensiteit tot circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet doorgevoerd (waaronder het verbreden van de rijkswegen A1 en A10, verbetering van de doorstroming op de provinciale weg en Daalwijkdreef, en zijn in de rest van Diemen aanpassingen gedaan aan het wegennet (waaronder betere ontsluiting Bergwijckpark op de Daalwijkdreef en het toevoegen van 4 haakse bochten en een verkeerslichtregeling op de Bergwijkdreef). Hierdoor is het risico op sluipverkeer fors lager geworden en zijn er goede alternatieven voorhanden dan rijden door Diemen Zuid. 5. Zie paragraaf 1.9 over 'planshade en kosten'.
--	--

	6. De gemeente onderkent deze zienswijze, echter weegt het belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het realiseren van een veiligere verkeerssituatie zwaarder. Zie ook paragraaf 1.1. over nut en noodzaak. 7. 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. De kwaliteit en frequentie van de busverbinding gaat niet achteruit met de openstelling van de busbaan, zie tevens 1.3.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 4	Dossier nummer: <u>2021-011684</u>
Samenvatting	1. Reclamant geeft aan dat het niet duidelijk is gemaakt waarom de openstelling nuttig en noodzakelijk is voor Diemen. Waarom de openstelling zo snel mogelijk plaats dient te vinden of het besluit daartoe zo snel mogelijk genomen dient te worden. Reclamant geeft aan dat er ook geen burgerparticipatie plaats heeft gevonden en vraagt waarom dit voornemen niet meegenomen kan worden in de Omgevingsvisie voor Diemen Zuid. 2. Reclamant geeft ook aan dat het niet duidelijk is of er op dit moment knelpunten zijn qua verkeer en bereikbaarheid welke opgelost worden door de openstelling van de busbaan. Met andere woorden: is de openstelling van de busbaan noodzakelijk. Zo ja, waarom is dat niet eerder, bij voorbeeld bij het opstellen van het bestemmingsplan voor Holland Park, geconstateerd en gecommuniceerd. 3. Reclamant geeft aan er verkeersopstoppingen gaan ontstaan ter hoogte van bushalte Tarwekamp en vraagt wat dat betekent voor de luchtkwaliteit en mogelijk geluidsoverlast langs de route? 4. Ook wil reclamant weten over hoeveel verkeer er wordt gesproken aangezien de onderzoeken elkaar tegen spreken. Er is behoefte aan een helder leesbaar rapport. 5. Reclamant vraagt naar hoe de nieuwe rechte weg op de andere wegen aansluit. Er zijn geen zijstraten voorzien, de speeltuin is net opnieuw aangelegd, er is nog geen visie voor de rest van Diemen Zuid, maar wel voor dit stukje weg. Volgens reclamant is het veel beter om te investeren in een voetgangers- en fietsersbrug van Diemen Zuid naar Sniep.

	6. Is er verder gekeken naar andere alternatieven? Bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer of gedeeltelijke openstelling? Eenrichtingsverkeer van een opengestelde busbaan zou kunnen leiden tot verbetering van de doorstroming. 7. Reclamant benadrukt dat hij de nut en noodzaak van deze ontwikkeling niet ziet en geeft aan daar eerder naar te hebben geïnformeerd tijdens de inspraakavond. Over de inspraakavond merkt reclamant op deze onprettig te hebben ervaren. Er zijn destijds ook formulieren ingevuld met vragen en opmerking. Daar is tot op heden geen antwoord op gegeven. Reclamant richt zich dan ook tot de gemeenteraad met de vraag naar nut en noodzaak. 8. Tot slot vraagt reclamant aandacht voor de huidige crisis. Er is nu een crisis en natuurlijk gaan er processen door, maar reclamant vraagt of er echt een reden is om vast te houden aan dit kostbare project en het tijdspad, gezien de coronacrisis en de (te verwachten) impact daarvan op de gemeentelijke financiën. Een en ander heeft ook impact op de burgerparticipatie. Kwantitatief en kwalitatief. Hoe meer burgers moeten vechten om te overleven, hoe minder aandacht voor politieke processen. Hoe meer burgers thuisonderwijzer moeten spelen, hoe minder energie om je te richten op andere kwesties. Hoe belangrijk ze ook zijn.
Beantwoording	1. Zie paragraaf 1.1 gemeentelijk beleid over nut en noodzaak, participatie en de omgevingsvisie. 2. Het is niet strikt noodzakelijk om de busbaan open te stellen, maar is vanuit de gemeente wel zeer wenselijk om de bereikbaarheid binnen Diemen te verbeteren en de steeds hogere verkeersdruk op een evenwichtigere wijze te verdelen over Diemen Zuid. Door autonome groei en de ontwikkeling van Holland Park nemen de intensiteiten van het autoverkeer in Diemen Zuid toe. Door het verkeer beter te verdelen door Diemen Zuid neemt o.a. de intensiteit op de Boven Rijkersloot Oost af, met een positief effect op de leefbaarheid en veiligheid op dit weggedeelte. 3. De kans is klein dat er daadwerkelijk opstoppen ontstaan bij de bushalte. De tijd dat de bus hier stilstaat is vergelijkbaar met de tijd dat men bij een rood stoplicht moet wachten. De kans dat dit de doorstroming op een dermate manier beperkt dat dit ook een effect heeft op de luchtkwaliteit en geluidsdruk ter plaatse is daarom nihil. 4. Het nieuwe verkeersonderzoek wijst uit dat er dagelijks ca 4700 motorvoertuigen over de Boven Rijkersloot West (voormalig busbaan) en ongeveer 2.000 motorvoertuigen over Boven Rijkersloot Oost gaan rijden. Naar aanleiding van het nieuwe verkeersonderzoek zijn de milieuonderzoeken geactualiseerd. Daarbij is gelet op een goede leesbaarheid. Zie tevens paragraaf 1.3 en 1.5 bij de thematische beantwoording.

	5. In de uitwerking van het verkeersontwerp is onderzocht of de direct aangrenzende woonbuurten 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 o.a. kinderen spelen) zullen toenemen met mogelijk onveiligheid tot gevolg. De huidige ontsluitingen van de woonbuurten in Diemen Zuid functioneren naar mening van de gemeente prima. Het is daarom beter om de huidige toegangen van de woonbuurten te behouden. 6. Er zijn allerlei alternatieven beschouwd. Het is gebleken dat het huidige ontwerp het beste alternatief is in het kader van doorstroming, veiligheid en verdeling van verkeersdruk in Diemen Zuid. 7. Het is niet strikt noodzakelijk om de busbaan open te stellen, maar is vanuit de gemeente wel zeer wenselijk om de lasten van de steeds hogere verkeersdruk op een evenwichtiger wijze te verdelen over Diemen Zuid. Door autonome groei en de ontwikkeling van Holland Park nemen de intensiteiten van het autoverkeer in Diemen Zuid toe. Door het verkeer beter te verdelen door Diemen Zuid neemt o.a. de intensiteit op de Boven Rijkersloot Oost af, met een positief effect op de leefbaarheid en veiligheid op dit weggedeelte. Zie paragraaf: 1.1 over nut en noodzaak. 8. Zie naast paragraaf 1.1. over de nut en noodzaak ook paragraaf 1.9 over planschade en kosten.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 5	Dossier nummer: 2021-011232
Samenvatting	1. Aanleiding Als aanleiding voor het ontwerp bestemmingsplan wordt in het bestemmingsplan aangegeven dat de verbindingen met de al deels opgeleverde woonwijk Holland Park met de rest van Diemen moet worden verbeterd. Met verbindingen wordt dan bedoeld fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer. Reclamant geeft aan dat de gemeente Diemen het besluit tot de bouw van Holland Park pas en paar jaar geleden heeft genomen. In het besluit om Holland Park te bouwen heeft de gemeente Diemen verschillende aspecten meegewogen alvorens zijn

goedkeuring te geven. Een van de punten is de kwaliteit van de verbindingen met Diemen Zuid. De gemeente Diemen heeft zich hierop in het verleden niet negatief uitgelaten, in de zin van afkeuring of aanvullende maatregelen. In de Reactienota op het Voorontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid van 24 november 2020 wordt aangegeven dat de gemeente Diemen Zuid geen eenduidig verkeersbeleid heeft, maar dat beleid grotendeels is opgenomen in de Structuurvisie Diemen alwaar ook een gebiedsuitwerking is opgenomen. De Structuurvisie Diemen hier bedoeld is in 2011 opgesteld. De bouw van nieuwe woningen in Holland Park start in 2015. Het college van burgemeester en wethouders komt in 2016 met een plan van aanpak om onderzoek te doen naar aanpassing van de hoofdverkeerstructuur in Diemen Zuid. In de Reactienota wordt niet ingegaan of Holland Park al in 2011 in de Structuurvisie Diemen is opgenomen. Als de gemeente al in 2011 Holland Park in de Structuurvisie Diemen had opgenomen, waarom is het onderzoek naar aanpassing van de hoofdverkeerstructuur in Diemen Zuid dan nodig? De Structuurvisie Diemen bevat namelijk alle belangrijke punten rondom verkeersbeleid en gebiedsontwikkeling en de gemeente Diemen is daar toentertijd mee akkoord gegaan. Als Holland Park niet in de Structuurvisie Diemen heeft gestaan, dan heeft de gemeente Diemen toestemming gegeven voor de bouw van woningen op Holland Park zonder hierbij rekening te houden met de hoofdverkeerstructuur in Diemen Zuid. Of Holland Park wel of niet in de Structuurvisie Diemen van 2011 heeft gestaan, of tijdens het overleg met het Wijkplatform in 2013, de gemeente Diemen is akkoord gegaan met de toen geldende hoofdverkeersstructuur en vond het niet nodig om de hoofdverkeersstructuur aan te passen. De aanleiding voor het ontwerp bestemmingsplan, volgens de gemeente Diemen, is dat Holland Park niet goed verbonden is met de rest van Diemen. Maar tussen 2011 en 2015 heeft de gemeente Diemen niet met deze gedachte gehandeld. Ook heeft de gemeente geen signalen ontvangen van nieuwe inwoners van Holland Park die vinden dat Holland Park niet goed verbonden is met de rest van Diemen. In de Reactienota staat zelfs al dat de gemeente Diemen vindt dat de routes Provincialeweg en Gooiseweg goede directe verbindingen zijn. De reden waarom de gemeente Diemen een directe verbinding wil die per se door Diemen Zuid gaat is niet vermeld in de Reactienota. In de Reactienota staat tevens vermeld dat de busbaan tussen de noord- en zuidingang niet met andere straten of erven wordt verbonden. De in het ontwerp bestemmingsplan uitgewerkte directe verbinding heeft geen meerwaarde voor de bewoners in de buurten: Kruidenbuurt, Bomenrijk, Akkerland en Polderland. In de Reactienota

wordt aangegeven dat Holland Park nauwelijks voorzieningen heeft. Daar is reclamant het niet mee eens. Holland Park heeft een treinstation, metrostation, supermarkt en tankstation. Ook heeft Holland Park goede verbindingen naar buurt- en winkelcentra, zoals Kruidenhof, Diemerplein en Anton de Komplein (Amsterdam ArenA).

2. Toename verkeersintensiteit in Diemen Zuid

Reclamant geeft aan dat veel onderzoeken die de gemeente Diemen heeft laten uitvoeren gebruik maken van de berekende verkeersintensiteiten in 2030 op basis van een modellering. Tussen nu en negen jaar kan veel gebeuren en reclamant vindt het daarom riskant om andere onderzoeken hierop te baseren. Daarnaast is de verkeersintensiteit per etmaal berekend en dat maakt de berekening van de geluidsbelasting onnauwkeurig. In het bestemmingsplan wordt gesteld dat de wijken in Diemen op lokaal niveau met elkaar verbonden zijn via een noord-zuid verbinding. Gesteld wordt dat het Diemerplein in beperkte mate een bovenlokale functie vervult. Het begrip bovenlokaal is zonder enige toelichting in het bestemmingsplan gebruikt. Reclamant neemt aan, in de context van het bestemmingsplan, dat met bovenlokaal wordt bedoeld dat inwoners van andere gemeenten gebruik maken van faciliteiten in Diemen. Het toelaten van gemotoriseerd verkeer op de noord-zuid verbinding leidt dan tot gemotoriseerd verkeer, omdat gemotoriseerd verkeer vanuit andere gemeenten gebruik wil maken van bovenlokale faciliteiten in Diemen Centrum. Echter in de Reactienota wordt gesteld dat het risico op sluipverkeer en opstoppen door aanpassingen aan het hoofdwegennet fors lager is geworden. Sluipverkeer in Diemen is verkeer dat geen vertrek of aankomst heeft in Diemen, maar gebruik maakt van de infrastructuur in Diemen. Gemotoriseerd verkeer dat buiten de gemeente Diemen vertrekt en als aankomst het Diemerplein heeft, wat kan want het heeft een bovenlokale functie, telt niet als sluipverkeer. Voor inwoners van Amsterdam Zuidoost wordt het, doormiddel van het bestemmingsplan, aantrekkelijker gemaakt om met de auto naar het Diemerplein te reizen. In de Reactienota wordt gesproken over toenemende verkeersintensiteiten voor bevolkingsgroei in Diemen, terwijl er meer groepen zijn die gebruik gaan maken van de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid. Dat neemt de zorgen voor meer verkeer door Diemen Zuid niet weg. Ook het denken in verbindingen als assen tussen wijken geeft aan dat de gemeente Diemen denkt vanuit de huidige situatie en deze wil verbeteren. Maar meer verkeer door een wijk, zoals Diemen Zuid is geen verbetering voor de inwoners die wonen in de desbetreffende wijken en wordt deze inwoners ook niet zo ervaren. Er wordt geschat dat over de busbaan per etmaal door minder dan 6.000 motorvoertuigen wordt

gebruikt en daarmee binnen de grens blijft. Denkend vanuit de huidige situatie, zoals de gemeente deze graag wil verbeteren, blijft het en toename van verkeer vlak langs vele huizen in Diemen Zuid en dus zeker geen verbetering.

In de Reactienota wordt gesteld dat de openstelling van de busbaan resulteert in een evenredige verdeling van het autoverkeer door Diemen Zuid. Reclamant is het daar niet mee eens. De vraag is wat de gemeente bedoeld met een evenredige verdeling. In de Reactienota in het hoofdstuk Geluid wordt gesteld dat de verkeersintensiteit op oostelijke Boven Rijkersloot wordt gehalveerd. Het ontwerp bestemmingsplan heeft tot gevolg dat de totale verkeerintensiteit in Diemen Zuid zal gaan toenemen. Als de verkeersintensiteit op de oostelijke Boven Rijkersloot wordt gehalveerd ten opzichte van de huidige situatie, dan wordt de verkeersintensiteit op de busbaan meer dan de helft van wat de oostelijke Boven Rijkersloot verwerkt. Openstelling van de busbaan leidt niet tot een gelijkwaardige verdeling van de verkeersintensiteit. Kijkend vanuit het perspectief van het Nash evenwicht en Braess paradox, kiezen automobilisten voor de snelste route. Zo zijn navigatiesystemen ook ingesteld. Automobilisten kiezen of allemaal de busbaan als dit de snelste route is. Pas bij vertraging op de busbaan wordt de oostelijke Boven Rijkersloot aantrekkelijk voor automobilisten. Dit komt doordat de oostelijke Boven Rijkersloot voor automobilisten minder aantrekkelijk is dan de busbaan. Dit is het gevolg van meer en ingrijpendere snelheid remmende maatregelen die op de oostelijke Boven Rijkersloot zijn toegepast. Voorbeelden van maatregelen die zijn toegepast op de oostelijke Boven Rijkersloot zijn scherpe bochten, geen voorrang op de P.J Ter Beekstraat en versmalling van de rijbaan. Zulke ingrijpende snelheid remmende maatregelen kunnen niet op de busbaan worden toegepast. In het ontwerp zijn de maatregelen, die op de oostelijke Boven Rijkersloot zijn toegepast, dan ook niet toegepast. Hieraan ligt ten grondslag dat bussen de busbaan na openstelling blijven gebruiken en het lastig is om snelheid remmende maatregelen in te passen op de busbaan. De bussen moeten elkaar, ook in de bochten, vloeiend kunnen passeren. Zolang de busbaan niet onaantrekkelijker kan worden gemaakt dan de oostelijke Boven Rijkersloot is het een illusie dat automobilisten zich evenredig gaan verspreiden over de busbaan en de oostelijke Boven Rijkersloot.

Het oostelijke gebied van de gemeente Amsterdam groeit de komende periode sterk. Zo worden bijvoorbeeld in Weesp de komende tijd veel nieuwbouwwoningen opgeleverd. Dit leidt tot meer verkeer aan de oostelijke kant van Amsterdam en ook in Diemen. Een groot deel van dit

toekomstige verkeer heeft Diemen niet als bestemming of aankomst en is dus sluipverkeer. Reclamant vindt het aannemelijk dat gemotoriseerd verkeer tussen Amsterdam Oost en Weesp niet allen de route Middenweg, Hartveldseweg, Muiderstraatweg, N236 neemt, maar ook de route Middenweg, westelijke Boven Rijkersloot, busbaan, Daalwijkdreef, N236 gaat gebruiken. De oostelijke kant van Amsterdam groeit met schokken en dat geeft een onnauwkeurigheid in de verkeersintensiteiten. Dit gegeven resulteert in een onnauwkeurige berekening van de verkeersintensiteiten in Diemen Zuid. In het verleden hebben zich ook aanhoudende opstoppen zich voorgedaan op Daalwijkdreef, Elsdreef en de Provinciale weg. Deze opstoppen zijn aanzienlijk verminderd door het uitbreiden van de wegcapaciteit. Het is dus regel dat dit scenario zich weer zal voordoen door dit ontwerp bestemmingsplan. Niet alle invloeden zijn in de berekening van de verkeersintensiteiten meegewogen. In de Reactienota staat vermeld dat een eventueel negatief effect op de vertraging van buslijn 44 in Diemen Zuid kan worden gecompenseerd met positieve effecten elders, zoals een spooronderdoorgang bij station Diemen. In het ontwerp bestemmingsplan zijn de positieve effecten op de rijtijden van buslijn 44 elders niet in cijfers uitgedrukt. De busbaan nu niet toegankelijk voor autoverkeer en de spooronderdoorgang is nog niet gerealiseerd. De combinatie van factoren maken de berekeningen gecompliceerd en onnauwkeurig. Door de spooronderdoorgang wordt naast tijdwinst voor buslijn 44 ook tijdwinst gerealiseerd voor ander verkeer. Hieruit kan men ook concluderen dat de verkeersintensiteiten in Diemen zullen toenemen. Dat heeft weer een negatief effect op de veronderstelde tijdwinst.

3. Handhaving 30 km/uur-zone

In de Reactienota stelt de gemeente Diemen dat regels, zoals 30 km/uur rijden in 30 km/uur zones, moeten worden gehandhaafd als de gemeente deze regel uitvaardigt. Tijdens de informatieve raadsvergadering op 12 maart werd medegedeeld dat ongeveer driekwart van het verkeer op de oostelijke Boven Rijkersloot harder dan de geldende 30 km/uur rijdt. De uitvoering van de gestelde 30 km/uur zone op de oostelijke Boven Rijkersloot wordt door de gemeente Diemen niet nagekomen. Reclamant noemt de stelling dat de gemeente Diemen de 30 km/uur zone kan regelen zeer twijfelachtig. Uiteraard kan de gemeente Diemen de 30 km/uur zone gaan prioriteren ten opzichte van de huidige situatie.

4. Fietzers

Reclamant geeft aan eerder in de inspraakreactie te hebben aangegeven, dat de erven langs de oostelijke Boven Rijkersloot niet goed zijn aangesloten op de fietspaden van het

hoofdverkeerstructuur. In de Reactienota is hier niets in opgenomen. In een brief verstuurd door de gemeente Diemen wordt gesteld dat het opwaarderen van het winkelcentrum Kruidenhof, mogelijke bouw van sociale woningbouw in Diemen Biesbosch en opstelling van de busbaan leidt tot een opwaardering, waardoor Diemen Zuid er weer een lange periode tegenaan kan. Reclamant vindt het jammer dat in het ontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid deze specifieke vorm van verkeersstructuur hierin ontbreekt. Daarnaast vindt reclamant dat de gemeente Diemen in het Ontwerp bestemmingsplan opties moet bekijken om het huidige fietsnetwerk in Diemen Zuid te verbeteren. In de zienswijze verstuurd op 13 april 2020 stel ik dat brommers en scooters een gevaar zijn op de fietspaden van Diemen Zuid. Een van de punten in het ontwerp bestemmingsplan is dat in heel Diemen Zuid 30 km/uur zone wordt ingesteld. Naast deze maatregel gaat het ontwerp bestemmingsplan, in het perspectief van de fietsers, vooral in op fysiek/ruimtelijke veranderingen en hoe deze veranderingen effect hebben op fietsers. Graag wil ik dat de gemeente Diemen naast het fysiek/ruimtelijke aspect ook ingaat op de uitvaardiging van regels ter vermindering van het gevaar dat brommers en scooters nu veroorzaken op de fietspaden in Diemen Zuid. Bijvoorbeeld het verbieden van brommers en scooters op gedeelten van fietspaden of brommers en scooters toelaten op de weg. Dit zijn voorbeelden, het gaat om opties die de gemeente kan onderzoeken die mogelijk een verbetering zijn voor de veiligheid van verkeersdeelnemers.

5. Openbaar vervoer

In het ontwerp bestemmingsplan wordt uitgegaan dat de buslijnen die gebruik maken van het te reconstrueren traject langere rijtijden zullen hebben. Het ontwerp bestemmingsplan is een verslechtering voor het openbaar vervoer in Diemen. De langere rijtijden worden uitgedrukt in gemiddelden. In de spits kan de toename in rijtijd flink groter zijn. Op rustige momenten misschien wel een verbetering.

Reclamant geeft aan eerder in de inspraakreactie te hebben aangegeven dat in de afgelopen periode minder buslijnen gebruik maken van de busbaan. Het toevoegen van meer buslijnen is een optie om Diemen Zuid meer te verbinden met andere wijken. Door meer buslijnen gebruik te laten maken van de busbaan wordt de door de gemeente gestelde aanleiding om in te stemmen met het ontwerp bestemmingsplan grotendeels weggenomen.

6. Hulpdiensten

De brandweer moest in de periode rond augustus 2020 vier keer uitrukken voor branden in de wijk HollandPark. Brandweerwagen Victor, gestationeerd in Amsterdam-Oost, was bij die

branden ten minste twee keer eerder bij de brand dan de collega's gestationeerd in Diemen. Brandweerwagen Victor maakte gebruik van de route Middenweg, Venserbrug, busbaan. In het ontwerp bestemmingsplan wordt de Diemerbrug als uitgangspunt genomen als de te nemen route voor hulpdiensten. Maar in de praktijk blijkt dat niet de enige route voor hulpdiensten te zijn. Hulpdiensten moeten snel en flexibel kunnen handelen. Hulpdiensten moeten zich aan veel protocollen houden, maar moeten de vrijheid hebben om te kiezen voor de beste keuze. In de Reactienota wordt een globaal beeld geschetst dat de hulpdiensten met het bestemmingsplan instemmen, mits de aanrijdtijden voldoen aan de normen. Hierbij wordt niet vermeldt welke hulpdiensten hebben ingestemd met het ontwerp bestemmingsplan. Het is wenselijk dat de gemeente Diemen op de hoogte is van alle uitvalsroutes en alle uitvalsroutes betreft in het ontwerp bestemmingsplan. In het huidige ontwerp bestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met hulpdiensten die gebruik maken van de t-splitsing in de Boven Rijkersloot aan de noordelijke ingang van de busbaan die uit de richting van de Venserbrug komen. Reclamant meent dat de t-splitsing in het ontwerp bestemmingsplan te krap en onoverzichtelijk. Door de openstelling van de busbaan neemt de verkeersintensiteit toe op de westelijke Boven Rijkersloot. Voor verkeer wordt het lastig om bij de t-splitsing hulpdienstvoertuigen ruimte te geven.

7. Geluid

In de Reactienota heeft de gemeente Diemen de berekening gegeven voor het opstellen van de geluidsbelasting in de huidige situatie voor de busbaan per dagdeel. Ook wordt hierbij gebruik gemaakt van de frequenties van de buslijnen die gebruik maken van de busbaan. De geluidsmaat L_{den} wordt uitgedrukt in decibel (dB) en maakt gebruik van de dagdelen beschreven in de Reactienota. Het geluidsniveau van de nacht telt in de berekening van L_{den} zwaarder dan overdag. Het onderzoeksbureau heeft de verkeersintensiteit berekend per etmaal en niet per dagdeel. Een verdeelsleutel is nodig om verkeersintensiteit van etmaal naar dagdeel om te rekenen. De verkeersintensiteit per dagdeel is nodig om de geluidsbelasting per dagdeel in te schatten. In het ontwerp bestemmingsplan en de Reactienota wordt de daadwerkelijke berekening en de verkeersintensiteiten per dagdeel niet gegeven voor de situatie in 2030. Het is onduidelijk hoe de gemeente Diemen de geluidsbelasting voor de situatie in 2030 heeft berekend. In de Reactienota gaat de gemeente Diemen naast de bussen uit van 3.051 motorvoertuigen dat gebruik gaat maken van de busbaan. Als merendeel van de 3.051 motorvoertuigen s 'nachts gebruik maakt van de busbaan dan levert dat een hogere geluidsbelasting. Reclamant vraagt de gemeente Diemen haar standpunt over de

	geluidsbelasting bij te stellen alsmede openheid te geven in de berekeningen voor de situatie in 2030. In de Reactienota wordt niet ingegaan op het feit dat slaapkamers van huizen gelegen aan de busbaan, zoals Speenkruid, zijn gericht op de busbaan. In de huidige situatie zijn in Diemen Zuid nauwelijks slaapkamers gericht op en voor gemotoriseerde doorgaande weg. 8. Bodem De gemeente Diemen geeft in de Reactienota aan dat de bodem wordt gesaneerd indien verontreiniging wordt aangetroffen. Voor de start van de werkzaamheden wordt een verkennend bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd. Met de kennis van eerdere onderzoeken is het aannemelijk dat de busbaan een mogelijk vervuilde puinfundering heeft. Reclamant verzoekt de gemeente alvorens in te stemmen met het ontwerp bestemmingsplan en standpunt inneemt ten aanzien van en duurzame fundering en de mogelijke kosten alreeds reserveert in de begroting. 9. Overig De gemeente kan meerdere alternatieven overwegen om de, door de gemeente Diemen veronderstelde, slechte verbindingen te verbeteren. Een fietsersbrug over de Weespertrekvaart van Holland Park naar de wijk Sniep is een mogelijkheid om wijken in Diemen met elkaar te verbinden. Fietsen is en gezonder en duurzamere alternatief. Een andere reden voor het aanleggen van deze fietsersbrug is dat de wijk Sniep weinig voorzieningen heeft, terwijl Holland Park een treinstation, metrostation en supermarkt heeft. Dit is een alternatief dat aantoont dat de aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan met minder ingrijpende maatregelen kan worden gerealiseerd en ook positieve effecten heeft op andere wijken in Diemen. In eerste instantie bestond het ontwerp bestemmingsplan uit meerdere ontwerpen, waaruit het huidige ontwerp is gekozen. De andere ontwerpen verschilden in het wel of niet inpassen van en rotonde ter hoogte van Beukenhorst en het al dan niet openstellen van de busbaan. Er is gekozen voor een ontwerp met een rotonde. Volgens de gemeente Diemen resulteert een rotonde in een veiligere verkeerssituatie en werkt snelheid remmend. Een van de niet gekozen ontwerpen bevatte een rotonde gelegen aan de zuidelijke ingang van de busbaan. Het ontwerp met een rotonde zowel bij Beukenhorst als aan de zuidelijke ingang van de busbaan zat niet tussen de keuzemogelijkheden. Het ontwerp bestemmingsplan is verantwoord waarom de gemeente Diemen voor het huidige ontwerp bestemmingsplan heeft gekozen. De redenen waarop andere ontwerpen niet zijn gekozen ontbreken. Daardoor is het niet duidelijk of een rotonde aan de zuidelijke ingang van de busbaan een verbetering kan zijn
--	--

	ten opzichte van het huidige ontwerp. Het is niet duidelijk of dezelfde voordelen voor de rotonde bij Beukenhorst gelden voor de rotonde bij de zuidelijke ingang van de busbaan. Hierbij is een mogelijke verbeterpunt door de gemeente Diemen gemist. In het ontwerp bestemmingsplan zijn geen maatregelen opgenomen die voorkomen dat autoverkeer gebruik gaat maken van het fietspad Aalscholverpad. Een aantal jaar geleden was de Randweg te Duivendrecht enkele weken afgesloten voor onderhoud. Automobilisten vanuit Diemen Zuid en Amsterdam Zuidoost konden hierdoor Amsterdam Oost niet bereiken via de Duivendrechtsebrug en vice versa. Automobilisten maakte tegen de regels in gebruik van het fietspad Reigerpad. Als oplossing zijn er toentertijd tijdelijke paaltjes geplaatst om automobilisten te weren van het Reigerpad. In het geval van openstelling van de busbaan is dit een evenredig risico. Autoverkeer tussen Diemen en Duivendrecht kan via het fietspad van het Aalscholverpad een tijdwinst pakken ten opzichte van de route Diemerdreef. Het fietspad Aalscholverpad wordt in de huidige situatie al gebruikt door voertuigen van hulpdiensten, groenvoorziening en onderhoudsdiensten. Ik ben van mening dat onder het huidige opgestelde ontwerp bestemmingsplan niet kan worden gegarandeerd dat autoverkeer wordt geweerd van het fietspad Aalscholverpad. Reclamant verzoekt de Diemen maatregelen toe te voegt aan het ontwerp bestemmingsplan om autoverkeer op het fietspad tegen te gaan. Een van de mogelijkheden kan zijn het plaatsen van een brede hoge heg tussen het autoverkeer en het fietspad. De hoge heg is ook voordelig voor de vele huismussen die langs de busbaan foerageren. Van huismussen is het bekend dat zij vaak binnen een radius van 100 meter van hun geboorteplaats blijven. Reclamant geeft aan te willen dat de vogels, zoals de huismus, in Diemen Zuid en in het bijzonder langs de busbaan kunnen blijven foerageren en nestelen. Daarnaast wil reclamant vermelden dat in het plangebied ook eksters foerageren en mogelijk ook nestelen. Het ontwerp bestemmingsplan is geen verbetering van de positie van vogels in Diemen Zuid.
Beantwoording	1. Over nut en noodzaak van de aanpassing van de verkeersstructuur in Diemen Zuid wordt verwezen naar paragraaf 1.1. 2. Uit het nieuwe verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een beperkte toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa

	4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. Door auto's ook via de nieuwe busbaan te laten rijden krijgen fietsers op de Boven Rijkersloot oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie veiliger. 3. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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 voor het doorgaande autoverkeer dan rijden door Diemen Zuid. 4. Handhaving van rijsnelheden heeft net zo'n hoge prioriteit als die van alle andere wegen. De overheid heeft de verantwoordelijkheid om alle wegen zo veilig mogelijk in te richten en het gedrag van de weggebruikers daarbij aan te sturen. De handhaving van 30 km/uur wegen heeft geen bijzondere prioriteit, maar is wel net zo belangrijk als alle andere wegen in Diemen. Handhaving van de rijsnelheid bij de Boven Rijkersloot zal daarom in de toekomst op dezelfde manier gehandhaafd worden als op andere wegen. Zie ook paragraaf 1.3. 5. Zie paragraaf 1.3 voor de gevolgen voor het busverkeer. Op dit moment is er geen aanleiding om te verwachten dat veel meer buslijnen gebruik zullen maken van deze route door Diemen Zuid. 6. De hulpdiensten hebben ingestemd met het plan, dit zijn: de politie, de brandweer en de overkoepelende veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Daarbij heeft ook de GVB toegestemd met het huidige verkeersontwerp en het ontwerp bestemmingsplan. Het verkeersontwerp en het bestemmingsplan hebben bij de belanghebbende organisaties dan ook voldoende draagvlak. Dit betreft dan ook de bruikbaarheid van het nieuwe wegontwerp in het kader van aanrijdtijden etc. 7. Er is bij het geluidsonderzoek inderdaad geen onderscheid gemaakt in dagdelen. Er kan echter wel van uit worden gegaan dat het grootste deel van de motorvoertuigen de voormalig busbaan in de spitsperiode passeert, en dus niet in de nacht. In een herijking van het verkeersonderzoek in het voorjaar van 2021 is er meer duidelijkheid verschaft over hoe de verkeerscijfers in 2030 tot stand zijn gekomen. Dit heeft dan ook tot wijzigingen in hoofdstuk 5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan geleid.
--	--

	8. De gemeente zal, indien dit financieel toelaatbaar is, de reconstructie van de busbaan zo veel mogelijk duurzaam uitvoeren. Dit betreft dus de aanleg van een duurzame fundering in de vorm van gerecycled granulaat. 9. In de totstandkoming van het verkeersontwerp zijn voor diverse verkeerssituaties verschillende varianten onderzocht en gewogen op basis van een Multi criteria analyse. Het nu voorliggende ontwerp bevat de oplossingen met de beste beoordeling. Er worden geen aanvullende maatregelen genomen om autoverkeer op het fietspad tegen te gaan. De ervaring is dat dit probleem in de praktijk zeer beperkt is en aanvullende maatregelen hinder en/of onveiligheid kunnen veroorzaken voor fietsers. 10. Uit het ecologisch onderzoek is gebleken dat als er buiten het broedseizoen wordt gewerkt, verstoring op (broedende) vogels wordt voorkomen. Bovendien zijn vogels, ook na de reconstructie van de busbaan ook nog in de gelegenheid om in het gebied te foerageren. Er worden naar aanleiding van het inrichtingsplan wat in de loop van 2021 wordt opgesteld ook aanvullende planten en bomen geplant, wat goed is voor de ecologische situatie rondom de voormalig busbaan.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De herijking van het verkeersonderzoek in het voorjaar van 2021 heeft tot een wijziging van hoofdstuk 5.2. van de toelichting geleid. Deze zienswijze geeft zelf geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6	Dossier nummer: 2021-011221
Samenvatting	Reclamant geeft aan uit de informatieve raadsvergadering op 12 maart te hebben vernomen dat ongeveer 75 procent van het verkeer op de oostelijke Boven Rijkersloot harder rijdt dan de geldende 30 km/uur. Het voornemen om 30 km/uur zone te laten gelden in Diemen Zuid en het autoverkeer hieraan te houden is naar de mening van reclamant niet realistisch. Dat komt ook doordat op de oostelijke Boven Rijkersloot al snelheidsremmende maatregelen zijn genomen, maar dat deze maatregelen niet het gewenste effect hebben. In het ontwerp bestemmingsplan zijn op het traject onvoldoende snelheidsremmende maatregelen opgenomen, waarbij in het bijzonder op de huidige busbaan. De huidige busbaan bevat in het ontwerp bestemmingsplan geen scherpe bochten of wegversmallingen en maar een enkele drempel. Reclamant geeft aan tegen de openstelling van de busbaan ben, omdat het verkeer harder dan 30 km/uur kan en gaat rijden. Het aanleggen van een fietsersbrug over de Weespertrekvaart naar de wijk Sniep is een andere mogelijkheid om Holland Park met andere wijken in Diemen te verbinden. Een andere reden voor het aanleggen van deze fietsersbrug is dat de wijk Sniep weinig voorzieningen heeft, terwijl Holland Park een treinstation, metrostation en supermarkt heeft. Dit is een voorbeeld van een alternatief dat aantoont dat de aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan met minder ingrijpende maatregelen kan worden gerealiseerd.
Beantwoording	1. Handhaving van rijsnelheden heeft net zo'n hoge prioriteit als die van alle andere wegen. De overheid heeft de verantwoordelijkheid om alle wegen zo veilig mogelijk in te richten en het gedrag van de weggebruikers daarbij aan te sturen. De handhaving van 30 km/uur wegen heeft geen bijzondere prioriteit, maar is wel net zo belangrijk als alle andere wegen in Diemen. Zie ook paragraaf 1.3. 2. Verder worden er diverse snelheidsremmende maatregelen toegepast om de weg als 30 km/uur weg in te richten en ook als zodanig te kunnen handhaven. 3. Zie voor nut en noodzaak paragraaf 1.1.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 7	Dossier nummer: <u>2021-011219</u>
Samenvatting	Reclamant voert aan dat het voorgenomen besluit in strijd is met de geest van de binnenkort in te voeren Omgevingswet vanwege het ontbreken van de burgerparticipatie. Voor Holland Park wordt er nu nagedacht over een goede doorstroming vanuit deze autoluwe wijk. Volgens reclamant had de gemeente dit bij het vorige bestemmingsplan moeten betrekken. Nu is geen mogelijkheid meer bedenkingen tegen dat bestemmingsplan kenbaar te maken. Reclamant geeft ook aan geen nut te zien in het openstellen van de busbaan en vraagt zich af welke problemen hiermee worden opgelost. Er is ook niet gekeken naar andere mogelijkheden. Reclamant voert aan dat er geen rekening gehouden wordt met de impact op de luchtkwaliteit van de bewoners van het blok langs de Ringkade. De eigenaar van de woningen en direct Belanghebbende zijn niet betrokken bij deze wijziging. Reclamant vraagt dan ook naar de gevolgen voor de bewoners door de toename van de verkeersstroom en de te filevorming op de busbaan ter hoogte van bushalte Tarwekamp? En welke gevolgen zal dat weer hebben voor de luchtkwaliteit Ook is de veiligheid van de kinderen volgens reclamant in het geding. Kinderen zijn gewend aan autoluwe busbaan en dit vergroot hun actieradius zonder zich zorgen te maken. Een 30 km zone kan worden ingevoerd maar hoe wordt dat gecontroleerd? De busbaan wordt ook gebruikt door politieauto's en andere hulpdiensten. Reclamant vraagt naar de gevolgen van het openstellen van de busbaan op dit gebruik. Ook de gevolgen ten opzichte van oversteken van de busbaan voor fietsers. Busbaan openstellen is volgens reclamant onnodige verspilling van kapitaal en natuur. De bereikbaarheid voor Holland park kan via de provinciale weg. De provincie heeft deze route al geactualiseerd en gezorgd voor een goede doorstroming. Het is ook nog eens een wijk met minder auto's, daar heeft de gemeente actief op gestuurd door minder parkeerplekken en garageruimte te creëren. Reclamant geeft tot slot aan geen reactie te hebben ontvangen op de eerder door hem ingediende inspraakreactie en voelt zich niet serieus genomen.

Beantwoording	1. 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 een informatie bijeenkomst. Vanwege COVID-19 heeft een informatiebijeenkomst naar aanleiding van het verkeersontwerp en het bestemmingsplan helaas geen doorgang kunnen vinden. 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 en het ontwerp bestemmingsplan. Een informatiebijeenkomst was niet mogelijk vanwege de Corona-maatregelen. 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 bijeenkomsten. Verder zijn de bijeenkomsten 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. 2. Voor nut en noodzaak zie paragraaf 1.1. 3. Naar aanleiding van het nieuwe verkeersonderzoek is het luchtkwaliteitsonderzoek aangepast (zie tevens nota van wijzigingen). Daaruit blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de busbaan niet verslechtert. Op sommige punten nemen de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide zelfs af door het steeds schoner worden van voertuigen. In algemene zin is geconcludeerd dat de luchtkwaliteitswaarden ver beneden de grenswaarden (blijven) liggen. Een gezond leefklimaat kan in dat opzicht daarom worden gewaarborgd.
---------------	---

	4. De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot Oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. 5. Zie paragraaf 1.2 en 1.3 over verkeer en verkeersveiligheid
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 8	Dossier nummer: 2021-011218
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende snelheidsbeperkende maatregelen opgenomen zijn dat verkeer dwingt zich aan de snelheid van 30 km/uur te houden. Doordat de buslijnen gebruik blijven maken van de busbaan kunnen maar weinig snelheidsbeperkende maatregelen worden ingevoegd en is handhaving van de 30km/uur niet mogelijk. De gemeente Diemen stelt dat openstelling van de busbaan leidt tot een verbetering van sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers die zich begeven langs de busbaan. In de eerste Ontwerp bestemmingsplan wordt dit niet als aanleiding vermeld. De gemeente Diemen heeft in het proces van het Ontwerp bestemmingsplan geen bewijs geleverd dat de omgeving rond de busbaan voor fietsers en voetgangers sociaal onveilig is. Ook heeft de gemeente niet aangetoond dat openstelling van de busbaan leidt tot meer sociale veiligheid.
Beantwoording	Zie paragraaf 1.2 en 1.3 over verkeer en verkeersveiligheid. Door het bundelen van het verkeer (auto's, fietsers, bussen en voetgangers) ontstaat er meer onderling toezicht, ook in de stille uren, en dit zal de sociale veiligheid op deze belangrijke verbindingsroute kunnen bevorderen.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 9	Dossier nummer: 2021-011217
Samenvatting	1. De tuin van reclamant grenst op 1,5 meter afstand aan de busbaan, dat geeft in de huidige situatie enige geluidsoverlast. In de nieuwe situatie verandert de busbaan, volgens reclamant, in een "snelweg" dwars door Diemen-Zuid. Een ontwikkeling waar reclamant niet aan dacht ten tijde van de koop van de woning. Met het openstellen van de busbaan vreest reclamant dat buiten recreëren helemaal geen optie meer wordt en niet alleen wegens erge geluidsoverlast maar ook de toename van uitlaatgassen (denk aan zwaar vrachtverkeer dat ook de busbaan gaat gebruiken en motoren) voor extreme stankoverlast gaat zorgen en trillingen. Verder vreest reclamant vooral in de zomer, als de bruggen vaak open staan voor de scheepvaart, voor flinke files met draaiende motoren. 2. De busbaan wordt een 30 km zone. Uit diverse onderzoeken blijkt dat weggebruikers zich zelden aan deze snelheid houden behalve als er de nodige strenge maatregelen getroffen worden zoals paaltjes, verkeersdrempels, smalle bochten, klinkers e.d. maar omdat de bus, maar ook hulpdiensten zoals brandweer, politie en ambulances gebruik moeten blijven maken van de busbaan, zal dit er niet van komen. 3. Ook is er langs de busbaan een grote kinderspeelplaats waarvan nu al veel gebruik van wordt gemaakt. Reclamant vraagt aandacht voor de veiligheid van de kinderen bij het oversteken. Ook de bouw van een school bij het zwembad zal ook voor extra toename van zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers met zich mee brengen. Kortom veiligheid in het geding, toename geluidsoverlast en stankoverlast: is daar wel rekening mee gehouden vraagt reclamant. 4. Reclamant voert aan dat uit de publicaties blijkt dat de Gemeente Diemen een van de meest verontreinigde gemeenten in Nederland is voor wat betreft luchtkwaliteit. In een brief van de Gemeente Diemen (dd. 30-01-2019) tegen het plan voor biomassacentrale Vattenfall, geeft de toenmalige wethouder zelf bij Minister Wiebes aan dat de Gemeenteraad zich ernstige zorgen maakt over verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit. 5. Tot slot vraagt reclamant naar de noodzaak om de busbaan open te stellen voor ander verkeer. Uit de beschikbare stukken blijkt dat opstelling met name bedoeld is voor

	Holland. Holland Park werd gepromoot als verkeersarme buurt met weinig autoparkeerplaatsen om auto bezit en gebruik terug te brengen. Dit is dus totaal in tegenspraak met het open stellen van de busbaan. Bewoners van Holland Park hebben genoeg mogelijkheden om met de auto Diemen Centrum te bereiken, dit hoeft niet ten koste te gaan van het woongenot van de andere (lees: "eerdere") bewoners in Diemen-Zuid, aldus reclamant.
Beantwoording	1. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. In het verkeersontwerp is de ligging van de busbaan opgeschoven waardoor de afstand tot de tuinen achter de woningen groter wordt. 2. Uit het verkeersonderzoek 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, deze toename wordt 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 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van ongeveer 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide weggedelen passen binnen de richtlijnen voor een erftoegangsweg met 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet doorgevoerd (waaronder het verbreden van de rijkswegen A1 en A10, verbetering van de doorstroming op de Provinciale weg en Daalwijkdreef en zijn in de rest van Diemen aanpassingen gedaan aan het wegennet (waaronder betere ontsluiting Bergwijkpark op de Daalwijkdreef en het toevoegen van 4 haakse bochten en een verkeerslichtregeling op de Bergwijkdreef). Hierdoor is het risico op sluipverkeer

	fors lager geworden en zijn er goede alternatieven voorhanden voor het doorgaande autoverkeer dan rijden door Diemen Zuid. Op basis van de studie naar verkeersintensiteiten zal er naar verwachting geen sprake zijn van opstoppingen in Diemen Zuid. Het verkeer wordt evenwichtiger verdeeld en de verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur gebied. Op basis van de studie naar verkeersintensiteiten zal er naar verwachting geen sprake zijn van opstoppingen in Diemen Zuid. Het verkeer wordt evenwichtiger verdeeld en de verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur gebied. Even wachten op een (op de rijbaan) halterende bus is een beeld wat prima past bij een 30km/u zone. Voor hulpdiensten wordt de mogelijkheid gecreëerd om over een overrijdbare middenas halterende bussen te passeren. Deze middenas wordt zodanig vormgegeven dat het oncomfortabel en onaantrekkelijk is om deze te passeren. Het wegontwerp is met alle hulpdiensten afgestemd en akkoord bevonden. 3. Voor verkeer en verkeersveiligheid zie paragraaf 1.2 en 1.3 4. Voor luchtkwaliteit zie paragraaf 1.4 5. Voor nut en noodzaak zie paragraaf 1.1
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 10	Dossier nummer: 2021-011213
Samenvatting	Reclamant voert aan dat de 30 km/uur-zone door het gemotoriseerd verkeer niet zal worden nageleefd. Daarnaast zal de luchtkwaliteit, door toename aan verkeer door Diemen Zuid, verslechteren hetgeen schadelijk is voor de inwoners van Diemen Zuid.
Beantwoording	Zie paragraaf 1.3 over handhaving van de 30 km/uur regel en paragraaf 1.4 over luchtkwaliteit.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 11	Dossier nummer: 2021-011212
Samenvatting	Reclamant voert aan dat het plan niet kan leiden naar een goede/veilige leefomgeving. Er zijn veel schoolgaande kinderen die dagelijks de busbaan oversteken, en dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee. Daarnaast zorgt de toename van verkeer voor meer

	fijnstof en geluidshinder. Diemen is nu al een van de meest vervuilde gemeenten van ons land. Ook zal deze route, volgens reclamant, gebruikt gaan worden voor sluipverkeer vanuit de Bijlmer naar Amsterdam-Oost waardoor er extra beweging komen qua het aantal auto's. Verder voert reclamant aan dat er een nieuw speelveld is gekomen voor kinderen en dit is gevaarlijk bij een drukke weg.
Beantwoording	Zie paragraaf 1.2 voor beantwoording van de zienswijze voor wat betreft de verkeersveiligheid. En paragraaf 1.3. voor beantwoording van de zienswijze over sluipverkeer en files. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangener en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 12	Dossier nummer: 2021-011201
Samenvatting	Reclamant is een jaar geleden in Diemen komen wonen met een balkon aan de busbaan, evenals de slaapkamer. Als de busbaan opengesteld wordt, neemt het verkeer toe evenals geluidsoverlast en luchtvervuiling. Daardoor zal de woonplezier en gezondheid er zwaar op achteruit gaan volgens reclamant. In de omgevingsvisie van de gemeente Diemen staat dat 65% van de ondervraagde vindt dat de gemeente geluidshinder en luchtvervuiling moet tegengaan voor een gezondere leefomgeving. Openstellen van de busbaan strookt daar niet mee.

	Een weg waar 30 km per uur wordt gereden is in de ogen van reclamant niet veilig. Zeker niet omdat die maximumsnelheid regelmatig overtreden zal worden. Reclamant vindt het belachelijk dat de auto anno 2021 voorrang zou krijgen. De mensen uit Holland Park zouden moeten gaan fietsen als ze naar het centrum van Diemen zouden willen. En anders moeten ze maar omrijden.
Beantwoording	Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietsers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangener en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Zie paragraaf 1.1. over nut en noodzaak.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 13	Dossier nummer: 2021-011197 + 2021-007844
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat er geen gebruik is gemaakt van de ervaringen en conclusies uit het Verkeerscirculatieplan (VCP) van 1996. Op basis van het raadsbesluit d.d. 13 september 1996 heeft de geconcludeerd dat het openstellen van de busbaan niet wenselijk is. De argumenten die daarbij zijn genoemd zijn volgens reclamant nog steeds valide en geven ook nu geen ander beeld, te weten: a. Verwachtingen ten aanzien van Sluipverkeer en verdeling van het verkeer.

	b. Uit de VCP 1996 is geconcludeerd dat bij de toename van het verkeer door de wijk door Diemen Zuid NIET zal leiden tot een afname over de Boven Rijkersloot. Ook de geringe verbetering over de verdeling over de beide bruggen levert nauwelijks iets op. c. De conclusies over geluidshinder waren over duidelijk. Uiteraard was toentertijd geen 30km regime in de berekeningen meegenomen, maar met de inrichting die wordt voorgesteld is niet anders te verwachten dan dat absoluut de 50km snelheid wordt bereikt met alle geluidsoverlast van dien. De geluidstoename laat duidelijk zien wat dit betekent. d. Zonder verder in te gaan op de andere aspecten uit het VCP van 1996 wil reclamant nogmaals benadrukken dat de gevolgen voor de veiligheid en het openbaar vervoer uiteraard achteruit zullen gaan. Mijn vraag is waarom in het voorstel op deze aspecten weinig nadruk wordt gelegd, noch dat de burgemeester -die verantwoordelijk is voor handhaving — toets of de veiligheid voldoende gewaarborgd is. De verkeersherinrichtingsplannen zijn niet aantoonbaar getoetst op veiligheid. Aanvullend op het VCP 1996 is een kostenonderzoek openstelling Busbaan uitgevoerd. In de VCP berekeningen van 1996 is berekend wat de uitvoeringskosten voor de herinrichting zijn inclusief de akoestische maatregelen vanwege toename van de geluidhinder. Omgerekend zou dat bijna 6 miljoen euro bedragen, exclusief eventuele planschade vergoeding. Reclamant vraagt of het in deze Coronatijd - waarin veel financiële schade moet worden opgevangen - deze kostenpost verantwoord kan worden. Daarnaast blijft de vraag waarom nu — in deze fase van het plan - niet een inschatting wordt gemaakt. Om een goede afweging te maken is dat nodig. Reclamant geeft aan dat de samenvatting van dit geheel de stellige overtuiging geeft dat geen of onvoldoende gebruik is gemaakt van eerdere onderzoeken en daaruit vastgestelde conclusies. Nu wordt een beeld gegeven die vertekenend is omdat niet alles in kaart is gebracht. De beslissing om de busbaan te openen welke nu aan de Gemeenteraad wordt gevraagd levert alleen maar verlies op: • Bewoners verliezen het woon- en leefgenot door geluidsoverlast en fijnstof • Het milieu wordt extra belast • De kosten zijn onverantwoord hoog en worden in feite door de burgers opgebracht • De veiligheid op straat wordt absoluut minder voor al het overige verkeer
--	--

Beantwoording	De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Zie een nadere toelichting over verkeersveiligheid bij paragrafen 1.2 en 1.3. Verder is de gemeente ervan overtuigd dat alle noodzakelijke onderzoeken wel degelijk zijn uitgevoerd en dat alle belangen van de inwoners van heel Diemen goed tegen elkaar zijn afgewogen. In paragraaf 1.1. wordt uitgebreid ingegaan op de voorgeschiedenis van het onderzoek en de besluitvorming over de verkeersstructuur van Diemen Zuid en de rol van het verkeerscirculatieplan daarin. Zie voor beantwoording van de zienswijze over nut en noodzaak paragraaf 1.1. Voor wat betreft de kostenraming en de keuze om geld uit te geven aan dit project wordt verwezen naar paragraaf 1.9.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 14	Dossier nummer: 2021-011196
Samenvatting	Reclamant maakt bezwaar en geeft aan dat er geen nieuwe weg nodig is om Holland Park en Diemen centraal te verbinden, aangezien er wel connectiviteit is tussen de twee. Door de weg open te stellen voor auto's, ontstaan er problemen op het gebied van veiligheid, lawaai en vervuiling in de speelruimte voor kinderen. Momenteel is er een enorme verkeersopstopping bij Diemerbrug, en het nieuwe plan zorgt voor meer congestie.
Beantwoording	Zie voor nut en noodzaak paragraaf 1.1. De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig

	onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Uit het nieuwste verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een beperkte toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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 voor het doorgaande autoverkeer dan rijden door Diemen Zuid. 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.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 15	Dossier nummer: 2021-011186
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat het voor de bewoners onduidelijk is wat hun te wachten staat als het gaat om de toename van het verkeer. Er wordt verwezen naar een onderzoek van 3500 extra voertuigen per dag. Dat betekent op een dag van 18 uur verkeer (nacht 0.00 uur — 6 uur niet meegerekend) tegen de 200 auto's per uur! Daar schrik reclamant van. De vraag is: Wat kun je als woonwijk aan maximaal verkeer verdragen? Niet alleen geluid, gezondheid, veiligheid en luchtvervuiling maar ook zoiets moeilijk meetbaars als de psychische belasting van verkeersdrukte en welzijn meegerekend. Aan de voornoemde laatste twee aspecten wordt volgens reclamant geen enkele aandacht geschonken in het voorontwerp. Auto's, bussen, hulpdiensten, fietsers en brommers, er zijn niet veel andere wijken in Diemen die dat allemaal in hun portfolio hebben. Diemen-Zuid is oorspronkelijk als autoluwe kindvriendelijke woonwijk ontworpen getuige de vele 'bloemkoolwijken' in dit deel. Reclamant vraagt de gemeente deze opzet in ere te houden. Reclamant geeft ook aan nog geen overtuigend zwaarwegend argument te kunnen lezen waarom het openstellen van de busbaan zo dringend nodig is. Hoe nijpend is de situatie nu voor bewoners van Holland Park en Diemen in het algemeen? Voor de autoboodschappers van Holland Park is winkelcentrum de Amsterdamse Poort in de Bijlmermeer de meest logische bestemming (ook in de situatie dat de busbaan wordt opengesteld). Met de auto zijn de Holland Parkers in een mum van tijd in winkelcentrum de Amsterdamse Poort die veel meer te bieden heeft dan het kleinere winkelcentrum Diemerplein, aldus reclamant. Voor de dagelijkse boodschappen kun je volgens reclamant lopen of fietsen naar winkelcentrum Kruidenhof. Daar zijn toch herontwikkelingsplannen? Een mooi moment om de toeloop vanuit Holland Park daarin mee te nemen. Afgezien van het huidige aanbod, zou niettemin een no-brainer zijn om een goed voorzieningenaanbod te creëren in Holland Park/Campus zelf. Een grotere Albert Heijn en nog een supermarkt erbij is een stuk eenvoudiger dan een autoweg maken. Dat is in Diemen-Noord immers ook gebeurd. Ook daar gaat het bestemmingsplan of Structuurvisie verder niet op in. Reclamant geeft aan dat er vanuit Holland Park 2 verbindingen aanwezig zijn, via de Provinciale weg langs de GVB remise/de Sniep en de 2e de Ring A10 en dan afslag Watergraafsmeer nemen. Allebei korte stukken en kindvriendelijke woonwijken mijddend. Er is met andere woorden geen noodzaak voor het opstellen van de busbaan.

	Reclamant geeft aan dat het openstellen van de busbaan autoverkeer stimuleert hetgeen juist haaks staat op al haar duurzaamheidsintenties en actieve leefstijlbevorderingsprogramma's. Het past in de Omgevingsvisie Diemen 2040 als de gemeente, in plaats van het faciliteren en beheersen van autoverkeer, zou inzetten op het voorkomen van autoverkeer. Neem daarin ook de toenemende populariteit van de elektrische fiets mee. Tot slot geeft reclamant aan dat de bewoners van Diemen het tegengaan van geluidshinder als duidelijk actiepunt voor de gemeente hebben benoemd. Verder willen de Diemenaren dat er juist meer wordt geïnvesteerd in fiets- en wandelpaden dan in autowegen.
Beantwoording	Uit het nieuwste verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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 voor het doorgaande autoverkeer dan rijden door Diemen Zuid. 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. Zie paragraaf 1.1 voor beantwoording van de zienswijze over nut en noodzaak. Naast het aanpassen van de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid zet de gemeente ook in op allerlei andere maatregelen zoals het verbreden van de Diemerbrug ten behoeve van het fietsverkeer, het onderzoek naar een nieuwe fietsverbinding tussen Plantage de Sniep en station Diemen Zuid en het uitbreiden van het aanbod aan deelmobiliteit in Diemen. In de voorbereiding van de Omgevingsvisie zijn duurzaamheid, bereikbaarheid en leefbaarheid ook belangrijke aandachtspunten.

Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 16	Dossier nummer: 2021-011172
Samenvatting	Reclamant heeft bezwaar tegen het open stellen van de busbaan voor alle en geeft aan dat dit al twee keer eerder is in voorgaande jaren onderzocht en beide keren afgewezen in verband met te veel geluidsoverlast voor omwonenden. Bovendien zal een snelheidslimiet van 30km/uur niet worden nageleefd zonder handhaving. Eventuele drempels zorgen alleen maar voor meer overlast door remmen en optrekken en door trillingen door de grond naar de huizen toe. Reclamant geeft aan dat als de sociale veiligheid in het geding zou zijn, dat het simpel is op te lossen door ook langs de busbaan de nieuwe lantarenpalen te plaatsen zoals die elders in Diemen zuid te zien zijn. Ook gezien de huidige financiële situatie in het hele land en in de gemeente zou het volgens reclamant wijzer zijn het geld wat voor deze stevige verandering nodig is, en waar zo veel protest tegen is, te besteden aan dringendere zaken. De wijk Holland park heeft een prima ontsluiting om Diemen zuid heen om het winkelcentrum Diemerplein te bereiken per auto zegt reclamant. Fietzers kunnen al overal met gemak en veilig door Diemen heen.
Beantwoording	Voor beantwoording van de zienswijze over nut en noodzaak zie paragraaf 1.1. en voor wat betreft de financiering van het project en de gemaakte keuze om geld hieraan te besteden wordt verwezen naar paragraaf 1.9. Handhaving van rijsnelheden heeft net zo'n hoge prioriteit als die van alle andere wegen in Nederland. De overheid heeft de verantwoordelijkheid om alle wegen zo veilig mogelijk in te richten en het gedrag van de weggebruikers daarbij aan te sturen. De handhaving van 30 km/uur wegen heeft geen bijzondere prioriteit, maar is wel net zo belangrijk als alle andere wegen in Diemen. Handhaving van de rijsnelheid bij de Boven Rijkersloot zal daarom in de toekomst op dezelfde manier gehandhaafd worden als andere wegen. Zie ook paragraaf 1.3 De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede

	ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 17	Dossier nummer: 2021-011005
Samenvatting	Reactie Tennet over afwezigheid beschermingsregime van 150 kV tracé.
Beantwoording	In het vast te stellen plan wordt een dubbelbestemming 'leiding-hoogspanning' toegevoegd.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt tot wijziging van het plan. De dubbelbestemming 'leiding-hoogspanning' is toegevoegd aan de regels en de verbeelding, ter plaatse van het 150kv tracé van Tennet.

Zienswijze 18	Dossier nummer: 2021-010653
Samenvatting	Reclamant geeft aan op het voorontwerp een inspraakreactie te hebben ingediend, persoonlijk te hebben ingesproken op de raadsvergadering van 12 maart 2020, en een Sinterklaasgedicht ingestuurd op 5 december 2020 met daarin alle bezwaren op rijm. Ook zijn alle belangrijke argumenten tegen het ontwerp ingebracht door vele buurtbewoners waarvan een groot deel zich verenigd heeft in de buurtgroep Verkeerd Door Diemen Zuid. Deze argumenten zijn overtuigend genoeg: het openstellen van de busbaan leidt tot meer autoverkeer dwars door en woonwijk, waardoor er meer ongelukken gaan gebeuren, meer vervuiling is, meer geluidsoverlast, kortom en verslechtering van de leefomgeving. Reclamant geeft nu in de zienswijze aan niet overtuigd te zijn van de noodzaak voor het openstellen van de busbaan. In het ontwerp bestemmingsplan is in hoofdstuk 1.1, aanleiding en doel, het volgende aangegeven: <i>"De voornaamste reden hiervoor is de dat de nieuwe woonwijk 'Holland Park' beter aangesloten moet worden op de rest van Diemen voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en autoverkeer."</i>

Reclamant stelt dat fietsers en voetgangers in de huidige situatie al een goede aansluiting hebben en ligt de wijk Holland Park naast Station Diemen Zuid, en goede en verbinding via bus, trein en metro is daarmee al aanwezig. Gezien de goede verbinding tussen Holland Park en Diemen Centrum via de Daalwijkdreef (prettig om de woonwijken heen in plaats van erdoorheen) is de vraag of de autoverbinding nodig is, aldus reclamant. De vraag is dan ook, wie er behoefte

heeft aan een extra verbinding voor auto's die dwars door woonwijken gaat, ten koste van de veiligheid en leefbaarheid in die woonwijken?

Deze vraag is eerder gesteld in de inspraakronde en helaas niet beantwoord. In de reactienota van 24-11-2020 wordt namelijk aangegeven dat er geen uitgebreide peiling is uitgevoerd onder bewoners van Holland Park noch onder de bewoners van Diemen Zuid of Diemen Centrum of zij behoefte hebben aan een alternatieve autoroute tussen Holland Park en Diemen Centrum (zie pagina 12 uit de reactienota). Hierop is een enkele uitzondering: de Ouderenpartij heeft op 17 april 2019, tijdens de inloopavond voor buurtbewoners over de openstelling van de busbaan in het Kruitvat, een peiling onder 13 bezoekers gehouden. Hieruit bleek dat drie kwart van de bezoekers tegen het plan was. Deze uitslag geeft te denken en is op zijn minst aanleiding om een bredere peiling uit te voeren onder een grotere groep inwoners uit alle betrokken wijken voordat er een ontwerp wordt gemaakt. Hoewel de gemeente deze uitgebreidere peiling dus helaas niet heeft uitgevoerd, heeft ze wel een andere enquête gedaan, de omgevingsvisie, uitgevoerd onder 818 Diemenaren, zie hiervoor het huis aan-huis blad "Diemen info" van december 2020. Daarin is te lezen hoe men in Diemen denkt over de inrichting van de leefomgeving en wat daarin prioriteit moet krijgen in de toekomst. Gelukkig geeft deze omgevingsvisie indirect ook heel relevante informatie met betrekking tot dit onderwerp (de vraag of er een noodzaak is om een busbaan open te stellen voor autoverkeer en of de lusten opwegen tegen de lasten). Uit de antwoorden blijkt namelijk dat veruit de meeste inwoners er de voorkeur aan geven dat de gemeente investeert in betere fiets en wandelroutes t.o.v. het investeren in betere wegen voor auto. Er lijkt dus op voorhand al zeer weinig vraag naar nieuwe autoverbindingen. En op de vraag wat de gemeente moet doen om de leefomgeving gezonder te maken is het meest gekozen antwoord dat de gemeente de effecten van geluidshinder en luchtvervuiling moet tegengaan (65% kiest dit antwoord).

Reclamant geeft aan dat Luchtvervuiling en geluidshinder zaken zijn waar veel mensen in Diemen last van hebben en zich zorgen om maken. Het openstellen van de busbaan leidt tot hogere geluidshinder en meer luchtvervuiling. In het ontwerp bestemmingsplan wordt

	genoemd dat dit niet alleen geldt voor de omwonenden, maar ook voor de twee basisscholen (de Ark en het Atelier) en het gezondheidscentrum Diemen Zuid. Hoewel misschien de maximaal toelaatbare waarden nog niet overschreden worden, worden ze wel dichterbij benaderd. En dat is zeer onwenselijk voor een dorp dat vanwege zijn geografische ligging (omsloten door snel- en spoorwegen) nu al een flinke geluidshinder en luchtvervuiling kent. Niet voor niets uitte bewoners in de omgevingsvisie in groten getale de wens dat de gemeente zich inspant om geluidshinder en luchtvervuiling te verlagen om zo voor iedereen een gezondere leefomgeving te creëren. Reclamant geeft verder aan dat door de Covid-19 pandemie er overal veel minder auto wordt gereden en zijn mensen weer meer het fietsen en wandelen in hun directe leefomgeving gaan waarderen. Voor de gezondheid en het milieu is dit natuurlijk beter. Het lijkt me ook logisch dat de gemeente blijvend wil stimuleren dat mensen voor korte stukjes binnen Diemen ook vooral blijven fietsen en lopen en juist niet de auto nemen naar hun bestemming. En een goed gemeentelijk beleid kan daar aan bijdragen, zie bijvoorbeeld het inspirerende voorbeeld uit Barcelona waarin hele wijken volledig autoluw en groener werden gemaakt en hoe dit de gezondheid van de inwoners en leefbaarheid in de buurt enorm ten goede is gekomen.
Beantwoording	Voor beantwoording van de zienswijze over nut en noodzaak wordt verwezen naar paragraaf 1.1. Het is gebleken dat veel bewoners langs de busbaan tegen het plan zijn. Er zijn bij de gemeente echter ook reacties binnengekomen van bewoners langs de Boven Rijkersloot Oost die juist voor het plan zijn omdat de verkeerssituatie daar onvoldoende veilig is. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidshinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaarden. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietsers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente

	wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 19	Dossier nummer: <u>2021-010652</u>
Samenvatting	Reclamant heeft de volgende bezwaren: 1. Er is geen nut of noodzaak aanwezig voor de verkeersmaatregelen die nu worden voorgesteld. Holland Park is ingericht als autoluwe woonwijk. De inwoners van deze wijk gaan, vanwege het regelmatig opengaan van de bruggen, file willen vermijden en daarom buitenom naar Diemen Centrum rijden. 2. Het verkeer zal in de praktijk harder dan 30 km gaat rijden aangezien er niet gehandhaafd zal worden bij en 30 km weg. Het uitgangspunt is dat 30 km zelfregulerend is. 3. De overlast gaat toenemen en zal grotere veiligheidsrisico's opleveren. Vooral omdat de busbaan tussen scholen, kinderopvang en de kinderspeelplaats ligt. 4. Openstelling van de busbaan voor alle verkeer gaat sluipverkeer in de hand werken. Hierdoor ontstaat er overlast. 5. Diemen is de 4de meest vervuilde gemeente van Nederland. Dit komt omdat Diemen wordt omringd door de A1, A2, A10 en de A9 alsmede vliegroutes voor Schiphol. Nog en doorgaande weg via Diemen gaat voor meer milieuvervuiling zorgen. Daar komt nog bij dat de busbaan 2 haltes heeft, waar de bus stopt, waar de automobilist moet wachten met draaiende motor wat zorgt voor extra geluidsoverlast en fijnstof. We leven in een wereld met klimaatverandering en in het hele land zijn steden bezig met het autoluw maken voor bewoners en wat doet Diemen: het bevorderen van extra autobewegingen
Beantwoording	1. Zie paragraaf 1.1. 2. Het uitgangspunt is dat de inrichting van een 30 km/gebied zodanig is dat een snelheid van 30 km/uur ook realistisch af te dwingen is. Handhaving van rijsnelheden heeft net zo'n hoge prioriteit als die van alle andere wegen in Nederland. De overheid heeft de verantwoordelijkheid om alle wegen zo veilig mogelijk in te richten en het gedag van de

	weggebruikers daarbij aan te sturen. De handhaving van 30 km/uur wegen heeft geen bijzondere prioriteit, maar is wel net zo belangrijk als alle andere wegen in Diemen. Handhaving van de rijsnelheid bij de Boven Rijkersloot zal daarom in de toekomst op dezelfde manier gehandhaafd worden als andere wegen. 3. De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. zie ook paragraaf 1.2 over verkeersveiligheid (voor kinderen). 4. Zie paragraaf 1.3 over 30km/uur en sluipverkeer. 5. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 20	Dossier nummer: 2021-010647
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat de busbaan op 10 meter afstand van de keuken en slaapkamer bevindt. Het openstelling zal daarom grote gevolgen hebben voor de gezondheid en welzijn. In de plannen is aangegeven dat 11.000 auto's dagelijks langs de woning van reclamant zullen rijden en soms ook in de file staan. De geluidsoverlast en uitstoot van giftige stoffen zullen hierdoor volgens reclamant enorm toenemen. In de omgevingsvisie van de gemeente Diemen staat dat 65% van de ondervraagde vindt dat de gemeente geluidshinder en luchtvervuiling moet tegengaan voor een gezondere leefomgeving. Reclamant vraagt dan welke waarde de gemeente nog aan haar Omgevingsvisie hecht en aan de mening van haar bewoners? Reclamant vraagt de gemeenten om alvorens de busbaan open te stellen: 1) de woning van reclamant volledig te isoleren op alle geluiden van buiten op de kosten van de gemeente en 2) Het luchtreinigingssysteem te installeren en te onderhouden in de woning op de kosten van de gemeente. Reclamant geeft aan alle mogelijke juridische stappen te ondernemen om opening van de busbaan tegen te houden en de gemeente aansprakelijk stellen voor de schade die hiervan zal voortvloeien.
Beantwoording	Uit het nieuwste verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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 voor het doorgaande autoverkeer dan rijden door Diemen Zuid. Op basis van de studie naar verkeersintensiteiten zal er naar verwachting geen sprake zijn van opstoppingen in Diemen

	Zuid. Het verkeer wordt evenwichtiger verdeeld en de verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur gebied. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangener en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Indien u directe schade ondervindt van het plan om de busbaan open te stellen kunt u bij de gemeente een verzoek om planschadevergoeding indienen. Zie ook paragraaf 1.9 over planschade en kosten. De gemeente is niet voornemens om actief woningen te isoleren en luchtfilters te plaatsen in de woningen langs de busbaan omdat de wettelijke grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit niet overschreden worden. Er is daarom geen directe aanleiding om maatregelen te treffen.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 21	Dossier nummer: 2021-010150
Samenvatting	Reclamant wordt vertegenwoordigd door DAS rechtsbijstandsverzekering. Reclamant is intensief betrokken bij de buurtgroep "VerkeerD door Diemen Zuid". Reclamant heeft de zienswijze van 5 januari 2021 die namens de buurtgroep en de door haar vertegenwoordigde bewoners, waaronder reclamant, heeft ingediend medeondertekend. Bij deze zienswijze hoort

	en bijlage met de bevindingen van de Nederlandse Stichting Geluidhinder van 22 december 2020. Middels deze zienswijze laat DAS rechtsbijstand weten de gemachtigde van reclamant te zijn en herhaalt de bezwaren zoals ingediend door de buurtgroep.
Beantwoording	De beantwoording van deze zienswijze zal aan bod komen bij dossiernummer 2021-009059 (zienswijze van VerkeerDdoorDiemenZuid).
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 22	Dossier nummer: 2021-010075
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat uit onderzoek van SWOV blijkt dat 6% van het totaal aantal verkeersdoden vallen op 30km/uur gebieden, omdat er vaak veel sneller gereden wordt. In de huidige situatie komt het regelmatig voor dat busjes over de busbaan scheuren en voor gevaarlijke situaties zorgen. Reclamant geeft aan dat er veel meer luchtverontreiniging zal zijn dan nu en dat terwijl er door zo dicht bij de ring van Amsterdam te wonen al zoveel luchtverontreiniging is. Reclamant vindt het veel zinvoller om in te steken op autoluw gebied in heel Diemen en alleen een paar grote wegen door te laten stromen. Stimuleren van de fiets is wat ook voor de algemene gezondheid beter is. Ook geluidshinder draagt bij aan een ongezonde leefomgeving.
Beantwoording	Zie paragraaf 1.2 i.v.m. met verkeersveiligheid en paragraaf 1.4 over luchtkwaliteit. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente

	wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Naast het aanpassen van de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid zet de gemeente ook in op allerlei andere maatregelen zoals het verbreden van de Diemerbrug ten behoeve van het fietsverkeer, het onderzoek naar een nieuwe fietsverbinding tussen Plantage de Sniep en station Diemen Zuid en het uitbreiden van het aanbod aan deelmobiliteit in Diemen
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 23	Dossier nummer: 2021-010073
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat er heel veel voorstanders zijn voor het openstellen van de busbaan. De tegenstanders zijn tegen openstelling van de busbaan omdat de meeste in de buurt van de busbaan wonen en openstelling hun eigen belangen zou schaden, maar de meeste maken wel regelmatig gebruik van de Boven Rijkersloot zonder rekening te houden met de belangen van de bewoners die daar wonen. Ooit is deze doorgaande route, die nu de busbaan vormt, afgesloten voor normaal verkeer en is van de Boven Rijkersloot de enige doorgaande route door Diemen-Zuid gemaakt. Door de groei van Diemen en toename van verkeer in het algemeen is de verkeersstroom op de Boven Rijkersloot de afgelopen tientallen jaren sterk toegenomen, meestal met regulier verkeer maar ook wel met sluipverkeer. Het destijds omgedraaide en verbouwde -en in de nabije toekomst te moderniseren winkelcentrum Kruidenhof en ook het ge upgrade Duran Sportcentrum met zwembad en de vergrootte basisschool de Ark en de (nu toch blijvende) basisschool Het Atelier zorgde voor groei van verkeer via de Boven Rijkersloot o.a. vanuit delen van Amsterdam Zuidoost maar ook uit Diemen zelf. Voor de bevoorrading van de uit te breiden Jumbo supermarkt, andere winkels en meerdere pakketpunten in winkelcentrum Kruidenhof rijdt er inmiddels ook veel commercieel (vracht)verkeer via de Boven Rijkersloot. Met de uitbreiding van winkelcentrum Diemerplein en uitbreiding van de parkeermogelijkheden aldaar is dit winkelcentrum ook gaan fungeren als regio winkelcentrum (zoals de toenmalige politiek ook beoogde) en komt er ook verkeer vanuit o.a. Amsterdam zuidoost en Holland Park om via de Boven Rijkersloot naar dit winkelcentrum of de weekmarkt op het Diemerplein te gaan. Met de verdere groei van Campus Diemen Zuid, Holland Park, Winkelcentrum

Kruidenhof, een nieuwe sporthal, eventueel een nieuwe middelbare school, de uitbreiding van sporten en buitensportaccommodatie en de in Diemen-Centrum gevestigde gemeentelijke diensten (zoals oa. gemeentehuis, burgerzaken en gemeentewerf) in Diemen zal de groei van verkeer in de nabije toekomst doorgaan en dit verkeer kan dan door Diemen-Zuid alleen via de toch al te drukke Boven Rijkersloot.

In tegenstelling tot huidige en volgens plannen nieuw ingerichte opengestelde 'busbaan' zijn er geen fietspaden direct langs de doorgaande route Boven Rijkersloot en zijn diverse woonerven en veel individuele woningen per fiets uitsluitend bereikbaar door fysiek te fietsen op de Boven Rijkersloot zelf, waarbij fietsers extra gevaar (open tussen de steeds drukker wordende stroom auto's en vrachtauto's. Veel kinderen moeten meerdere malen per dag de Boven Rijkersloot oversteken om van huis naar school, sporthal/zwembad en naar de speelplaatsen en vice versa te gaan.

Het aantal verkeersbewegingen is inmiddels al zodanig dat dit voor de Boven Rijkersloot en de daar aan omliggende woningen een te grote verkeersdruk is in gevaarzetting, geluidsbelasting en luchtvervuiling en dit zal in de toekomst dus nog verder toenemen.

Omdat verkeer zich niet makkelijk via alternatieven zoals bijvoorbeeld de ring A10 laat sturen is reclamant daarom van mening de huidige verkeersdruk en een groei in de toekomst onhoudbaar is en dat er alternatieve routes door Diemen-Zuid moeten komen waarbij de extra route door openstelling van de busbaan een zeer goede optie is, omdat de verkeersstroom zo beter verdeeld zal worden over beide routes. Op die manier zal er voor beide routes weer een aanvaardbaar aantal verkeersbewegingen met bijbehorende lasten zal zijn, met dan ook een groot voordeel voor fietsers op de Boven Rijkersloot, omdat daar geen vrij liggende fietspaden aanwezig zijn. Bovendien zal er naast een meer evenwichtige verdeling over de twee routes een betere verdeling van verkeersdruk ontstaan bij de twee bruggen over de Weespertrekvaart en dit zal dan automatisch ook een evenwichtigere verdeling geven bij de kruispunten over de Hartveldseweg/Muiderstraatweg, zodat het nu zwaar belaste kruispunt Hartveldseweg/Beukenhorst (bij Diemerbrug) ontlast zal worden.

Bij het uitbreiden en upgraden van Diemen met oa. extra wijken (oa. Holland Park, Sniep) en de sport- en commerciële voorzieningen, etc. en de groei van inwonersaantal, mag de gemeente Diemen de hierbij groeiende verkeersstroom niet bij de reeds van

	oudsher bestaande beperkte verkeerssituatie laten en mag zij dit niet afwentelen een bepaalde groep bewoners in een bepaalde wijk en is het dus noodzakelijk dat ook de verkeersstructuur wordt aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen en daarvoor is dit ontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid zonder meer cruciaal.
Beantwoording	De gemeente vindt het fijn dat uw reactie positief is en dat u een voorstander bent van het plan. Het belang om de verkeersveiligheid op de Boven Rijkersloot Oost te vergroten is een zwaarwegend argument voor de voorgestelde aanpassing van de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid. Het uitgangspunt is het creëren van een veilige verkeerssituatie voor elke weggebruiker in Diemen Zuid.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 24	Dossier nummer: <u>2021-010069</u>
Samenvatting	Reclamant is tegen het openstellen van de busbaan vanwege de volgende redenen: - vanwege de veiligheid zullen snelheidsbeperkende maatregelen, zebrapaden en geen bochtverbredingen waardoor ambulances, brandweer en politieauto's ernstige hinder ondervinden en mogelijk te laat op de plaats des onheils aankomen, het gaat vaak om levensbedreigende situaties. - Bewoners met hun tuin, ca. 32, aan de busbaan zullen veroordeeld worden tot bermtoeristen. Naar ik heb begrepen wordt de busbaan mede aangelegd voor bewoners van Holland Park. Zouden deze bewoners winkelcentrum Kruidenhof willen bezoeken dan is de afstand van Bergwijkdreef naar Kruidenhof ca. 1,5 km en de tijdsduur 2 min. Die route gaat over een klein deel van de Boven Rijkersloot, dus niet over de busbaan. De snelste route van Bergwijkdreef naar Diemen centrum is Daalwijkdreef, Provinciale weg, Muiderstraatweg, Pr. Bernardlaan en Wilhelminalaan, tijdsduur 6 min. - Verkeer komende van de A-1 neemt de Muiderstraatweg, verkeer van de A-2 Gaasperdammerweg. Eventueel toekomstig verkeer uit de Griend via de Gooiseweg, Daalwijkdreef enz. De gemeente hoeft alleen te zorgen voor extra verkeersborden met Diemen-Centrum. Reclamant denk dat dat mogelijk is binnen het bedrag welke nodig is voor het aanleggen van een busbaan(ca. 2.000.000 euro). Van het geld dat overblijft kan een laad-losplaats ten behoeve van de winkeliers op Kruidenhof gerealiseerd worden op de plek van de huidige

	opslagplaats van gemeentegoederen ter hoogte van de Diemerdreef/ hoek Tarwekamp. Makkelijker voor de chauffeurs en veiliger voor voetgangers.
Beantwoording	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 is in samenspraak met openbaar vervoer en hulpdiensten opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de mogelijkheid dat hulpdiensten kunnen inhalen. De mogelijke vertraging voor het openbaar vervoer is binnen de uitgangspunten geminimaliseerd. Hierbij is 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 geen bezwaren te hebben tegen het plan. De aanrijdtijden blijven binnen de norm na de aanpassing van de verkeersstructuur. Met het vastgestelde ontwerp blijven de aanrijdtijden voor alle hulpdiensten binnen de norm. Afgelopen tijd heeft er tijdens de uitwerking van het ontwerp veelvuldig overleg plaatsgevonden met de verkeerscommissie, waarin brandweer, politie en GVB zitting hebben. Daarnaast is er over het openbaar vervoer afstemming met de Vervoerregio Amsterdam en GVB. Alle partijen hebben ingestemd met het nu voorliggende ontwerp. Uit het nieuwe verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het

	hoofdwegennet 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 voor het doorgaande autoverkeer dan rijden door Diemen Zuid. 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. De gemeente is zelf niet van plan om het gebudgetteerde bedrag voor de aanpassing van de verkeersstructuur in Diemen Zuid voor andere doeleinden te reserveren. Zie voor de kosten en de dekking daarvan ook paragraaf 1.9. Mocht het plan niet doorgaan dan kan op dat moment een heroverweging plaatsvinden inzake de inzet van dan vrijkomende budgetten.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 25	Dossier nummer: 2021-010065
Samenvatting	Reclamanten geven aan van verschillende bewoners van Holland Park te hebben vernomen dat er geen behoefte is aan een nieuwe weg naar het winkelcentrum, maar eerder een eigen nieuw winkelcentrum waar zij hun boodschappen kunnen doen. De wens is een goed en breed fietspad. Daarom begrijpen reclamanten niet dat de gemeente de busbaan open wil stellen voor autoverkeer. Heel Nederland gaat van het autoverkeer af door woonwijken. Reclamanten menen dat de gemeente niet naar de wensen van de burgers luistert. De kinderen die daar spelen, en naar school gaan, worden nu blootgesteld aan allerlei nadelige gevolgen, zoals fijnstof etc. en gevaar voor ongelukken bij het oversteken. Reclamanten vragen naar de handhaafbaarheid van de 30 km/uur maatregel en geven aan dat er in de spitsuren veel sluipverkeer gaat ontstaan en wederom weer extra fijnstof uitstoot en geluidsoverlast etc. Reclamant merkt nog op dat de gemeente 2 miljoen euro in deze tijd wel beter kan besteden, zoals ondersteunen van winkeliers die het nu zeer moeilijk hebben en de bouw van woningbouw.
Beantwoording	

	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 1.1, 1.2 ,1.3 en 1.4. De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. De gemeente vindt het zeer belangrijk dat de verkeerssituatie in alle wijken van Diemen veilig is, dus ook in Diemen Zuid. Daar staat tegenover dat er investeringen gedaan moeten worden om dit voor iedereen te waarborgen. Zie ook paragraaf 1.9.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 26	Dossier nummer: 2021-010038 (=daadwerkelijke zienswijze) + 2021-009635 (=begeleidende brief)
Samenvatting	Deze zienswijze is ingediend door en namens de leden van de buurtgroep VerkeerD door Diemen Zuid. Deze zienswijze bestaat uit drie delen: 1. De zienswijze d.d. 5 januari 2021 (zienswijze nr. 26) 2. Bijlage 1: Zienswijze van Nederlandse Stichting Geluidhinder (zienswijze nr. 27) 3. Bijlage 2: Aanvulling van zienswijze van 5 januari die ingaat op de niet beantwoorde vragen aangaande de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan. De buurtgroep VerkeerD door Diemen Zuid vertegenwoordigen bijna 400 bewoners uit Diemen Zuid. Reclamanten willen vooraf benadrukken dat de vele vragen die zij aan het College hebben gesteld in de voor het merendeel niet zijn beantwoord, daarom worden deze vragen in de zienswijze herhaald. Reclamanten hebben de volgende bezwaren: De wens van het College is om Holland Park beter te laten aansluiten op de rest van

Diemen. De noodzaak waarom de huidige verbinding niet voldoet wordt niet gegeven. De bewoners van Holland Park hebben immers een zeer goede verbinding met alle vormen van mobiliteit. De wandel- en fietsverbinding is super goed en kan mogelijk in de toekomst nog verbeterd worden met een fietsbrug over de Weespertrekvaart conform verzoek haalbaarheidsonderzoek, d.d. 29-10-2020, van de Ouderen Partij Diemen. Het Openbaar Vervoer is optimaal met gegarandeerde aankomst- en vertrektijden (o.a. dankzij de vrije busbaan) en ook met de auto is Diemen Centrum en winkelcentrum Diemen Zuid goed bereikbaar. Tevens hebben de bewoners van Holland Park nooit aangegeven – nog heeft de Gemeente er onderzoek naar gedaan – dat er behoefte is aan een nieuwe extra autoverbinding.

2. Het ontwerpbestemmingsplan kenmerkt zich door vele aannames en veronderstellingen. Zo wordt verondersteld dat – mocht het openstellen van de busbaan tot verkeersoverlast zorgen - er aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Het beleid van het College om zonder onderzoek de plannen door te zetten en voor zich uit te schuiven is ondoordacht, kortzichtig en getuigt van het niet serieus nemen van de reacties. Het toont tevens disrespect voor de zorgen en het woongenot van de omwonenden. Het College steekt de kop in het zand en legt toekomstige problemen op het bordje van de bewoners die, zodra de weg opengesteld is, moeten aantonen dat de veiligheid en woonbeleving ernstig in het gedrang zijn. Dit getuigt van korte termijn visie en het koste wat kost door willen drukken van niet goed doordachte plannen. Wij maken ernstig bezwaar tegen de wijze waarop planvorming tot stand is gekomen en het niet vaststellen van beheersmaatregelen voor toekomstige overlast. Zonder onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen die de verkeersoverlast zullen beperken – en die tevens tegemoetkomen aan de eisen van het GVB en de hulpdiensten – kan door de Raad vooraf geen goede afweging worden gemaakt. Het College doet geen moeite om vooraf aanvullende maatregelen te bepalen. Wij begrijpen dat, omdat wij ervan overtuigd zijn dat die er niet zijn. Wij keuren deze beleidskeuze ernstig af. Voor al het autoverkeer dat naar Diemen Zuid rijdt via de hoofdwegen* geldt een 50km regime. Met deze aanvoerroutes zal een automobilist zijn snelheid op het nieuw in te richten plangebied niet aanpassen. Dit wordt nog versterkt door het feit dat het aanpassingsgebied een dusdanige weginrichting krijgt die nauwelijks afwijkt van de huidige. Sterker nog, de wegbreedte van de busbaan wordt zelfs verbreed, blijft in asfaltverharding behouden en er worden verkeersdrempels geplaatst ter hoogte van halte plaatsen. Verbreding van de weg, het ruimer maken van de bocht en de inrichting in asfalt werkt harder rijden in de hand.

Daarom worden 30 km volgens CROW in klinkers aangelegd. Uit eigen snelheidsmetingen van de gemeente in 2015 op een 30 km weg in Diemen Zuid, ingericht met klinkers en voorzien van veel bochten, is aangetoond dat 2/3 te hard rijdt. Daarnaast veroorzaken drempels volgens (<https://www.verkeerskunde.nl/vraag-en-antwoord/wat-moet-de-afstandtussen-drempels-zijn>) op wegen waar busvervoer of vrachtvervoer rijdt voor trilling en geluidsoverlast.

Wij zijn van mening dat de stellingname van het College dat met de introductie van een 30 km regime, tezamen met enige snelheid reducerende maatregelen, absoluut niet tot het gewenste rijgedrag van 30 km p/u zal leiden en tevens trillingen- en geluidsoverlast veroorzaken.

3. Volgens uitspraak van de Wethouder blijkt dat met de groei van Holland Park het aantal autobewegingen door Diemen Zuid niet toeneemt. College is voornemens de Busbaan open te stellen voor alle verkeer waarbij volgens het rapport van Goudappel & Coffeng d.d. 27-6-2017 een minimale toename van 3051 tot 3500 verkeersintensiteiten per etmaal de Busbaan passeert en zelfs 7000 voertuigen acceptabel gevonden wordt. De vergelijking dat het aantal autobewegingen door Diemen Zuid daarop niet toeneemt is irrelevant ten opzichte van de overlast die de bewoners aan de Busbaan in de toekomst krijgen in relatie tot de huidige overlast. Wij zijn van mening dat het College niet met de beleidsmatige ontwikkelingen meegaat op het gebied van verkeersstromen die door woonwijken gaan. De wens van de bewoners om de woonwijk autoluw te maken of te houden is strijdig met de wens van het College door het openen van een extra weg en past ook niet in de landelijke ontwikkelingen in Nederland om woonwijken autoluw te maken. De opening van de busbaan getuigd van het zogenoemde oud-denken, geen toekomst visie en past niet in de landelijke ontwikkelingen. Het stimuleren van autogebruik is onwenselijk en past niet binnen de landelijke maatstaven.

4. Het verkeersmodel dat is toegepast geeft aan dat de verwachting is dat meer verkeer door Diemen Zuid zal rijden bij het openen van de busbaan dan momenteel het geval is. Dit wordt bewezen uit variant 1 (zie varianten onderzoek Goudappel & Coffeng juni 2017) bij openstelling van de busbaan met een 50km inrichting. Deze inrichting zal leiden tot meer dan 11.000 autobewegingen per etmaal. De Gemeente heeft dit idee afgekeurd. Juist omdat de inrichting niet 30km-proof kan worden ingericht dreigt een

catastrofe voor omwonenden op veiligheid en woongenot (geluid, trillingen en schone lucht). Het is naar onze mening absoluut van belang dat de verwachte autobewegingen grondig opnieuw worden vastgesteld. Dit is niet alleen noodzakelijk omdat de eerdere cijfers van 2015 alweer dusdanig verouderd zijn, maar ook omdat aan deze cijfers veel conclusies zijn verbonden. In de reactienota van 3-12-2020 wordt vermeld dat 7000 bewegingen acceptabel zijn; het rapport van Goudappel & Coffeng uit 2017 spreekt van acceptabel bij 6000 bewegingen.

Zo zijn ook de geluids- en milieunormen op de eerdere cijfers van 2015 gebaseerd. De normen voor geluid en milieu worden met een hogere verkeersintensiteit uiteraard nog meer overschreden maar daar wordt aan voorbij gegaan.

Wij zijn van mening dat vanwege de verouderde cijfers en de discussie over de uitgangspunten en juistheid van deze cijfers (maximaal 4000), er geen besluit mag worden genomen over de hoofden van bewoners zonder gedegen her-/onderzoek of nog beter een second opinion.

5. De conclusie in het rapport van Goudappel & Coffeng, juni 2017, geeft aan dat de gekozen variant 2 weinig bijdraagt aan de doelstelling. Deze was namelijk om de verkeersrelatie tussen Holland Park en het centrum van Diemen te versnellen. Later kwam de wens van het College de Venserbrug te ontlasten terwijl het rapport juist een relatief grote groei van verkeer op de Venserbrug weergeeft. Wij zijn van mening dat er geen acceptabele variant uit de variantenstudie naar boven is gekomen die aansluit bij de opdracht, namelijk verbetering van de verbinding tussen Holland Park en Diemen-Zuid /Centrum. Op basis van het rapport heeft het College een verkeerd besluit genomen.

6. Het College geeft geen openheid over de uitgangspunten die basis zijn geweest voor de doorrekening van het verkeersmodel. Zij tonen niet aan op basis van welke ontwikkelingen de toekomstige autobewegingen binnen de verwachtingen blijven. Zeker is dat het plangebied tussen Amsterdam Arena en Duivendrecht duizenden extra bewoners zal krijgen. De druk op de kortste route naar de A10 of Amsterdam-Oost zal in dit geval enorm toenemen door verkeersdeelnemers die van buiten Diemen komen. Wij vinden het onbegrijpelijk en onacceptabel dat het College meewerkt tot het aanmoedigen van sluipverkeer door onze buurt.

7. Het college wil het gekozen verkeersontwerp van RHDHV niet toelichten, dat wil zeggen openheid geven welke parameters als uitgangspunt zijn genomen. Deze stellingname van het College zorgt voor onrust en het toont aan dat de democratische gedachten om bewoners

inspraak te geven een farce is. Alleen door een tweede verkeersdeskundige partij (Antea) de toets te laten doen laat de Gemeente zien dat zij samenwerking en openheid wil. Door toelichting te geven op het verkeersmodel zou het College zich transparant en welwillend tonen richting de bewoners en vertrouwen winnen. Ook aan dit verzoek van de bewoners wil het College niet meewerken. Wij zijn van mening dat met de interpretatie van de verkeersvariant onjuiste conclusies zijn getrokken. Ieder weldenkend mens begrijpt dat met de reductie van een 50km naar 30km regime zonder wezenlijke wegaanpassing, de verkeersafname van 11.000 naar 3.500 niet mogelijk is. Wij zijn er stellig van overtuigd en onderbouwd door diverse snelheidsmetingen aan de Boven Rijkersloot, dat de openstelling van de Busbaan bij inrichting conform voorlopig ontwerp de weg vrijmaakt om veel harder dan 30 km te rijden. Om die reden mag van de berekende cijfers voor een 30 km weg, conform het verkeersmodel, niet worden uitgegaan.

8. Analyses uitvoeren op verkeersmodellen moet aan specialisten worden overgelaten. Het is dan ook absoluut onzinnig om een verkeersdeskundige van de Gemeente de analyse te laten doen. Om ook maar enige schijn van partijdigheid te voorkomen moet juist een deskundige van de Gemeente niet bereid zijn haar eigen dossier te controleren/toetsen. Wij zijn van mening dat de gekleurdeheid van de Gemeentelijke Verkeersdeskundigen te groot is en dat onjuiste conclusies worden getrokken.

9. In de onlangs gehouden enquête onder de bewoners ten behoeve van de Omgevingsvisie, geven de bewoners aan dat de Gemeente voor een gezonde leefomgeving moet zorgen. Liefst 65% vindt dat iets gedaan moet worden aan geluidshinder. Deze wens toont aan dat toename van verkeer tegen de wens van de bewoners ingaat. Wij zijn van mening dat het College niet anticipeert op de wens van de bewoners. Het mag duidelijk zijn dat bij openstelling van de busbaan veel meer geluidshinder ontstaat, hetgeen conflicteert met de zojuist opgestelde Omgevingsvisie. Het College laat zien niet consequent te zijn in de uitvoering van haar beleid, dat wij afkeuren.

10. Het College geeft aan dat er geen geluidsonderzoek ter plekke is gedaan omdat dat dit nog niet mogelijk is. De weg is namelijk nog niet ingericht en opengesteld. Om die reden is door middel van een model gerekend met bepaalde wettelijke voorgeschreven normen. Een feit is dat de bewoners langs de busbaan het geluid kennen van het busverkeer, de hulpdiensten en het (niet meegerekende) brommerverkeer en vliegverkeer. Bij deze geluidsbelasting is elke toevoeging van geluid voor iedere bewoner extra belastend en is woongenot verminderend.

	Woongenot vermindering en de hieraan verbonden planschade keuren wij ten strengste af. Verder zijn aan het rekenen met een model in de wet strenge eisen gesteld. De NSG geeft aan dat de normen voor het binnengeluid worden overschreden bij de huidige uitgangspunten. Wij verwijzen naar de zienswijze (zie bijlage 1) in het kader van de geluidsbelasting waarvoor wij NSG opdracht hebben gegeven. Wij keuren de conclusie van het College dan ook af. 11. Het College geeft aan dat op basis van het nog uit te werken ontwerp overleg zal plaatsvinden met de Verkeerscommissie, Vervoerregio Amsterdam en GVB. Pas op basis van het uitgewerkte ontwerp wordt opnieuw gekeken naar de gevolgen voor de doorstroming van het busverkeer. Kort gezegd, het College concludeert op verwachtingen en voert beleid uit op basis van aannames. Zonder enige toezegging en enig schrijven waarin de politie adviseert ten aanzien van handhaving; zonder advies gevraagd te hebben aan de GGD (die nu veel gebruik maakt van de busbaan) en zonder een daadwerkelijk akkoord van het GVB die haar rijtijden wil handhaven, geeft het College naar onze mening een verkeerde voorstelling van vermeende afstemming. Wij keuren het af dat met deze reactie van het College iedereen wordt misleid. De politie heeft als uitgangspunt dat bij 30km ingerichte wegen geen handhaving nodig is. De politie kan deze taak delegeren aan BOA's, aldus de wethouder in de raadsvergadering van 12 maart 2020 jl. Volgens Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar Geldend van 30-11-2019 t/m heden staat vermeld "De boa is in beginsel geen integrale handhaver met algemene opsporingsbevoegdheid die concurreert met de politie. De boa heeft een specifieke afgebakende taak waarvoor hij gericht opgeleid wordt". Deze mogelijkheid is een worst voorhouden gezien toelichting aantoonbaarheid onder punt 2 maar ook het feit dat men vooraf niet kan en wil garanderen dat er niet harder gereden wordt dan 30 km/uur. Het College wil omwonenden afschepen met schijnveiligheid. Het College stelt dat het openstellen van de busbaan zal leiden tot een evenwichtige verdeling van het verkeer in Diemen Zuid. De vraag die niet beantwoord wordt is waarom er een betere verdeling noodzakelijk is. De huidige overlast, dan wel te verwachten overlast, op de vigerende doorgaande wegen is niet in beeld gebracht. Het College geeft aan dat op de huidige doorgaande route de afgelopen jaren al een reductie gemeten is van het doorgaande autoverkeer. Als de verwachting is dat het verkeer zal toenemen, dan zijn wij van mening dat op deze specifieke route maatregelen genomen moeten worden. Het verleggen naar een andere weg – in dit geval de busbaan - is het afschuiven van een probleem naar een ander en lost het probleem zelf niet op.
--	---

12. Er worden miljoenen besteed aan een nieuwe doorgaande weg die in praktijk heel gevaarlijk is, belastend voor het woongenot en milieu. De volgens het College benodigde 2 miljoen euro, zal zeker nog verhoogd moeten worden met de planschadeclaims die ten gevolge van de daling van waarde van de huizen langs de busbaan zullen worden geclaimd. Dit betekent dat er vele miljoenen meer gemeenschapsgelden worden weggegooid. Dit alles nog zonder rekening te houden met een jaarlijkse claim van het GVB. Wij zijn van mening dat in deze tijd van bezuinigingen ten gevolge van de Corona-effecten, het onverantwoord is het financiële risico te nemen. Een feit is dat de uitgave voor opening van de busbaan uit gemeenschapsgeld komt, welke de komende jaren beter ingezet kan worden aan noodlijdende bedrijven in Diemen of aan goed doordachte integrale plannen dan aan openstelling van de busbaan.

13. Het college stelt dat 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. Aan deze aannahme wordt onder andere de luchtkwaliteit verbonden. De aannahme dat per saldo hetzelfde aantal auto's door Diemen Zuid zal gaan rijden wordt tegengesproken uit eerdere onderzoeken. Uitgaande van de intensiteit die mogelijk is als variant 1 (uit het varianten onderzoek) toch bewaarheid wordt, levert dit overschrijding van vele grenswaarden op. Diemen is een gemeente die hoog in de ranking staat qua luchtvervuiling. Wij zijn stellig van mening dat een verkeerde voorstelling van zaken door het College wordt gegeven.

14. Ten aanzien van veiligheid zal ten alle tijden Diemen Zuid onveiliger worden bij het openen van de busbaan. De oorzaak hiervan ligt bij de keuze van het College om de weg als asfalt te behouden; een 30km regime in te voeren die zelf handhavend is (maar dat niet is omdat de verkeersstromen- auto's en fietsers- door het College bewust niet worden gecombineerd); de inrichting van de busbaan breder is en nauwelijks drempels kent. Het gevolg is dat effectief de auto's veel harder zullen rijden en bijvoorbeeld snel een bus willen passeren, met alle risico's van dien.
Het onlangs opnieuw ingerichte Rode touwen speelveld is een enorm succes waar veel kinderen gebruik van maken.

	Reclamanten nemen het college kwalijk geen overleg te hebben gehad met de scholen en de oprechte zorg voor een veilige oversteek. De aanleg van een zebrapad is ons naar de mening van reclamanten niet effectief genoeg. Ze zijn van mening dat onvoldoende wordt aangetoond dat de veiligheid is gewaarborgd en het college op basis van wat er nu ligt een onzorgvuldig besluit heeft genomen. 15. De busbaan grenst aan veel achtertuinen en balkons. Openstelling geeft veel overlast waardoor bewoners niet meer in hun tuin of balkon kunnen genieten. Denk aan geluid-, stank- en trilling overlast. Naast veel extra autoverkeer is ook veel overlast van brommers (deze zijn niet meegenomen in de geluidmetingen) en de te verwachten vrachtverkeer. Het extra remmen en optrekken van de vele voertuigen zal voor extra geluid, fijnstof en overlast zorgen op de gevels en in tuinen en balkons. Dit alles brengt reclamanten tot de terugkerende vraag 'waarom is het openstellen van de busbaan noodzakelijk'? Reclamanten zijn van mening dat eerst moet worden aangetoond wat de noodzaak is om de busbaan te openen. Als er een noodzaak kan worden aangetoond, dan wensen reclamanten in samenwerking, tussen de Gemeente met een delegatie van bewoners en Ingenieursbureau Antea group een second opinion uit te voeren op hetgeen er ligt en waar nodig verder onderzoek te verrichten. Bijlage 2: In bijlage 2 van de zienswijze wordt teruggegrepen op onbeantwoorde vragen uit de inspraakreactie die is ingediend bij het voorontwerp bestemmingsplan. 1. De reclamanten vragen zich af waarom de gemeente akkoord gaat met het inrichten van een 30 km/uur weg onder de voorwaarden van de GVB en hulpdiensten maar daarbij niet het veiligheidsbelang van omwonenden mee te nemen. 2. De reclamanten willen graag een reactie van de politie terugzien in het dossier. Die ontbreekt nu. 3. De reclamant geeft aan dat het juridisch niet mogelijk zal zijn om de snelheid van 30 km/uur op de open te stellen busbaan te handhaven. Dit is omdat het openbaar ministerie stelt dat een 30 km/uur zone in beginsel zelfhandhavend moet zijn. Vraag: Hoe gaat de gemeente Diemen deze 30 km/uur weg handhaven als het niet zelfhandhavend is ingericht?
--	--

	4. De reclamanten vragen waar de gemeente het standpunt vandaan haalt dat bewoners van Holland Park in belangrijke mate zijn aangewezen zijn op het winkelaanbod in Diemen centrum. 5. Wat is de noodzaak om de busbaan open te stellen voor overig verkeer? De reclamanten stellen namelijk dat het openstellen van de busbaan weinig bijdraagt aan de doelstelling van de verkeersrelatie tussen Holland Park en het centrum van Diemen te versnellen. Daarnaast verwachten zij dat het thuiswerken en online shoppen veel effect zal hebben op het verkeer. Ze zijn van mening dat er beter geïnvesteerd kan worden in fietsverbindingen. 6. De reclamant geeft aan dat de gebruikte verkeerscijfers verouderd zijn. Het verzoek is om met nieuwere verkeerscijfers te komen en daar de milieuonderzoeken op af te stemmen. 7. De planschaderisicoanalyse ontbreekt in het ontwerp bestemmingsplan, de reclamant wil deze graag zien. 8. De reclamant is van mening dat er belangrijke informatie is weggelaten om zo de vaststelling van het plan te bespoedigen, dit gaat om het politieadvies 9. De reclamant vindt het bezwaarlijk dat er door de gemeente niet naar alternatieven is gekeken om Holland Park en Diemen centrum beter met elkaar te verbinden 10. De reclamanten maken zich zorgen over toenemend vrachtverkeer wat door de wijk zal rijden als de busbaan wordt opengesteld. Er wordt gevraagd of er onderzoek is gedaan naar toenemend vrachtverkeer vanuit de stijgende trend van het online shoppen.
Beantwoording	Deel 1: Beantwoording zienswijze 5 januari Punt 1: nut en noodzaak van nieuwe verbindingsweg Zie voor beantwoording van dit punt paragraaf 1.1. Punt 2: maatregelen Voor wat betreft het bezwaar over de wijze waarop de planvorming tot stand is gebracht en het treffen van beheersmaatregelen tegen de gemeente verhoging van overlast heeft de gemeente onderstaande reactie geformuleerd. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een

	overschrijding van deze drempelwaardes. Dit betekent ook dat er formeel geen aanleiding is om maatregelen te treffen. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot. Voor wat betreft de handhaving van de maximum snelheid van 30 km/uur wordt verwezen naar paragraaf 1.3. Punten 3 t/m 6 Uit het nieuwste verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van 2.000 motorvoertuigen per dag. De Venserbrug zal door de openstelling van de busbaan iets drukker worden. Op deze brug wordt de toekomstige intensiteit ingeschat op ongeveer 3.800 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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, ook voor de toekomstige inwoners van De Nieuwe Kern. Op basis van de studie naar verkeersintensiteiten zal er naar verwachting geen sprake zijn van opstoppingen in Diemen Zuid. Het verkeer wordt evenwichtiger verdeeld en de verkeersintensiteiten passen bij een 30 km/uur gebied.
--	--

	Het geluidsonderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek zijn naar aanleiding van deze nieuwe cijfers opnieuw uitgevoerd, de resultaten hiervan zijn te zien in de vernieuwde versie van de toelichting van het bestemmingsplan. Punt 7 De gemeente onderkent het feit dat het verkeersonderzoek inmiddels verouderd is. Daarom is het onderzoek opnieuw gedaan en zijn de milieuonderzoeken daarop aangepast. De resultaten van alle onderzoeken worden opnieuw gepubliceerd samen met deze zienswijzennota. Met Goudappel Coffeng heeft de gemeente een deskundig en onafhankelijk adviesbureau in de arm genomen. Voor wat betreft het verkeersmodel wordt voor de regionale ontwikkelingen aangesloten op het regionale verkeersmodel (VENOM) voor dit deel van de Randstad dat wordt beheerd door de Vervoerregio Amsterdam in overleg met alle betrokken gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat. De gemeente is er daarom van overtuigd dat een toetsing van een andere verkeerskundige partij, bijvoorbeeld Antea groep, niet tot een ander resultaat zal leiden. Voor wat betreft de weginrichting om te zorgen voor de snelheidsreductie van 50 km/uur naar 30 km/uur heeft de gemeente een zorgvuldige afweging gemaakt samen met de politie, ambulance, brandweer en de GVB. Het mag namelijk niet zo zijn dat door bijvoorbeeld de aanleg van veel drempels etc. hulpdiensten niet meer op tijd ter plaatse van een ongeval arriveren en dat bussen vertragen. Er is daarom zorgvuldig gekozen voor een maatregelenpakket waarmee getracht wordt de snelheid over de gehele Boven Rijkersloot af te remmen, maar toch de doorstroming voor hulpdiensten en het openbaar vervoer te waarborgen. Punt 8 Het opstellen van het verkeersmodel en het uitvoeren van berekeningen daarmee wordt gedaan door een onafhankelijk en deskundig adviesbureau (Goudappel Coffeng). De resultaten van deze berekeningen worden voorgelegd aan de Gemeente. De Gemeente toets deze resultaten op basis van de lokale kennis en ervaring. Daarnaast worden deze resultaten ook gedeeld en besproken met andere betrokken partijen zoals de Vervoerregio Amsterdam en het GVB. Punt 9 Zoals reeds genoemd bij de beantwoording van punt 2 streeft de gemeente naar een prettige leefomgeving voor elke inwoner van Diemen. Door de busbaan te openen voor verkeer ontstaat er een betere verdeling van het verkeer in Diemen Zuid over de Boven Rijkersloot en
--	---

	leidt dit tot een vermindering van de geluidsdruk op veel woningen langs de Boven Rijkersloot oost. Het klopt dat tegelijkertijd bewoners langs de voormalig busbaan na de openstelling een iets hogere geluidsdruk kunnen ervaren. De omgevingsvisie is nog in voorbereiding, het ontwerp wordt na de zomer in de inspraak gebracht. Punt 10 De zienswijze van het NSG wordt in zienswijze nummer 27 beantwoord en bij paragraaf 1.5 van de thematische beantwoording. Punt 11 Inmiddels is het wegontwerp met alle hulpdiensten en de GVB afgestemd en hebben al deze partijen het ontwerp goedgekeurd. Het nieuwste verkeersonderzoek heeft aangetoond dat er tussen de 4000 en 6000 motorvoertuigen over de Boven Rijkersloot oost gaan rijden in de autonome ontwikkeling zonder openstelling van de busbaan. Zoals reeds genoemd ligt de tolerantiedrempel van deze weg op 6000 mvt per etmaal. Dit betekent dat de weg eigenlijk al op de maximale capaciteit zit. In de praktijk uit zich dit al in onveilige situaties vanwege het gedeelde gebruik van de weg door fietsers en auto's. Daarnaast speelt ook nog mee dat bewoners ook hier geluidsoverlast ervaren. Daarom wil de gemeente graag dat de lasten beter over de wijk verdeeld worden. Voor handhaving zie paragraaf 1.3. Punt 12 De gemeente laat zich er nog niet over uit of het budget voor het openstellen van de busbaan verhoogd moeten worden. Het is daarnaast niet de verwachting dat het GVB of de Vervoerregio Amsterdam een claims zal indienen omdat zij reeds hebben ingestemd met het plan om de busbaan open te stellen. Het ondersteunen van noodlijdende bedrijven en andere sociale doelen worden vanuit andere fondsen van de gemeente gefinancierd. Punt 13 De gemeente heeft reeds variant 2 van de verkeersstudie verder uitgewerkt en in een nieuw wegontwerp gevat. Het is onjuist dat variant 1 nog steeds tot de mogelijkheden behoort en de resultaten hiervan leiden tot een eventuele verslechtering van luchtkwaliteit. Variant 2 is uitgebreid onderzocht op eventuele milieueffecten, daaruit is gebleken dat bij alle thema's de grenswaarden niet wordt overschreden.
--	---

Punt 14

In de planvorming is veel rekening gehouden met de verkeersveiligheid, zie paragraaf 1.2 voor een beschrijving van de maatregelen

Punt 15

De noodzaak van het openstellen van de busbaan is tweeledig: 1) de verkeersveiligheid op de Boven Rijkersloot oost behoeft verbetering en kan worden verbeterd door het verkeer beter te spreiden over Diemen Zuid, en 2) door de busbaan te openen verbetert de verbinding tussen Holland Park, Diemen Zuid en Diemen Centrum.

Bijkomstige voordelen zijn dat ook de milieueffecten beter verdeeld worden over Diemen Zuid. Bij de Boven Rijkersloot oost vermindert de overlast. Onderzoeken hebben uitgewezen dat bij de Boven Rijkersloot west en langs de busbaan) de milieueffecten nog onder de grenswaarden blijven en hier dus ook de leefbaarheid is gewaarborgd.

Deel 2: beantwoording van bijlage 2

Bezwaren verkeerddoordienen zuid bijlage 2

1. de gemeente heeft zeker het veiligheidsbelang van de omwonenden mee genomen in het maken van het verkeersontwerp. Er zijn diverse maatregelen toegepast die de veiligheid van alle weggebruikers waarborgen, zoals meerdere zebrapaden op verhoogde plateaus op diverse plekken langs de open te stellen busbaan, zie paragraaf 1.2.
2. De politie heeft via de deelname aan de verkeerscommissie gereageerd op het plan en is akkoord gegaan, zie tevens paragrafen 1.2 en 1.3.
3. Dat er niet op snelheid wordt gehandhaafd wanneer een weg niet zelfhandhavend is ingericht is een misvatting. 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 snelheid remmende maatregelen. Dit is conform de landelijk gebruikte ontwerprichtlijn Duurzaam Veilig. Er wordt aldus een weginrichting

	gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie. Dit is ook zo afgestemd met de politie. 4. Bewoners van Holland Park kunnen de dagelijkse boodschappen bij winkelcentrum Kruidenhof doen, maar voor andere speciaalzaken, winkels en voorzieningen in Diemen zijn zij aangewezen op Diemen Centrum. Hierbij gaat het dus niet alleen om het doen van boodschappen, maar bijvoorbeeld ook om een bezoek aan de bibliotheek, het theater en het gemeentehuis. In Holland Park is op dit moment wel ruimte voor de vestiging van een paar kleine winkels, maar is in de eerste plaats toch echt een woonwijk. Vandaar dat wij stellen dat de bewoners van Holland Park in belangrijke mate zijn aangewezen op voorzieningen in Diemen Centrum. 5. Het aanpassen van de verkeersstructuur in Diemen Zuid zorgt voor een verbetering van de verbindingen tussen Holland Park en de rest van Diemen (en andersom) Zie voor nut en noodzaak paragraaf 1.1. De gemeente wil daarnaast ook investeren in betere fietsverbindingen, zoals bijvoorbeeld het verbreden van de Diemerbrug ten behoeve van het fietsverkeer. Ook vind onderzoek plaats naar een fietsverbinding tussen Plantage de Sniep en Diemen Zuid langs het spoor. 6. Er is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd in het voorjaar van 2021. Dit heeft nieuwe verkeerscijfers opgeleverd. De milieuonderzoeken zijn daarop aangepast. De resultaten van deze aangepaste onderzoeken zijn terug te vinden in de nieuwe versie van de toelichting van het bestemmingsplan. 7. De gemeente heeft een planschaderisico analyse opgesteld. Zie tevens paragraaf 1.9. 8. De gemeente streeft naar een transparant proces. Daarom zijn wij niet van mening dat er doelmatig informatie is achtergehouden. Alle informatie die voorhanden is, wordt gedeeld met bewoners en belanghebbenden. De politie is lid van de verkeerscommissie, de advisering loopt via deze commissie. 9. De gemeente heeft in de beginfase meerdere varianten laten onderzoeken. Dit onderzoek verkenning heeft geleid tot de keuze voor de oplossing die nu verder is uitgewerkt. Daarnaast kijkt de gemeente ook naar (aanvullende) maatregelen a om de toegankelijkheid van Holland Park te verbeteren. Dit gebeurt onder andere door middel van haalbaarheidsstudies voor een nieuwe fietsverbinding tussen Diemen Zuid en Plantage de Sniep, met een nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart. 10. In het nieuwe verkeersonderzoek is rekening gehouden met algemene trends als het gaat om het percentage vrachtverkeer als onderdeel van het totale verkeersaanbod. Er worden
--	---

	voor Diemen Zuid geen aanzienlijke toenames van vrachtverkeer verwacht voor de toekomst. De inrichting als 30 km-gebied maakt dit gebied voor vrachtverkeer minder aantrekkelijk.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan. Het plan wordt in de toelichting wel gewijzigd naar aanleiding van het vernieuwde verkeers- en milieuonderzoek. Dit leidt niet tot wijzigingen in de conclusies ten aanzien van de haalbaarheid van het plan.
Zienswijze 27	Dossier nummer: 2021-009059
Samenvatting	Deze zienswijze is ingediend door en namens de leden van de buurtgroep VerkeerD door Diemen Zuid. Deze zienswijze bestaat uit drie delen: i. De zienswijze d.d. 5 januari 2021 (zienswijze nr. 26) ii. Bijlage 1: Zienswijze van Nederlandse Stichting Geluidhinder (zienswijze nr. 27) iii. Bijlage 2: Aanvulling van zienswijze van 5 januari die ingaat op de niet beantwoorde vragen aangaande de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan. <u>Samenvatting bijlage 1: Zienswijze van Nederlandse Stichting Geluidhinder</u> Reclamanten, de buurtgroep, hebben de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) gevraagd hun bij te staan in het uitbrengen van hun zienswijze met betrekking tot de verslechtering van het woon- en leefklimaat, in en bij de woningen, bij openstelling van de huidige Busbaan voor alle autoverkeer zonder geluid reducerende maatregelen. Reclamanten zijn tot de conclusie gekomen dat, ter waarborging van hun huidige woon- en leefklimaat, de huidige Busbaan ook in de toekomst conform de planregel van het geldende bestemmingsplan uitsluitend in gebruik blijft voor een doorgaande autobusroute. Hieronder de onderbouwing van de zienswijze: • Het ontwerp bestemmingsplan Verkeersstructuur Diemen zuid beoogt, gelet op de planregels van het ontwerpbestemmingsplan, een einde te maken aan de hierna genoemde planregel in het geldende bestemmingsplan artikel 11 voor de bestemming Verkeer dat bepaalt dat: “ De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor: d. ter plaatse van het besluitsubvlak “busbaan”, uitsluitend voor een doorgaande autobusroute; ; met daarbij behorende “ ...

n. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluid- en luchtkwaliteitsschermen.”

De Wet geluidhinder (Wgh) verstaat onder “reconstructie van een weg: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg”.

Onder een weg verstaat de Wgh het volgende.

“weg : voor openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of openstaande weg, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers, alsmede een spoorweg die niet is aangegeven op de kaart, als bedoeld in artikel 106, of de geluidplafondkaart”.

De Busbaan is gelet op de planregel in het geldende bestemmingsplan geen weg als bedoeld in de Wgh nu de weg niet toegankelijk is voor alle “openbaar rij- of ander verkeer”. Het ontwerpbestemmingsplan probeert dat mogelijk te maken door “openbaar rij – of ander verkeer” toe te laten op de Busbaan, waarin het geldende bestemmingsplan dus niet voorziet. Daarmee is sprake van een beoordeling ‘te projecteren weg’ als bedoeld in de Wgh versus ‘aanwezige’ woningen zolang de vervoerssnelheid 50 km/h bedraagt en kan er geen sprake zijn van een reconstructiebeoordeling als bedoeld in de Wgh.

Daarbij moet bedacht worden dat de Busbaan planologisch nimmer eerder is onderworpen aan de Wet geluidhinder, omdat de Busbaan vanwege een verkeersomvang van minder dan 2450 mvtg/etm bij de vaststelling van het bestemmingsplan, dat voorzag in de Busbaan, niet beschikte over een geluidzone. Op grond daarvan kon akoestisch onderzoek en een oordeel over de woon- en leefkwaliteit in en buiten de woningen op grond van de Wet geluidhinder buiten beschouwing blijven. Voorts is nagelaten in het kader van goede ruimtelijke ordening een toelaatbaar binnenniveau van 33 dB(destijds 35 dB(A)) in de woningen te waarborgen. Het geldende (onherroepelijke) bestemmingsplan, dat de Busbaan wettelijk heeft bestemd “uitsluitend voor een doorgaande autobusroute”, stelt daarmee impliciet planologisch grenzen aan de toelaatbare geluidemissie van deze busbaan en daarvan afgeleid aan de toelaatbare geluidimmissie in en buiten de woningen. Daarmee zijn deze immissiewaarden tenminste het voor ons geldende planologisch geluidbeschermingsrecht waarop wij ons beroepen.

Een ‘te projecteren weg’ versus aanwezige woningen vereist onderzoek naar het reduceren van de geluidbelasting naar de voorkeursgrenswaarde 48 dB(A) bij een 50 km/h-Busbaan. Bij gemotiveerde overschrijding daarvan dienen ontheffingsgrenswaarden worden vastgesteld, welke als uitgangspunt dienen voor het voldoen aan de etmaalwaarde van de geluidbelasting van 33 dB(A) in de woning.

Beoogd wordt, zonder dat dit is vastgelegd in het bestemmingsplan, de 50 km/h-Busbaan te transformeren naar een 30 km/h- Busbaan, waardoor de Wet geluidhinder-beoordeling buiten werking wordt gesteld. In het kader van een beoordeling goede ruimtelijke ordening wordt

	echter volgens bestaande jurisprudentie voorafgaand aan het jaar 2012, aangesloten op de geluiddoelstellingen van de Wet geluidhinder Het geluidbronvermogen van een weg komt tot stand door verschillende parameters die bepalend zijn voor de geluidkwaliteit bij woningen. De bepaling “uitsluitend voor een doorgaande autobusroute” stelt de eis aan het gebruik van de busbaan deze uitsluitend in gebruik te laten zijn voor autobussen. De dienstregeling voor deze autobussen is daarmee bepalend voor het planologisch geluidbeschermingsrecht van omwonenden. Daaraan kan het nu op grond van artikel 11 het planologisch toegekende geluid(autobussen)emissieplafond bij 50 km/h van de busbaan ontleend worden. Op grond daarvan kan de planologisch toegekende heersende geluidbelasting buiten en in de geluidgevoelige vertrekken van woningen worden bepaald. Het ontwerpbestemmingsplan verhoogt het toegekende 50 km/h-geluid(autobussen)emissieplafond van de busbaan door ander gemotoriseerd autoverkeer toe te voegen aan het toegekende gebruik van de busbaan voor autobussen. Dat leidt tot een verhoging van de impliciet toegekende geluidemissieplafonds buiten en in de woningen. Om deze verhoging te reduceren wordt gelet op de toelichting van het plan een 30 km/h-geluid(autoverkeer)emissie-plafond beoogt welke per saldo nog steeds hoger is dan het toegekende 50 km/h-geluid(autobussen)emissieplafond zonder deze op zich ruimtelijk relevante, maar niet handhaafbare, maatregel vast te leggen in de planregels van het bestemmingsplan. Snelheidsbeperkende maatregelen worden wel noodzakelijk geacht, maar worden ook niet gewaarborgd. • Goede ruimtelijke ordening De 30 km/h wegen zijn al geruime tijd niet meer onderworpen aan de toepassing van de Wet geluidhinder en daarmee ook niet aan de reconstructiebeginselen van deze wet. Dat gaf en geeft het bevoegd gezag echter geen vrijbrief daaraan in het kader van goede ruimtelijke ordening geen aandacht te besteden. Illustratief daarvoor is een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in de zaak genummerd 200203751/1, gedateerd 3 september 2003. In deze uitspraak hanteerde de Afdeling het volgende toetsingskader. “2.2. Aan de orde is een geschil inzake een besluit omtrent goedkeuring van een bestemmingsplan. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op verweerder de taak
--	---

om – in voorkomend geval mede op basis van ingebrachte bedenkingen – te bezien of het plan niet in strijd is met goede ruimtelijke ordening. Daarbij dienen zij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast hebben verweerders er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

De Afdeling kan slechts tot vernietiging van het besluit omtrent goedkeuring van het plan overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerders de aan hen toekomende beoordelingstraject hebben overschreden, dan wel dat zij het recht anderszins onjuist hebben toegekend.

In artikel 2.10.1.4 van deze uitspraak stelt de Afdeling in het kader van goede ruimtelijke ordening in deze zaak met betrekking tot het nalaten van een akoestische beoordeling van de woonsituatie het volgende.

“Dit rechtvaardigt in dit geval echter nog niet de conclusie dat het bestreden plandeel uit een oogpunt van geluidbelasting in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat uit een akoestisch onderzoek van 30 november 2001 (nummer R058 238abAO.sb), dat is verricht om vast te kunnen stellen of ten aanzien van de appartementen voldaan kan worden aan de zogenoemde binnenwaarde van het Bouwbesluit, blijkt dat binnen de planperiode de geluidbelasting op de gevel van het appartementengebouw, ook bij een maximale snelheid van 30 kilometer per uur meer zal bedragen dan 55 dB(A). Dit is beduidend meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) die in de Wet geluidhinder is bepaald ten aanzien van nieuwbouw van woningen langs wegen in stedelijk gebied, waarvoor een hogere maximale snelheid dan 30 kilometer per uur geldt. Niet valt in te zien dat aan dit gegeven bij de belangenafweging in het kader van goede ruimtelijke ordening. Gelet hierop moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit in zover niet berust op een deugdelijke motivering en derhalve in zoverre in strijd is met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het genomen besluit wordt vernietigd omdat, ook al is de Wet geluidhinder niet van toepassing, in het kader van goede ruimtelijke ordening met betrekking tot de toelaatbare geluidgrenswaarden in de woning het geluidbeschermingsrecht wel moet worden ontleend aan de Wet geluidhinder en daarmee aan het Bouwbesluit. Goede ruimtelijke ordening houdt niet op bij de weg maar richt zich ook op het in acht nemen van het geluidbeschermingsrecht in en buiten de woning.

Het huidige standaard toetsingskader goede ruimtelijke ordening van de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State luidt als volgt.

	“Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van goede ruimtelijk ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van een beroepsgrond of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening”. In lijn met de eerder genoemde jurisprudentie geldt ook nu nog steeds het geluidbeschermingsrecht in en buiten de woning en zijn de beroepsgronden van belang om de Afdeling tot een oordeel over goede ruimtelijke ordening te laten komen waaraan een 30 km/h-Busbaan voor alle autoverkeer is onderworpen. Sinds het jaar 2012 zijn voor rijks- en spoorwegen zgn. geluidproductieplafonds vastgesteld. Wijzigingen op of aan de weg of spoorweg – reconstructie – mogen sindsdien op grond van artikel 11 van de Wet milieubeheer niet meer leiden tot een toename van de geluidbelasting buiten en daarmee ook in de woningen, wat onder het regime van de Wet geluidhinder tot het jaar 2012 nog wel toelaatbaar was. De vaststelling van de zgn. geluidproductieplafonds hebben daaraan een einde gemaakt. De beheerders van deze verkeerswegen zijn wettelijk verplicht maatregelen te treffen bij dreigende overschrijding van deze plafonds ter voorkoming van overschrijding van deze plafonds. Daarmee is het geluidbeschermingsrecht van het niet overschrijden van de toelaatbare geluidgrenswaarden buiten en in de woningen wettelijk gewaarborgd. Zo laat de Wet milieubeheer ook voor bedrijfsactiviteiten vallend onder het Activiteitenbesluit milieubeheer onder geen enkel beding toe dat wordt afgeweken van de wettelijke geluidgrenswaarden die gelden voor geluidgevoelige ruimten in de woningen. Een bijzonder voorbeeld daarvan is te vinden in artikel 2.19a van het Activiteitenbesluit waarin is bepaald dat bij een referentieniveau hoger dan 50 dB(A) het referentieniveau als grenswaarde voor de buitengevelbelasting is toegestaan mits het wettelijk toelaatbaar binnenniveau als geluidbeschermingsrecht gewaarborgd blijft. Nu de Wet geluidhinder net als bij de rijks- en spoorwegen al geruime tijd eerder dan 2012 niet van toepassing is op een 30 km/h-weg kan er in het kader van goede ruimtelijke ordening, dat hier ter beoordeling staat, in redelijkheid aansluiting worden gezocht bij artikel 11 van de Wet milieubeheer. In lijn met de beschikbare jurisprudentie over 30 km/h- wegen dient dan in elk geval geen toename plaats te vinden van de heersende geluidbelasting in de woning met een
--	---

	voorkeur voor het niet overschrijden van de binnengrenswaarde in woningen van 33 dB. Dezelfde doelstelling wordt ook door Wet geluidhinder gehanteerd bij de beoordeling van de situatie 'te projecteren weg' als bedoeld in de Wet geluidhinder versus aanwezige woningen, waaraan het oordeel over een Busbaan met minder dan 2450 mvtg/etmaal destijds is ontsnapt. Wijziging van 50 km/h- geluid(autobussen)emissieplafond naar 30 km/h- geluid(autoverkeer)-emissieplafond en geluidgevolgen Speenkruid 60 t/m 68 (even nummers) In onderstaande tabel zijn de geluidgevolgen voor de woningen Speenkruid 60 t/m 68 als gevolg van de bestemmingsplanwijziging weergegeven. De geluidcijfers zijn ontleend aan de akoestische rapportages behorende bij het ontwerpbestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor de woonadressen genoemd in "Bijlage overige woonadressen met dezelfde belangen als Speenkruid 60 t/m 68". Door het openstellen van de 50 km/h-Busbaan voor autoverkeer op een 30 km/h-Busbaan worden de bestemde en berekende geluidemissieplafonds met 3 dB overschreden(kolom 2 in tabel), indien een verkeerssnelheid van 30 km/h kan worden gewaarborgd. Een waarneembare verhoging. Functioneert de 30 km/h – Busbaan in de praktijk als een 50 km/h-weg dan neemt de overschrijding met een toename van 2 dB (kolom 4) toe naar een totale overschrijding van 5 dB. Het effect van snelheid beperkende maatregelen is niet onderzocht, maar wordt vooralsnog aangenomen op een toename van tenminste 1 dB, zodat een totale overschrijding van de planologisch toegekende geluidimmissieplafonds te verwachten is van tenminste 6 dB. a. Nagelaten is, nu een 30 km/h – weg wettelijk niet meer kan vallen onder de Wet geluidhinder (hoofdstuk Reconstructie), onderzoek te doen naar het terugbrengen van de overschrijdingen naar de planologisch bestemde (berekende) geluidimmissieplafonds buiten de woningen. In de onderzoeksrapporten worden de zgn. invallende geluidbelastingen gecorrigeerd met 5 dB weergegeven. Om een oordeel te kunnen geven over de geluidbelasting in de geluidgevoelige vertrekken van een woning moet deze invallende geluidbelasting worden verhoogd met 2 dB waardoor de voor de woongevel gereflecteerde geluidbelasting ontstaat. b. Ter bepaling van de overschrijding van het toelaatbaar binnen niveau van 33 dB in woningen is ten onrechte uitgegaan van de op woongevels invallende geluidbelastingen. In de onderzoeksrapporten ontbreekt informatie over het waarborgen van het in de praktijk functioneren van een 30 km/h – weg, zodat er ook geen enkele waarborg is dat een binnen
--	--

niveau van 33 dB kan worden gegarandeerd. Dat kan omwonenden brengen in een situatie waarbij ze het gemeentebestuur en de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State tevergeefs verzoeken om handhaving van de verkeerssnelheid. De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak in de zaak genummerd 201906166 en gedateerd 4 maart 2020 illustreert dat overduidelijk.

Omwonenden moeten volgens de Afdeling in een verzoek om handhaving concrete overtredingen van de maximale snelheid zelf vaststellen en bovendien ook de concrete overtredders aanwijzen. Een onmogelijke opgave welke nimmer een 30 km/h – vervoerssnelheid zal waarborgen. Zelfs als dat al mogelijk zou zijn dan valt daar tegenin te brengen of de overtredder heeft bijgedragen aan de overschrijding van de gemiddelde maximale snelheid waarvan bij de geluidberekeningen wordt uitgegaan. Dan is het treffen van fysieke geluid reducerende maatregelen langs de Busbaan al dan niet gecombineerd met maatregelen aan de woningen een effectieve en zekerder maatregel die tegemoet komt aan de ongewisse uitkomst van handhaving op basis van verkeersregels. Zie daartoe ook een uitspraak van de Afdeling in de zaak genummerd 200605494 gedateerd 1 augustus 2007, waarin de Afdeling ervan uit gaat dat niet-naleving van de 30 km/h-snelheid een zaak is van naleving van de verkeersregels en niet van het treffen van extra geluid reducerende maatregelen.

c. Omdat handhaving van de verkeersregels voor een 30 km/h- Busbaan, zijnde geen buurtweg, het planologisch toegekende geluidimmissieplafond buiten en in de woningen niet zal waarborgen dienen fysieke geluid reducerende maatregelen langs de Busbaan al dan niet in samenhang met geluid reducerende maatregelen aan de woningen te worden getroffen gebaseerd op een 50 km/h- Busbaan voor autoverkeer.

Voor de bepaling of is voldaan aan het toelaatbaar binnen niveau dient de invallende, op de woongevel gereflecteerde geluidbelastingen, met 5 dB worden verhoogd, welke dan resulteren in geluidbelastingen tussen 57 en 60 dB op de woongevels Speenkruid 60 t/m 68 (even nummers). Deze geluidbelastingen worden verminderd met de toelaatbare grenswaarden 33 dB om te resulteren in de vereiste geluidwering van geluidbelaste woongevels. In de akoestische rapportage wordt melding gedaan van een aanwezige geluidwering van 24 dB op basis van een indicatieve berekening. Beter ware het geweest de geluidwering te bepalen op basis van een geluidmeting. In het woonblok Speenkruid 60-68 bevinden zich 3 woningen die zich van de andere woningen onderscheiden met een andere gevel-/dakconstructie op de 2e bouwlaag.

	Hoe dan ook, de vereiste geluidwering bij een 30 km/h-weg waarvan niet kan worden uitgesloten dat deze in de praktijk niet als zodanig functioneert, maar als een 50 km/h- weg, bedraagt 24 t/m 27 dB of meer. d. Voor zover geen geluidafschermende maatregelen langs de Busbaan worden getroffen dienen alle bouwlagen van de woningen Speenkruid 60 t/m 68 (even nummers) waarachter bestemde geluidgevoelige vertrekken zijn gelegen te worden voorzien van een geluidwering van 24 dB of meer. Snelheidbeperkende maatregelen zullen automobilisten niet weerhouden bij te dragen aan een gemiddelde vervoerssnelheid van 30 km/h. De Busbaan is immers niet aangelegd als buurtweg. Snelheidbeperkende maatregelen zullen het geluidniveau kunnen verhogen met 1 dB of meer. Bijkomend effect daarvan is dan het van goederenvervoer herkenbare hinderlijke kleppergeluid bij de passage van verkeerssnelheidremmende wegdekmaatregelen. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat een geluidwering van meer dan 24 tot 27 dB bij de woningen noodzakelijk is om een binnenniveau van 33 dB te garanderen op alle bouwlagen, indien geen geluidafscherming wordt gerealiseerd langs de Busbaan. e. Voor zover geen geluidafschermende maatregelen langs de Busbaan worden getroffen en het wegdek van de Busbaan wordt voorzien van snelheidbeperkende maatregelen dienen alle bouwlagen van de woningen Speenkruid 60 t/m 68 (even nummers) en ook de woonadressen genoemd in "Bijlage overige woonadressen met dezelfde belangen als Speenkruid 60 t/m 68", waarachter bestemde geluidgevoelige vertrekken zijn gelegen te worden voorzien van meer geluidwering dan 20 dB. In de bijgevoegde "Bijlage woonadressen met dezelfde belangen als Speenkruid 60 t/m 68" zijn alle adressen weergegeven waar in het worst case-scenario sprake is van overschrijding van het toelaatbaar binnenniveau van 33 dB in de woningen bij openstelling van de Busbaan voor alle autoverkeer. Deze lijst is als volgt tot stand gekomen. - Het toelaatbaar binnenniveau bedraagt: 33 dB - De aanwezige geluidwering woningen vanaf 1982: 20 dB - De toelaatbare gereflecteerde geluidbelasting op de woongevel bedraagt: 53 dB - De toelaatbare invallende geluidbelasting op de woongevel bedraagt: 51 dB - De met 5 dB gecorrigeerde geluidbelasting vim toetsing Wgh-grenswaarde: 46 dB - De veronderstelde minimale geluidbijdrage snelheidsbeperkende maatregelen: 45 dB - Een niet handhaafbare 30 km/h Busbaan functioneert als 50 km/h-Busbaan: 43 dB
--	--

	Bij een worst case-scenario is een geluidbelasting van 43 dB toelaatbaar. Vervolgens zijn aan het RHDHV – akoestisch rapport alle woonadressen geïnventariseerd waar de geluidbelasting 44 dB of meer bij het openstellen van de Busbaan voor alle autoverkeer. f. Het totaal aantal woonadressen bedraagt meer dan 200 met een hogere geluidbelasting dan 43 dB waar een toelaatbaar binnenniveau van 33 dB vanwege de Busbaan in een worst case – scenario niet wordt gewaarborgd, waaronder 102 woonadressen van de buurtgroep VerkeerDdoorDiemenZuid. De adressen van de buurtgroep zijn weergegeven in “Bijlage woonadressen met dezelfde belangen als Speenkruid 60 t/m 68”. Conclusies Gelet op het voorgaande concluderen reclamanten dat afwijkend van het geldende bestemmingsplan niet kan worden overgegaan tot het definitief vaststellen van het bestemmingsplan Verkeersstructuur Diemen Zuid nu het buitenniveau en het binnen niveau met een veronderstelde gevelgeluidwering van 20 dB bij 102 woningen, ontoelaatbaar met 6 dB wordt overschreden. Naar de mening van reclamanten dient de Busbaan conform de regels van het geldende bestemmingsplan in het belang van het behoud van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat “uitsluitend voor een doorgaande autobusroute” in gebruik te blijven.
Beantwoording	Naar aanleiding van het geactualiseerde verkeersmodel van 2021 is er ook een geactualiseerd geluidsonderzoek bij het vastgestelde bestemmingsplan gepubliceerd (zie de ambtshalve wijzigingen in hoofdstuk 4). In dit nieuwe onderzoek is er voortgeborduurd op de reeds bestaande onderzoeken waarbij er een vergelijking is gemaakt tussen het oude en nieuwe ontwerp en de oude en nieuwe verkeerscijfers. Daarnaast is voor alle wegen bij de projectvariant een snelheid van 30 km/u aangehouden. Dit laatste betekent dat de afname die ten gevolge van de Boven Rijkersloot West en het laatste deel van de Boven Rijkersloot Oost tussen de busbaan en de aansluiting op de Diemerdreef worden geconstateerd niet alleen door de wegwijzigingen worden veroorzaakt maar mede door de snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u. Daarnaast worden ook de gevolgen meegenomen van een aangepaste prognose van het verkeer door Diemen-Zuid in 2030 nadat de busbaan voor alle verkeer is opengesteld. De eerdere prognose viel lager uit met een verkeersintensiteit van circa 3.400 motorvoertuigen Deze prognose is nu bijgesteld tot circa 4.700 motorvoertuigen Tevens zullen ook op de

overige wegen in Diemen-Zuid van en naar de busbaan (Beukenhorst, Boven Rijkersloot West en Boven Rijkersloot Oost) de intensiteiten wijzigen.

Met het nieuwe ontwerp voor de projectvariant 2030 én de nieuwe verkeersprognose is de berekening uitgevoerd en vergeleken met de resultaten voor de huidige situatie 2015 en autonome ontwikkeling 2030 (als de gemeente niets zou doen). Daarnaast zijn ook de resultaten opgenomen voor het nieuwe ontwerp van de projectvariant 2030 met de oude verkeersgegevens. Aanvullend worden de resultaten gepresenteerd van de projectvariant 2030 met het oude ontwerp én de oude verkeersgegevens.

Dit garandeert dat transparant de wijzigingen kunnen worden gezien van het introduceren van het nieuwe ontwerp ten opzichte van het oude ontwerp en de gevolgen van de herziening van de verkeersprognose voor de projectvariant 2030 met de opengestelde busbaan. De resultaten van de berekeningen zijn te zien in paragraaf 5.3 en bijlage 17 van de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan. Voor de rest van de beantwoording van uw zienswijze verwijzen we u daarom graag naar deze stukken.

Naar aanleiding van het herziene geluidsonderzoek concluderen wij het volgende:

Alle woningen gelegen in Diemen-Zuid zullen ondanks de toename van de geluidbelasting niet de grenswaarde van 63 dB of 68 dB overschrijden, afhankelijk van de heersende geluidbelasting. Er is voor 51 woningen in het deelgebied langs de busbaan sprake van een reconstructie effect (geluidtoename tussen afgerond 2 en 5 dB). Voor nieuwbouwwoningen geldt een binnenwaarde van 33 dB als uitgangspunt (voor saneringswoningen is dit 43 dB). Gelet hierop zou volgens het nieuwe onderzoek voor 19 van deze woningen nader onderzoek kunnen plaatsvinden naar de gevelwering. De gemeente is echter niet verplicht om een nader onderzoek uit te voeren naar de geluiddempende werking op de gevels aangezien het hier gaat om 30 km wegen.

Door de aanwezigheid van de in de nabijheid gelegen rijksweg 10-oost, Gooiseweg, Diemerdreef, Bergwijkdreef, Hartveldseweg en Muiderstraatweg hebben 97% van de woningen in de huidige situatie al een cumulatieve geluidbelasting die meer dan 48 dB bedraagt. Voor 6% van de woningen neemt door de reconstructie de cumulatieve geluidbelasting met meestal 2 dB tot soms 5 dB in een beperkt aantal gevallen toe.

	Door de openstelling van de busbaan voor alle verkeer en de reconstructie van de Boven Rijkersloot worden geen grenswaarden overschreden en is geen sprake van een grotere toename dan de toegestane 5 dB bij reconstructie in de geest van de Wet geluidhinder. Daarom is, in het kader van geluid, het voorliggend plan uitvoerbaar.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan.

Zienswijze 28	Dossier nummer: 2021-010007
Samenvatting	Reclamant heeft bezwaar tegen het plan in de huidige vorm vanwege onderstaande redenen: 1. Een beter alternatief in deze tijd zou zijn om het autoverkeer te ontmoedigen en een betere fietsverbinding te maken. 2. Buiten de milieu problematiek zoals het geluid en uitstoot is er geen draagvlak van de bewoners en eerder weerstand. Het plan zoals nu aangeboden zal niet leiden tot een goede leefomgeving. De andere kant van de problematiek Kruidenhof richting het centrum zou daarentegen aangepast moeten worden om ook daar het autoverkeer te ontmoedigen. 3. Richting het centrum zal ook de Ouddienerlaan zwaar belast gaan worden. Het zogenaamde waterbedeffect. Met het aangeboden plan zal het gebied niet gebruikt kunnen worden zoals de bestemming ooit is bedoeld. De kans die er nu ligt, om een veilige fietsverbinding en wandeltraject aan te leggen, wordt de aansluiting met Holland park wel een goed doordachte en duurzame verbinding van te maken. Deze visie zal bijdragen aan de landelijke maatstaven, zoals in de huidige coalitieakkoord is opgenomen, waarin meer ruimte is voor fietsers, voetgangers, Openbaar Vervoer, groen en schone lucht. En waar minder ruimte voor autoverkeer is. 4. Juist nu omdat de bewoners mee moeten denken over de omgevingsvisie en de toekomst van Diemen.
Beantwoording	1. Om inwoners van Diemen Zuid en Holland Park een redelijk alternatief op de auto te bieden wordt er aanvullend maatregelen getroffen om de fietsverbindingen in Diemen te verbeteren. Een voorbeeld hiervan is het verbreden van de Diemerbrug voor fietsverkeer en de haalbaarheidsstudie naar een nieuwe fietsverbinding tussen station Diemen Zuid en Plantage Sniep met een fietsbrug over de Weespertrekvaart, zoals u heeft voorgesteld. Hierdoor worden inwoners van Diemen Zuid en Holland Park gestimuleerd om toch de fiets te pakken in plaats van de auto.

	2. Het draagvlak voor het openstellen ontbreekt inderdaad bij veel bewoners langs de huidige busbaan. Echter is het draagvlak van de bewoners die wonen aan de Boven Rijkersloot Oost wel heel groot omdat men daar de negatieve gevolgen van de almaar drukker wordende weg ervaart. Een betere spreiding van het verkeer leidt daar tot een betere, maar vooral veiligere leefomgeving in heel Diemen Zuid. 3. Er worden mogelijkheden onderzocht om de fietsverbindingen in Diemen te verbeteren, zie tevens punt 1. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's ook via de opengestelde busbaan te laten rijden krijgen o.a. fietsers op de Boven Rijkersloot oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie veiliger. Het verkeersmodel laat zien dat de effecten buiten Diemen Zuid heel beperkt zijn, de verkeersaantallen veranderen daar in geringe mate door de maatregelen in Diemen Zuid. 4. Zoals reeds genoemd streeft de gemeente naar een prettige leefomgeving voor elke inwoner van Diemen. Door de busbaan te openen voor verkeer ontstaat er een betere verdeling van het verkeer in Diemen Zuid en ook voor een vermindering van de geluidsdruk en vooral een veiligere verkeerssituatie op de Boven Rijkersloot oost. Aan de omgevingsvisie wordt nog gewerkt, bewoners worden van harte uitgenodigd om hieraan mee te doen. In juni is er een inspraakronde.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 29	Dossier nummer: 2021-009636 – 2021-009024
Samenvatting	Reclamant is van mening dat dat de Busbaan conform de regels van het geldende bestemmingsplan in het belang van het behoud van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat "uitsluitend voor en doorgaande autobusroute" in gebruik kan blijven. Dit vanwege het volgende: De busbaan blijft uitgevoerd in asfalt i.p.v. klinkers; het asfalt wordt geen geluiddempend asfalt want dat heeft pas nut bij en snelheid van 50km/u; de weg wordt verbreed i.p.v. smaller gemaakt; de weg is veel minder bochtig dan de Boven Rijkersloot dus vrij spel om harder dan toegestaan te rijden; de busbaan wordt zelfs in

	en bocht flauwer gemaakt en eventuele drempelplateau's komen op dusdanige logische plekken dat ze niet snelheid vertragend werken. Dit is niet de inrichting van en 30 km weg waardoor automobilisten, vrachtwagenchauffeurs en buschauffeurs met gemak en misschien onbewust harder rijden. Dat is gevaarlijk en veroorzaakt veel geluidoverlast. Uit verkeersmetingen van de gemeente Diemen aan de Boven Rijkersloot (30km gebied) is over een aantal jaren aangetoond dat als de mogelijkheid wordt geboden om harder te rijden dan 30 km, ook al is het niet toegestaan, er harder wordt gereden. Reclamant vraagt: Wat gaat de gemeente doen om te voorkomen dat er niet harder wordt gereden? Daarnaast vindt reclamant het niet fijn dat er aan de slaapkamerzijde meer verkeer komt in verband met extra geluid en stank.
Beantwoording	De gemeente doet er alles aan om voor de weginrichting een balans te vinden in het aansturen van de gewenste snelheid van 30 km/uur en een goede doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten. Het huidige verkeersontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging en waarborgt daarin voldoende het handhaven van de gewenste snelheid. Voor beantwoording van uw zienswijzen omtrent verkeer(sveiligheid) verwijzen we u graag door naar paragraaf 1.2 en 1.3 van deze zienswijzennota. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Zie ook paragraaf 1.4 en 1.5 en de toelichting bij het bestemmingsplan. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 30	Dossier nummer: <u>2021-009583 +2021-009201</u>
Samenvatting	Reclamant is van mening dat de Busbaan conform de regels van het geldende bestemmingsplan in het belang van het behoud van en aanvaardbaar woon- en leefklimaat "uitsluitend voor en doorgaande autobusroute" in gebruik kan blijven. Dit vanwege het volgende: De busbaan blijft uitgevoerd in asfalt i.p.v. klinkers; het asfalt wordt geen geluiddempend asfalt want dat heeft pas nut bij en snelheid van 50km/u; de weg wordt verbreed i.p.v. smaller gemaakt; de weg is veel minder bochtig dan de Boven Rijkersloot dus vrij spel om harder dan toegestaan te rijden; de busbaan wordt zelfs in en bocht flauwer gemaakt en eventuele drempelplateau's komen op dusdanige logische plekken dat ze niet snelheid vertragend werken. Dit is niet de inrichting van en 30 km weg waardoor automobilisten, vrachtwagenchauffeurs en buschauffeurs met gemak en misschien onbewust harder rijden. Dat is gevaarlijk en veroorzaakt veel geluidsoverlast. Uit verkeersmetingen van de gemeente Diemen aan de Boven Rijkersloot (30km gebied) is over een aantal jaren aangetoond dat als de mogelijkheid wordt geboden om harder te rijden dan 30 km, ook al is het niet toegestaan, er harder wordt gereden. Reclamant vraagt: Wat gaat de gemeente doen om te voorkomen dat er niet harder wordt gereden? In de milieuvisie van de gemeente Diemen staat dat 65% van de ondervraagden vindt dat de gemeente Diemen geluidshinder en luchtvervuiling moet tegengaan voor en gezondere leefomgeving. Reclamant vraagt: Welke waarde hecht de gemeente aan haar Omgevingsvisie en aan de mening van haar bewoners? En wat gaat de gemeente ondernemen zodat de bewoners geen overlast ervaren?
Beantwoording	De gemeente doet er alles aan om voor de weginrichting een balans te vinden in het aansturen van de gewenste snelheid van 30 km/uur en een goede doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten. Het huidige verkeersontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging en waarborgt daarin voldoende het handhaven van de gewenste snelheid.

	Voor beantwoording van uw zienswijzen omtrent verkeer(sveiligheid) verwijzen we u ook graag door naar paragraaf 1.2 en 1.3 van deze zienswijzennota De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's ook via de opengestelde busbaan te laten rijden krijgen fietsers op de Boven Rijkersloot oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie veiliger. De gemeente hecht veel waarde aan de Omgevingsvisie en het proces wat daarvoor is opgezet met veel communicatie en participatie. Onderdeel hiervan was een enquête en inmiddels is er ook al een Omgevingsagenda. Op dit moment zijn vier denkrichtingen uitgewerkt die voor de zomer zullen voorgelegd in een inspraakronde. De Omgevingsvisie is dus nog niet gereed, zie ook paragraaf 1.1. Geluidhinder is een belangrijk onderwerp, daarom is er ook uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluideffecten van de verkeersmaatregelen, zie paragraaf 1.5 en de toelichting van het bestemmingsplan.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 31	Dossier nummer: 2021-009099
Samenvatting	De inhoud van deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. 26 en 27 (zienswijze van buurtgroep VerkeerDdoorDiemenZuid c.q. de reactie van de Nederlandse Stichting Geluidhinder).
Beantwoording	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording op zienswijze nr. 26 en 27
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 32	Dossier nummer: 2021-009093
---------------	-----------------------------

Samenvatting	Reclamant is in algemene zin tegen de openstelling van de busbaan. De zienswijze is inhoudelijk niet onderbouwd.
Beantwoording	De gemeente neemt het bezwaar ter kennisname aan.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 33	Dossier nummer: 2021-008970
Samenvatting	De inhoud van deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. 27 (zienswijze van buurtgroep VerkeerDdoorDiemenZuid c.q. de reactie van de Nederlandse Stichting Geluidhinder).
Beantwoording	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording op zienswijze nr. 27
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 34	Dossier nummer: 2021-008967
Samenvatting	Reclamant is aangesloten bij de Buurtgroep VerkeerDdoorDiemenZuid om en tegengeluid te geven aan de plannen om tot openstelling van de busbaan over te gaan. Reclamant geeft in zijn zienswijze aan dat het plan de leef- en woonomgeving ernstig in gevaar brengt. Reclamant geeft daarom aan gebruik te maken van zijn klassieke grondrecht om zijn stem te uiten tegen de overheid en dat hij opkomt voor zijn sociale grondrecht om de overheid te wijzen op haar zorg voor het goed maatschappelijk functioneren van haar burgers. Verder beroept reclamant zich op artikel 12 van de grondwet waarin het Huisrecht staat beschreven. Hierin staat genoemd dat het binnentreden zonder toestemming van de bewoners alleen geoorloofd is met voorafgaande legitimatie en mededeling van het doel van het vereiste binnentreden. In de plannen om de busbaan te openen voor alle verkeer heeft reclamant de overtuiging dat zijn leefomgeving en woongenot ernstig in het gedrang komt en van overheidswege inbreuk wordt gemaakt op zijn wooncomfort/huisrecht. Hieronder de onderbouwing van het standpunt van reclamant:

Onderzoek:

Uit verkeersmetingen, met kenmerk 2018-027875, over de jaren 2012/2014 en 2015 is naar voren gekomen dat op Boven Rijkersloot- waar al jaren en maximum van 30 km per uur geldt - structureel te hard wordt gereden. Dit ondanks dat het en zeer bochtige met drempels en klinkers ingerichte weg is.

Als de busbaan opengesteld wordt en de inrichting is niet of nauwelijks aangepast zodat er harder gereden kan worden dan levert dit zoveel overlast op allerlei fronten op dat het woon en leef plezier ernstig wordt aangetast.

Uit informatieavonden van de gemeente over dit onderwerp kwam naar voren dat de inrichting van de busbaan als volgt is:

- De busbaan blijft uitgevoerd in asfalt i.p.v. klinkers;
- het asfalt wordt geen geluiddempend asfalt want dat heeft pas nut bij en snelheid van 50km/u;
- de weg wordt verbreed i.p.v. smaller gemaakt;
- de weg is veel minder bochtig dan de Boven Rijkersloot dus vrij spel om harder dan toegestaan te rijden;
- de busbaan wordt zelfs in en bocht flauwer gemaakt en eventuele drempelplateau's komen op dusdanige logische plekken dat ze niet snelheid vertragend werken.

Deze inrichting zorgt volgens reclamant ervoor dat de automobilist wellicht geattendeerd wordt met en bordje 30km/u maar gefaciliteerd wordt in comfortabel harder rijden en wellicht zonder zich bewust ervan te zijn veel harder rijdt. Vraag is: Wat gaat de gemeente doen om dit te voorkomen?

Verder zijn er consequenties voor omwonenden:

1. Het probleem van overlast van de Boven Rijkersloot-wijk wordt verschoven naar de Busbaan buurtbewoners. Volgens reclamant is dit geen eerlijke verdeling van verkeer maar afschuiven naar en andere buurt.
2. Een weg waarbij met en bord van 30 km/u aangegeven wordt welke snelheid gereden mag worden, is nog geen goed ingerichte 30 km weg of goede ruimtelijke ordening. Dit wordt ondersteund door het CROW die daar richtlijnen voor heeft en niet ervaring als deskundige spreekt.
3. In de reactienota van 24 november jl. geeft men aan dat het algemene uitgangspunt is dat wanneer de overheid en regel uitvaardigt- in dit geval en maximum snelheid- de overheid

	die regel ook zal handhaven. Anders hoeft de regel immers niet gesteld te worden. Hoe gaat de gemeente dan handhaven als het niet zelf handhavend (inrichting zorgt ervoor dat er niet harder dan 30 km gereden kan worden) is? 4. De inrichting van de weg schept de mogelijkheid om veel harder dan 30 km/u te rijden waardoor de afgekeurde variant 1 van het rapport van Goudappel & Coffeng werkelijkheid wordt en er 11.000 verkeersbewegingen per etmaal over de busbaan worden verwacht. Daarmee creëer je de ideale sluiproute. Wat gaat de gemeente doen om dit te voorkomen? In de Reactienota d.d. 24 november jl., wordt aangegeven dat wanneer knelpunten worden geconstateerd de gemeente op dat moment overweegt of maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja welke? Waarom garandeert de gemeente dit niet vooraf gezien de onderzoeken en studies die ze uit hebben laten voeren? 5. De duurzaamheid ambitie om vanuit milieu overwegingen het autogebruik te verminderen wordt met openstelling van de busbaan totaal genegeerd, erger nog dit leidt tot stimulans om snel met de auto te gaan i.p.v. de fiets te pakken. Waarom wordt er een extra weg opengesteld voor auto's? 6. De politie handhaaft niet op en 30km/u weg en geeft aan dat handhaving verkeerskundig moet worden opgelost. De gemeente geeft daarentegen aan dat bij gebrek aan politiecapaciteit er gehandhaafd kan worden door boa's. Dit bewijst dat hier en patstelling ontstaat waar de omwonenden van de busbaan de dupe van worden want in jurisprudentie van de Raad van State in zaak genummerd 200605494 is aantoonbaar gemaakt dat de bewijslast van overtredingen van de snelheid bij de burger komt te liggen. (Zie bijgevoegde notitie NSG) Op papier wordt en mooi plaatje geschetst maar de ervaringen van deskundigen, bevindingen van het rapport van 2017 van Goudappel & Coffeng, onderzoeken verricht door de buurtgroep en resultaten uit metingen door de gemeente zelf, tonen aan dat dit plan niet de oplossing is om het autoverkeer van Holland Park naar Diemen Centrum te leiden, noch dat het verkeer beter over beide bruggen verdeeld wordt, noch dat de overlast eerlijk verdeeld wordt over de Boven Rijkersloot en de Busbaan, en bovenal noch dat het bijdraagt aan de veiligheid en de leefbaarheid. 7. Het rapport van NSG, zie bijlage, toont aan dat in de huidige situatie geluidsoverlast aanwezig is bij bepaalde huizen, zowel binnen als buiten. In de tuin zitten rond spitsuur doet reclamant nu al niet meer omdat hij precies op de kruising van busbaan, Boven Rijkersloot en Speenkruid woont. Een normaal gesprek voeren in de tuin is dan niet mogelijk door de overlast van remmende en optrekkende bussen, auto's en brommers. Deze laatste verkeersgebruikers worden niet meegenomen in de geluidsbelasting maar veroorzaken ook veel geluidsoverlast.
--	--

	8. In de Reactienota van 24 november j1. geeft men aan dat men het liefst proefondervindelijk en tijdje zou willen testen hoe en een ander uitwerkt, maar dat is volgens gemeente niet mogelijk in de praktijk. Daarmee geeft men toe dat de onrust over de geluidsoverlast realistisch is en men zelf niet voor 100% achter het model kan staan omdat de praktijk anders kan zijn dan de theorie. Wat gaat de gemeente doen voor de bewoners om tegen deze overlast te beschermen? Normaliter loopt een openbare weg aan de voorkant van huizen en niet aan de achterzijde. De tuin van reclamant grenst op 1.50 meter. van de busbaan.
Beantwoording	De gemeente doet er alles aan om voor de weginrichting een balans te vinden in het aansturen van de gewenste snelheid van 30 km/uur en een goede doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten. Het huidige verkeersontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging en waarborgt daarin voldoende het handhaven van de gewenste snelheid. Daarnaast is het 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. Ook 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 snelheid remmende maatregelen. Er wordt aldus een weginrichting gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie. Dit is ook zo afgestemd met de politie. Zie hiervoor tevens de paragrafen 1.2 en 1.3. Reactie op de consequenties: 1. Uit het nieuwe verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4.700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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. 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.

2. Het alleen plaatsen van verkeersborden is inderdaad niet voldoende. Het verkeersontwerp voorziet in een aantal verkeersmaatregelen om de weginrichting aan te passen en af te stemmen op 30 km/uur, zie paragraaf 1.2

3: De politie zal, net als bij andere wegen, actief handhaven op de maximale snelheid van 30 km/uur, zie ook paragraaf 1.3.

4. Het hangt zeer van de aard van het knelpunt af welke maatregelen er in moeten worden gezet om dit knelpunt op te lossen. Dit is vooraf moeilijk in te schatten. Als zich dit dus daadwerkelijk voordoet, zal de gemeente op dat moment een afweging maken in het treffen van eventuele maatregelen.

5. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer in Diemen Zuid om zo een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's ook via de opengestelde busbaan te laten rijden krijgen o.a. fietsers op de Boven Rijkersloot oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie veiliger.

6. Boa's zijn (nog) niet bevoegd om te mogen handhaven tegen verkeersovertredingen, zoals te hard rijden. Het is dus een misvatting dat de politie deze taak mag delegeren aan boa's. Daarnaast zal er, net als bij andere wegen gewoon door de politie gehandhaafd worden op snelheid. Het is echter wel het uitgangspunt dat de weginrichting moet passen bij de gewenste rijsnelheid. Daarvoor heeft de gemeente een zorgvuldig ontwerp laten maken wat is afgestemd met de GVB, hulpdiensten en de politie.

7. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de wettelijke voorschriften die daarvoor gelden. Daarnaast is dit onderzoek aangepast naar aanleiding van het nieuwe verkeersonderzoek dat is uitgevoerd. Zie daarvoor paragraaf 1.5 en de aangepaste toelichting van het bestemmingsplan.

8. Het standpunt dat de gemeente de openstelling van de busbaan niet proefondervindelijk wil testen is omdat de verkeersstructuur dan wel eerst helemaal aangepast zou moeten worden in Diemen Zuid om een representatieve situatie te creëren. Als de busbaan zonder aanpassingen proefondervindelijk wordt opengesteld geeft dit geen goed beeld van de eindsituatie. De gemeente zal er daarnaast alles aan doen om te komen tot een zorgvuldige inpassing van de verkeersstructuur in Diemen Zuid. Bewoners worden betrokken bij de herinrichting van de openbare ruimte.

Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan
--	---

Zienswijze 35	Dossier nummer: 2021-008950
Samenvatting	Reclamant heeft bezwaar tegen de openstelling van de busbaan om de volgende redenen: - Uit onderzoek van SWOV blijkt dat 6% van het totaal aantal verkeersdoden vallen op 30km wegen. Dit komt omdat het gemotoriseerde verkeer er vaak (veel) sneller rijdt dan de limiet. Maatregelen om 30km/uur-gebieden en -wegen veiliger te krijgen, zullen zich daarom vooral moeten richten op het terugdringen van de rijsnelheid, bijvoorbeeld door de gebieden goed en dus minder `sober in te richten, de 30-limiet geloofwaardiger te maken en, waar dan nog nodig, door de inzet van verkeerstoezicht. Vraag van reclamant is: Waarom kiest de gemeente voor een sobere inrichting waardoor met zekerheid kan worden gesteld dat normen worden overschreden? - In de omgevingsvisie van de gemeente Diemen staat dat 65% van de ondervraagde vindt dat de gemeente geluidshinder en Luchtvervuiling moet tegengaan voor een gezondere leefomgeving. Vraag van reclamant is: Welke waarde hecht de gemeente aan haar Omgevingsvisie en aan de mening van haar bewoners?
Beantwoording	De gemeente heeft een zorgvuldig ontwerpproces doorlopen om diverse belangen te waarborgen. Dit is enerzijds het sturen en handhaven van de gewenste snelheid van 30 km/uur en anderzijds het waarborgen van de doorstroming op de weg voor bussen en hulpdiensten. Het resultaat van deze belangenafweging heeft geresulteerd in het huidige wegontwerp. Zie ook paragraaf 1.2. De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. De gemeente hecht veel waarde aan de Omgevingsvisie en het proces wat daarvoor is opgezet met veel communicatie en participatie. Onderdeel hiervan was een enquête en inmiddels is er ook al een Omgevingsagenda. Op dit moment zijn vier denkrichtingen

	uitgewerkt die voor de zomer zullen voorgelegd in een inspraakronde. De Omgevingsvisie is dus nog niet gereed. Zie ook paragraaf 1.1.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 36	Dossier nummer: 2021-008454
Samenvatting	Reclamant heeft bezwaar tegen het plan vanwege de volgende redenen: 1.Het openstellen van de busbaan voor autoverkeer leidt tot een onveiligere verkeerssituatie, ondanks het feit dat hier een 30 km regime gaat gelden. De vraag is hoe de gemeente deze verkeersmaatregel gaat handhaven? 2.Het passeren van schoolgaande kinderen op 4 tijdstippen van de dag zal tot gevaarlijke situaties leiden, ondanks de aanwezigheid van zebrapaden. De gemeenteraad zal vermoedelijk niet geconfronteerd willen worden met aangereden kinderen. 3.In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat 65% van de inwoners pleit voor het tegengaan van geluidshinder. Het openstellen van de busbaan voor autoverkeer draagt niet bij aan het tegengaan van geluidshinder. Reclamant vraagt in dit verband op welke gronden bepaald is dat er niet meer geluidshinder ontstaat? 4.In de omgevingsvisie staat ook dat 77% van de inwoners de voorkeur geven aan betere wandel- en fietspaden tegenover 13% voor betere wegen voor de auto. Waarom kiest de gemeente dan toch voor het openstellen van de busbaan, terwijl dat meer autoverkeer tot gevolg zal hebben? 5.Reclamant vraagt wat het openstellen van de busbaan als gevolg heeft voor het plan om een middelbare school te situeren nabij het Sportcentrum F.B. Duran. Bij de realisatie van dit plan zullen er nog meer oversteekacties plaatsvinden op de Boven Rijkersloot. Op welke wijze denkt de gemeente dit op een veilige manier te laten plaatsvinden? 6.Als de inwoners van Holland Park toch met de auto naar het centrum van Diemen willen, is naar de mening van reclamant een reeds bestaande route via de Daalwijkdreef een veel veiliger alternatief. Waarom is in het plan niet naar deze mogelijkheid gekeken? 7.Als alternatief voor de bewoners van Holland Park om naar het centrum van Diemen te reizen is de bestaande ov-verbinding met bus 44 aanwezig, met een frequentie van 15 min overdag, waarbij de huidige busbaan behouden kan blijven. Waarom is er in het ontwerpplan geen aandacht besteed aan deze mogelijkheid, waarmee de verkeersbewegingen drastisch worden beperkt?

	8. Het openstellen van de busbaan, zal leiden tot meer verkeer bij zowel de Diemer- als de Venserbrug, waar nu al geregeld files ontstaan bij het openen van de bruggen. Dit zal de rijtijden van bus 44 zeker niet ten goede komen, zoals ook al door het GVB is aangegeven bij de gemeente. Welke reactie is er vanuit de gemeente naar het GVB gestuurd over dit onderwerp?
Beantwoording	1. De gemeente doet er alles aan om voor de weginrichting een balans te vinden in het aansturen van de gewenste snelheid van 30 km/uur en een goede doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten. Het huidige verkeersontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging en waarborgt daarin voldoende het handhaven van de gewenste snelheid en aankomsttijden van hulpdiensten. Daarnaast is het 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. Ook 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 snelheid remmende maatregelen. Er wordt aldus een weginrichting gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie. Dit is ook zo afgestemd met de politie. Zie ook paragraaf 1.2 en 1.3. 2. Veiligheid van kinderen, en eigenlijk van alle weggebruikers hebben de hoogste prioriteit. De zebrapaden zullen goed in het zicht, op plateaus gerealiseerd worden waardoor er op 2 manieren een snelheid remmend effect ontstaat. Dit moet de veiligheid van overstekende personen ten goede komen. Overigens wil de gemeente ook niet geconfronteerd worden met de onveilige situaties die nu ontstaan bij de Boven Rijkersloot oost. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. 3. Als eerste stap naar een Omgevingsvisie is door de gemeente een Omgevingsagenda opgesteld. In het kader daarvan is een bewonersenquête gehouden. Op dit moment zijn vier denkrichtingen uitgewerkt die voor de zomer zullen voorgelegd in een inspraakronde. De Omgevingsvisie is dus nog niet gereed. Zie ook paragraaf 1.1. Zoals reeds genoemd bij de beantwoording van punt 2 streeft de gemeente naar een prettige leefomgeving voor elke inwoner van Diemen. Door de busbaan te openen voor verkeer ontstaat er een betere verdeling van het verkeer in Diemen-Zuid over de Boven

	Rijkersloot en uiteindelijk voor een vermindering van de geluidsdruk en een veiligere verkeerssituatie op de Boven Rijkersloot oost. Het klopt dat bewoners langs de opengestelde busbaan na de openstelling een hogere geluidsdruk kunnen ervaren. Per saldo gaat de situatie erop vooruit in Diemen Zuid. 4. Zie paragraaf 1.1. voor nut en noodzaak van de aanpassing van de hoofdverkeerstructuur in Diemen Zuid. De gemeente investeert daarnaast o.a. ook in betere fietsverbindingen. De gemeente is een haalbaarheidsonderzoek gestart naar het realiseren van een nieuwe fietsverbinding tussen station Diemen Zuid en Plantage Sniep, met een fietsbrug over de Weespertrekvaart. Daarnaast is het de bedoeling om de Diemerbrug te verbreden om zo meer ruimte te maken voor het fietsverkeer op de brug. 5. Alle oversteekplaatsen worden op een veilige manier ingericht. Het is daarbij niet van belang hoeveel mensen er dan oversteken. Veilig oversteken moet ten alle tijden mogelijk zijn. Op het moment dat er een nieuwe middelbare school in de omgeving wordt gerealiseerd zal op dat moment ook worden gekeken naar welke extra verkeersmaatregelen hiervoor nodig zijn. Daarnaast zijn er nog mogelijkheden om leerlingen van de nieuwe school voor te lichten over veilig deelnemen in het verkeer. 6. Het plan gaat niet alleen om het bieden van een nieuwe route tussen Holland Park maar ook om het ontlasten van de Boven Rijkersloot Oost en het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen in Diemen Zuid en Holland Park vanuit Diemen Centrum. De Daalwijkdreef is inmiddels al gereconstrueerd door de gemeente Amsterdam. 7. De gemeente wil graag de bereikbaarheid binnen Diemen en ook de verkeersveiligheid op de Boven Rijkersloot oost verbeteren. (zie beantwoording punt 2) en paragraaf 1.1. Het behouden van de busbaan is daar geen gepaste oplossing voor. 8. De GVB is een vaste overlegpartner van de gemeente en heeft veel input geleverd op het ontwerp. Daar is het huidig ontwerp het resultaat van. Het GVB is dan ook akkoord met het nieuwe verkeersontwerp omdat de aanrijdtijden in de nieuwe situatie aanvaardbaar zijn. Daarbij is gekeken naar de hele route van buslijn 44.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 37	Dossier nummer: 2021-008069
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat het plan om de busbaan open te stellen al twee keer eerder is onderzocht en beide keren niet goed bevonden vanwege geluidsoverlast voor omwonenden.

	Verder heeft reclamant twijfels bij het handhaven van 30 km/uur verkeerssnelheid. Gezien de huidige financiële situatie in het hele land vindt reclamant de investering in de openstelling van de busbaan niet op zijn plaats. Dat aangezien de wijk Holland Park een prima ontsluiting heeft om Diemen Zuid heen om het winkelcentrum Diemerplein te bereiken per auto. Fietzers kunnen al overal met gemak en veilig door Diemen heen.
Beantwoording	Samenvattend heeft de gemeente voor wat betreft nut en noodzaak voor het openstellen van de busbaan de volgende redeneerlijn (zie ook paragraaf 1.1): 1. In Holland Park vindt de laatste jaren grootschalige woningbouw plaats. De gemeente vindt het belangrijk dat bewoners van deze wijk zich verbonden voelen met de rest van Diemen. Dit is niet alleen in verkeerstechnische zin maar ook zeker in sociale zin. 2. Door woningbouw in Holland Park stijgt de verkeersdruk op de Boven Rijkersloot Oost, zowel qua fietsverkeer als autoverkeer. 3. de hoge verkeersdruk op de Boven Rijkersloot Oost kan leiden tot onveilige situaties omdat langzaam- en autoverkeer dezelfde rijbaan delen. Ook leidt dit tot een slechtere verbinding tussen Holland Park en de rest van Diemen. 3. De gemeente wil dit probleem graag oplossen door de lasten van de hoge verkeersdruk beter te verdelen over Diemen Zuid. Een efficiënte manier om dit te doen is het openstellen van de bestaande busbaan. 4. Om inwoners van Diemen Zuid en Holland Park een redelijk alternatief op de auto te bieden wordt er aanvullend maatregelen getroffen om de fietsverbindingen in Diemen te verbeteren. Een voorbeeld hiervan is de haalbaarheidsstudie naar een nieuwe fietsverbinding tussen station Diemen Zuid en Plantage Sniep met een fietsbrug over de Weespertrekvaart, zoals u heeft voorgesteld. Hierdoor worden inwoners van Diemen Zuid en Holland Park gestimuleerd om toch de fiets te pakken in plaats van de auto. De gemeente doet er alles aan om voor de weginrichting een balans te vinden in het aansturen van de gewenste snelheid van 30 km/uur en een goede doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten. Het huidige verkeersontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging en waarborgt daarin voldoende het handhaven van de gewenste snelheid en aankomsttijden van hulpdiensten. Daarnaast is het 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. Ook 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 snelheid remmende maatregelen. Er wordt aldus een

	weginrichting gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie. Dit is ook zo afgestemd met de politie. Zie ook paragraaf 1.2 en 1.3.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 38	Dossier nummer: 2020-111833
Samenvatting	Reclamant geeft aan dat het openstellen van de busbaan geen oplossing is om de verkeersdrukte in Diemen-Zuid te reguleren. Dit plan zal volgens reclamant enkel leiden tot meer verkeer door de woonwijk, onveilige situaties en extra overlast geven qua geluid en luchtvervuiling. Reclamant maakt zich zorgen om de veiligheid. Hij geeft aan dat uit onderzoek van SWOV blijkt dat 6% van het totaal aantal verkeerdoden vallen op 30 km wegen. Dit komt, omdat gemotoriseerd verkeer er vaak (veel) sneller rijdt dan de limiet. Maatregelen om 30km/uur-gebieden en -wegen veiliger te krijgen, zullen zich dus vooral moeten richten op het terugdringen van de rijsnelheid, bijvoorbeeld door de gebieden goed en dus minder "sober" in te richten, de 30-limiet geloofwaardiger te maken en, waar dan ook nodig, door de inzet van verkeerstoezicht. Reclamant vraagt waarom de gemeente voor een sobere inrichting kiest, waardoor met zekerheid kan worden gesteld dat normen worden overschreden? Reclamant geeft verder aan dat in de omgevingsvisie van de gemeente Diemen staat dat 65% van de ondervraagde vindt dat de gemeente geluidshinder en luchtervervuiling moet tegengaan voor een gezondere leefomgeving. Het bestemmingsplan staat hier haaks op.
Beantwoording	Uit het nieuw verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid sprake is van een beperkte toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4.700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen

per dag. De intensiteiten bij beide weggedelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Daarnaast zijn in de regio de afgelopen jaren vele aanpassingen aan het hoofdwegennet 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 voor het doorgaande autoverkeer goede alternatieven voorhanden dan rijden door Diemen Zuid. 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.

De gemeente Diemen streeft naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner in Diemen. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Deze drukte is mede ontstaan door de woningbouwontwikkelingen in Holland Park. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden op de Boven Rijkersloot oost op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's ook via de opengestelde nieuwe busbaan te laten rijden krijgen o.a. fietsers op de Boven Rijkersloot oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie veiliger.

De gemeente doet er alles aan om voor de weginrichting een balans te vinden in het aansturen van de gewenste snelheid van 30 km/uur en een goede doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten. Het huidige verkeersontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging en waarborgt daarin voldoende het handhaven van de gewenste snelheid en aankomsttijden van hulpdiensten. Daarnaast is het 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. Ook 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 snelheid remmende maatregelen. Er wordt aldus een weginrichting gerealiseerd die past bij de maximumsnelheid. Daarmee ontstaat een daadwerkelijk handhaafbare situatie. Dit is ook zo afgestemd met de politie. Zie ook paragraaf 1.2 en 1.3.

	De gemeente streeft naar een prettige leefomgeving voor elke inwoner van Diemen. Door de busbaan te openen voor verkeer ontstaat er een betere verdeling van het verkeer in Diemen Zuid over de Boven Rijkersloot en een vermindering van de geluidsdruk en vooral een veiligere verkeerssituatie op de Boven Rijkersloot oost. Het klopt dat bewoners langs de voormalig busbaan na de openstelling een hogere geluidsdruk kunnen ervaren. Per saldo gaat de situatie in Diemen Zuid er echter op vooruit. Als eerste stap naar een Omgevingsvisie is door de gemeente een Omgevingsagenda opgesteld. In het kader daarvan is een bewonersenquête gehouden. Op dit moment zijn vier denkrichtingen uitgewerkt die voor de zomer zullen voorgelegd in een inspraakronde. Aan de Omgevingsvisie wordt op dit moment gewerkt. Deze is dus nog niet gereed. Zie ook paragraaf 1.1. over nut en noodzaak voor het openstellen van de busbaan.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 39	Dossier nummer: <u>2020-108779</u>
Samenvatting	Reclamanten geven aan begin 2020 op het Speenkruid te komen wonen, met de achtertuin grenzend aan het Aalscholverpad, de weg die opengebroken zou worden. Het huis hebben reclamanten gekocht vanwege de rust, veiligheid, schoon milieu en leefbaarheid. Met het oog op gezinsuitbreiding heeft reclamant de volgende bezwaren; - door het openstellen van de busbaan is het niet meer rustig, vooral aan de kant van de toekomstige kinderslaapkamer; -Er is nu geen extreme luchtvervuiling vanwege geen doorgaand verkeer. Dat zal straks anders zijn. -Het is nu veilig: geen doorgaande wegen betekent geen (of aanzienlijk) minder ongelukken en gevaar op de weg. Ook dat zal anders worden. Reclamanten geven aan hun toekomstige kindje (of kindjes) graag in een veilige, rustige en gezonde omgeving groot te willen brengen.
Beantwoording	Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten

	getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Zie ook paragraaf 1.4. en 1.5 en de toelichting bij het bestemmingsplan. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Voor meer informatie over de milieugevolgen zie paragraaf 1.4 en 1.5 en de toelichting bij het bestemmingsplan. Voor de verkeersinrichting en verkeersveiligheid zie paragraaf 1.2.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 40	Dossier nummer: 2020-108764
Samenvatting	Reclamanten geven aan begin 2020 op het Speenkruid te komen wonen, met de achtertuin grenzend aan het Aalscholverpad, de weg die opengebroken zou worden. Het huis hebben reclamanten gekocht vanwege de rust, veiligheid, schoon milieu en leefbaarheid. Met het oog op gezinsuitbreiding heeft reclamant de volgende bezwaren; - door het openstellen van de busbaan is het niet meer rustig, vooral aan de kant van de toekomstige kinderslaapkamer; -Er is nu geen extreme luchtvervuiling vanwege geen doorgaand verkeer. Dat zal straks anders zijn. -Het is nu veilig: geen doorgaande wegen betekent geen (of aanzienlijk) minder ongelukken en gevaar op de weg. Ook dat zal anders worden. Reclamanten geven aan hun toekomstige kindje (of kindjes) graag in een veilige, rustige en gezonde omgeving groot te willen brengen.
Beantwoording	Zie antwoord op zienswijze 39.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 41	Dossier nummer: 2020-107475
---------------	-----------------------------

Samenvatting	Reclamant geeft aan een telefoongesprek te hebben gehad met een ambtenaar met vragen over het verkeersontwerp. De verstrekte tekening (NLIMRO.0384.BPVerkeer Zuid-OWOI) zou volgens reclamant enkele onduidelijkheden bevatten vooral met betrekking tot voet- en fietspaden rond de rotonde.
Beantwoording	Het verkeersontwerp kent een eigen inspraakprocedure. Desalniettemin heeft onze ambtenaar aangegeven dat het gesprek inderdaad heeft plaatsgevonden. Hieronder volgt een citaat van de betreffende ambtenaar: <i>"Meneer had vragen over de inrichting van de rotonde, want had op het oude ontwerp nieuwe fietspaden voor zijn deur gezien. Uitgelegd aan meneer dat er nu een nieuw verkeersontwerp vastgesteld was door het college en deze in te zien is op de website. Meneer had het nieuwe ontwerp al gezien en was tevreden met het eindresultaat. Ik heb meneer ook aangegeven dat er nog een mogelijkheid is voor een inspraakreactie op het nieuwe ontwerp."</i>
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 42	Dossier nummer: 2020-107268
Samenvatting	Reclamant geeft aan zelf kleine kinderen te hebben en maakt bezwaar tegen de openstelling van de busbaan om de volgende redenen: 1. de veiligheid van kleine kinderen die in de buurt spelen en naar school gaan en de weg vaak op een dag oversteken; 2. toename van verkeer, verslechtering van luchtkwaliteit en daarmee schade voor de gezondheid; 3. geluidshinder door de toename van verkeer; 4. de gevolgen voor het milieu.
Beantwoording	Er zijn vier bestemmingen nabij de Boven Rijkersloot en busbaan 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. Het is op voorhand duidelijk dat er veel kinderen zijn die dagelijks beide wegen oversteken. De veiligheid van deze kinderen, maar ook andere weggebruikers heeft prioriteit. De gemeente Diemen waarborgt dat met een aantal maatregelen de algehele verkeersveiligheid. Zie paragraaf 1.2.

	Uit het nieuwe verkeersonderzoek wat is uitgevoerd in het voorjaar van 2021 is naar voren gekomen dat bij het instellen van een 30 km/u zone in geheel Diemen Zuid inderdaad sprake is van een beperkte toename van verkeer, wat voornamelijk door autonome groei en de groei van Diemen (bijvoorbeeld Holland Park) wordt veroorzaakt. Op basis van dit onderzoek schat het adviesbureau de intensiteit op de opengestelde busbaan op circa 4.700 motorvoertuigen per dag. De oostelijke Boven Rijkersloot zal door het openstellen van de busbaan rustiger worden ten opzichte van de huidige situatie. Daar zal er sprake zijn van circa 2.000 motorvoertuigen per dag. De intensiteiten bij beide wegdelen passen binnen de richtlijnen voor een 30 km/u zone, waar een intensiteit tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal doorgaans acceptabel wordt gevonden. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Zie ook paragraaf 1.4 en 1.5 en de toelichting bij het bestemmingsplan.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 43	Dossier nummer: <u>2020-107004</u>
Samenvatting	Reclamant uit zijn bezwaar tegen opstelling van de busbaan middels een sinterklaasrijm. Het komt erop neer dat reclamant tegen de busbaan is vanwege: - verkeersveiligheid en veiligheid van spelende kinderen; - luchtvervuiling; - geluidshinder; - ontbreken van nut en noodzaak voor de openstelling van de busbaan; Verder geeft reclamant aan dat een autoluwe wijk de gezondheid ten goede komt doordat men gestimuleerd wordt om meer te bewegen.
Beantwoording	Voor nut en noodzaak voor het openstellen van de busbaan wordt u verwezen naar paragraaf 1.1.

	Voor wat betreft het onderwerp veiligheid wordt u verwezen naar paragraaf 1.2. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Verwijzen naar 1.4 en 1.5 en toelichting bij bestemmingsplan. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 44	Dossier nummer: was 2020-029520 Is geworden: 2021-016986
Samenvatting	Reclamant geeft aan tegen het plan te zijn vanwege: 1. Toename luchtvervuiling; 2. Geluidsoverlast; 3. Onveilige situaties voor kinderen, ouderen en mindervaliden; 4. Verslechteren van woon- en leefomgeving.
Beantwoording	Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een

	overschrijding van deze drempelwaardes. Zie ook paragraaf 1.4 en 1.5 en de toelichting bij het bestemmingsplan. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. voor wat betreft de maatregelen omtrent de veiligheid wordt u verwezen naar paragraaf 1.2.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

Zienswijze 45	Dossier nummer: 2020-110258
Samenvatting	Reclamant geeft aan niet overtuigd te zijn van het algehele doel, aangezien de verbinding tussen Diemen Centrum en Holland Park per fiets, te voet en OV uitstekend is. Waarom zou dit voor de auto, die toch al een onevenredig groot deel van het straatbeeld inneemt, nog verder geoptimaliseerd moeten worden? Doorgaand verkeer wordt om Kruidenhof gestuurd, wat is de impact op de lokale ondernemers aldaar? Lokale ondernemers en voorzieningen op loopafstand zorgen voor meer activiteit op straat, dit verhoogt de leefbaarheid van de wijk en zorgt voor een veiliger gevoel voor de bewoners. Het zou zonde zijn voor de buurt, en een absolute achteruitgang, zijn als deze winkels zouden verdwijnen, is er voldoende gekeken naar de gevolgen voor de winkeliers van het Kruidenhof? Beukenhorst, Bomenrijk, Akkerland, Biesbosch, Polderland hebben geen eigen basisscholen, deze zijn gelegen in Schelpenhoek en Kruidenhof. De busbaan is nu goed zelfstandig over te steken voor de kinderen van deze scholen, omdat de kinderen een bus niet snel over het hoofd zien, maar ook omdat buschauffeurs attent en niet afgeleid rijden. Op een weg die breed genoeg is om met een bus te manoeuvreren is het voor auto's nog steeds aantrekkelijk om hard te rijden, al is het maar van drempel tot drempel, daarnaast zijn er genoeg automobilisten die met andere dingen bezig zijn

	dan met autorijden (telefoon), hierdoor kan het onveilig voelen voor ouders om kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. Behalve dat dit een extra last is voor de ouders, is het ook niet goed voor de ontwikkeling van de kinderen als ze meer afhankelijk van hun ouders worden. Hoe wordt er een veilige situatie voor de schoolgaande kinderen gecreëerd in deze nieuwe verkeerssituatie? Deze kan je niet alleen op een zebrapad laten vertrouwen. Speenkruid, en daarmee de toegang tot basisschool Het Atelier komt direct aan de doorgaande weg te liggen. Dit maakt het aantrekkelijker voor forenzen om onderweg naar werk de kinderen bij school af te zetten. Meer autoverkeer op Speenkruid zal tot overlast bij de bewoners zorgen, hoe worden die ontzien? En voor kinderen is het beter als ze lopend/fietsend naar school gaan, hoe wordt er gestimuleerd dat ouders toch voor andere vervoerstypes dan de auto kiezen? Er zijn veel onderzoeken en voorbeelden uit de praktijk die laten zien dat meer asfalt en snellere autoverbindingen voor meer auto's op de weg zorgen. Uit jullie onderzoek komt dit niet naar voren, waarom is jullie onderzoek betrouwbaarder dan praktijkstudies? Denk bijvoorbeeld aan de verbreding van de A2, volgens alle onderzoeken zou dit de doorstroming bevorderen en daarmee de filedruk verlagen, wat zou resulteren in minder milieubelasting. Enkele jaren later is echter vastgesteld dat er aan de filedruk (pre-COVID) niks is veranderd en er zelfs meer auto's rijden dan daarvoor, waardoor het zelfs slechter is voor het milieu. Een soortgelijk scenario wordt nu helemaal niet meegenomen in jullie plannen, waardoor de impact daarvan op het milieu helemaal buiten de scope blijft.
Beantwoording	Voor beantwoording van de zienswijze als het gaat om nut en noodzaak, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid verwijzen wij de paragrafen 1.1, 1.2 en 1.3 De gemeente wil geen extra autobewegingen stimuleren maar het bestaande wegverkeer beter verdelen over de wegstructuur in Diemen Zuid. Uit de modelstudies blijkt dat het verkeer zich beter gaat verdelen over de wegen in Diemen Zuid.

	Het winkelcentrum Kruidenhof blijft goed bereikbaar via de Boven Rijkersloot. De eigenaar van dit winkelcentrum gaat ook flink investeren in dit winkelcentrum om het aantrekkelijk te houden als wijkwinkelcentrum voor bewoners van Diemen Zuid en Holland Park. Door de forse groei van het inwonertal van Diemen is er voldoende draagvlak voor het winkelaanbod in Diemen. De bestaande buurtaansluitingen op de Boven Rijkersloot, zoals bij Speenkruid, blijven gehandhaafd. Er komen geen buurtontsluitingen bij. Autoverkeer blijft zo beperkt in de woonbuurten. In Holland Park West komt een grote brede school. Dit zal betekenen dat veel kinderen daar op school zullen gaan en dus niet meer naar scholen in Diemen Zuid komen. Daarnaast blijft de gemeente ook investeren in het verbeteren van de fiets- en loopverbindingen in Diemen. Om ervoor te zorgen dat plannen niet tot 'milieuvervuiling' leiden wordt er aan allerlei wetten en regels getoetst, zoals de Wet Geluidhinder, de Wet Milieubeheer, het Activiteitenbesluit etc. Deze wetten bevatten een aantal drempelwaarden. Deze drempelwaarden geven aan of een verandering van de geluidsdruk of luchtkwaliteit aanvaardbaar is in relatie tot de menselijke gezondheid en tot de omgeving. De openstelling van de busbaan is ook aan deze wetten getoetst. Daarbij is gebruik gemaakt van actuele verkeerscijfers en ook van het verder uitgewerkte verkeersontwerp met als uitgangspunt 30 km/uur op alle hoofdwegen in Diemen Zuid. En in alle opzichten is gebleken dat de openstelling van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van deze drempelwaardes. Bovendien streeft de gemeente Diemen naar een prettige leefomgeving voor elke bewoner. Dit geldt ook voor bewoners aan de Boven Rijkersloot Oost, waar in de huidige situatie regelmatig (subjectief/gevoelsmatig) onveilige verkeerssituaties ontstaan door drukte op de weg. Fietzers (ook kinderen die naar school gaan) rijden daar op dezelfde rijbaan als auto's en de gemeente ziet graag dat deze situatie verbeterd wordt. De gemeente wil door evenwichtigere verdeling van het verkeer over de gehele Boven Rijkersloot een aangenamer en vooral veiliger leefklimaat voor alle inwoners van Diemen Zuid realiseren. Door auto's via de opengestelde busbaan te laten rijden krijgen o.a. fietsers op de Boven Rijkersloot Oost meer ruimte en wordt de verkeerssituatie veiliger. Door de reeds gerealiseerde verbeteringen op het hoofdwegennet rond Diemen Zuid (A1, A10, A9, Daalwijkdreef) kan het doorgaand autoverkeer gebruik maken van goede routes om Diemen Zuid heen.
Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het plan

3. Staat van wijzigingen als gevolg van de zienswijzen.

Zienswijze nr.	Omschrijving	Ontwerp bestemmingsplan (on01)	Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan (va01)
17	De dubbelbestemming 'leiding-hoogspanning' is aan de verbeelding en de regels toegevoegd.	Nog niet aanwezig.	In de verbeelding is ter plaatse van de 150 kv hoogspanningsleiding van Tennet de dubbelbestemming 'leiding-hoogspanning' toegevoegd. Ook zijn de bijbehorende regels ter bescherming van deze leiding toegevoegd aan de regels van het bestemmingsplan.

4. Ambtshalve wijzigingen

In dit deel van de nota zijn de wijzigingen beschreven die ambtshalve worden doorgevoerd, dus anders dan naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen. Het betreft inhoudelijke aanpassingen van de regels en toelichting.

Nr	Betreft	Omschrijving	Ontwerp bestemmingsplan (on01)	Te wijzigen bij vaststelling bestemmingsplan (vg01)
1	Regels	Wijziging van bestemming conform handboek bestemmingsplannen van de gemeente Diemen.	Waarde - archeologische verwachtingswaarde 1	Waarde- archeologie 1
2	Regels	Wijziging van bestemming conform handboek bestemmingsplannen van de gemeente Diemen.	Waarde - archeologische verwachtingswaarde 2	Waarde- archeologie 2
3	Toelichting	Paragraaf 5.2 van de toelichting is aangepast naar aanleiding van de actualisatie van het verkeersonderzoek	In het ontwerp omgevingsplan werd het plan nog onderbouwd met cijfers uit 2017.	In het vastgestelde plan wordt het plan onderbouwd met verkeerscijfers uit 2019 (actualisatie van voorjaar 2021). Tabel 5-1 is vervangen. Er zullen in de plansituatie ongeveer 4.468 motorvoertuigen per etmaal over de voormalig busbaan gaan rijden. Dit is het uitgangspunt voor de milieukundige onderzoeken (geluid, lucht, stikstof). De conclusie van paragraaf 5.2. is niet gewijzigd.
4	Toelichting	Bijlage 16 – Geactualiseerd verkeersmodel Diemen is toegevoegd	Nog niet van toepassing	Toevoeging van bijlage 16. Dit betreft het geactualiseerde verkeersmodel van Diemen. Op basis van de verkeerscijfers in dit rapport zijn de milieuonderzoeken (lucht, stikstof en geluid) aangepast.
5	Toelichting	Bijlage 6: luchtkwaliteitsonderzoek is vervangen	Het uitgangspunt van het luchtkwaliteitsonderzoek bij het ontwerp bestemmingsplan was het verkeersonderzoek van 2017, en dus verouderd.	In het vast te stellen bestemmingsplan is het luchtkwaliteitsonderzoek geactualiseerd naar aanleiding van het nieuwe verkeersonderzoek. De bijlage is daarom vervangen voor het vernieuwde onderzoek. Conclusie is niet gewijzigd.
6	Toelichting	Bijlage 13: stikstofdepositie onderzoek is vervangen	Het uitgangspunt van het stikstofdepositieonderzoek bij het ontwerp bestemmingsplan was het verkeersonderzoek van 2017, en dus verouderd.	In het vast te stellen bestemmingsplan is het stikstofdepositieonderzoek geactualiseerd naar aanleiding van het nieuwe verkeersonderzoek. De bijlage is daarom vervangen voor het vernieuwde onderzoek. Conclusie is niet gewijzigd. Het gewijzigde onderzoek gaf

				geen aanleiding om de tekst in paragraaf 5.9 in de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.
7	Toelichting	Bijlage 17: Geactualiseerd geluidsonderzoek mei 2021 is toegevoegd.	Nvt	In het vast te stellen bestemmingsplan is het geluidsonderzoek geactualiseerd naar aanleiding van het nieuwe verkeersonderzoek. Het geactualiseerde geluidsonderzoek is toegevoegd als nieuwe bijlage, de inhoud ervan is verwerkt in paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.
8	Toelichting	Paragraaf 5.3: Geluidhinder is aangepast naar aanleiding van de geactualiseerde verkeerscijfers.	Uitgangspunt was bij het ontwerp bestemmingsplan was het verkeersonderzoek van 2017 en een tweetal verkeersontwerpen.	In het vast te stellen bestemmingsplan zijn de nieuwe verkeerscijfers verwerkt en getoetst aan de Wet geluidhinder. Daarbij zijn ook de oude verkeersgegevens en het oude en nieuwe verkeersontwerp beschouwd. Dit is ter transparantie van het bestemmingsplanproces. Alle tabellen zijn vervangen en de beschouwing en conclusies zijn bijgewerkt. De nieuwe conclusie luidt: Alle woningen gelegen in Diemen-Zuid zullen ondanks de toename van de geluidbelasting niet de grenswaarde van 63 dB of 68 dB overschrijden (afhankelijk van de heersende geluidbelasting) Door de aanwezigheid van de in de nabijheid gelegen rijksweg 10-oost, Gooiseweg, Diemerdreef, Bergwijkdreef, Hartveldseweg en Muiderstraatweg hebben 97% van de woningen in de huidige situatie al een cumulatieve geluidbelasting die meer dan 48 dB bedraagt. Voor 6% van de woningen neemt door de reconstructie de cumulatieve geluidbelasting met meestal 2 dB tot soms 5 dB in een beperkt aantal gevallen toe. Door de openstelling van de busbaan voor alle verkeer en de reconstructie van de Boven Rijkersloot worden geen grenswaarden overschreden en is geen sprake van een grotere toename dan de toegestane 5 dB bij reconstructie in de geest van de Wet geluidhinder. Daarom is, in het kader van geluid, het voorliggend plan juridisch gezien uitvoerbaar en kan vaststelling door de gemeenteraad plaatsvinden. Uit het nieuwe geluidsonderzoek blijkt dat bij 51 woningen langs de opengestelde busbaan sprake is van een

				geluidtoename tussen afgerond 2 en 5 dB. Door middel van nader onderzoek kan worden vastgesteld of de gevelwering van deze woningen voldoende is voor een binnenwaarde van 33 dB zoals die geldt voor nieuwbouwwoningen (voor saneringswoningen is dit 43 dB). Uitgaande van een bestaande gevelwering van woningen van maximaal 23 dB is dat 19 woningen. Dit nadere onderzoek en het eventueel treffen van gevelmaatregelen zijn echter niet wettelijk verplicht omdat het hier gaat om 30 km wegen. Het college is echter bereid om dit onderzoek wel te laten uitvoeren en om op basis van de resultaten hiervan te bepalen of en zo ja, welke maatregelen hiervoor in aanmerking komen. Dit nadere onderzoek en de besluitvorming over de resultaten kan plaatsvinden na vaststelling van het bestemmingplan maar voordat het noodzakelijke verkeersbesluit wordt genomen voor onder andere de openstelling van de busbaan en de invoering van de 30 km/uur.
9	Toelichting	Paragraaf 5.4: Luchtkwaliteit is aangepast naar aanleiding van het geactualiseerde verkeersonderzoek.	Uitgangspunt was bij het ontwerp bestemmingsplan was het verkeersonderzoek van 2017 en het verkeersontwerp van november 2020.	Het luchtkwaliteitsonderzoek is aangepast naar aanleiding van het geactualiseerde verkeersonderzoek. Figuur 5-9 is vervangen en de conclusies zijn bijgewerkt. Inhoudelijk is de conclusie niet gewijzigd: in het kader van luchtkwaliteit blijft het plan uitvoerbaar.