



**Royal  
HaskoningDHV**  
*Enhancing Society Together*

# Bestemmingsplan Spooronderdoorgang Ouddiemerlaan

Toelichting



**Documenttitel:** Bestemmingsplan Spooronderdoorgang Ouddiemerlaan  
Toelichting

**Status:** Vastgesteld

**Datum:** 6 juli 2017

**Projectnaam:** Spooronderdoorgang Diemen

**Projectnummer:** BE3493

**Opdrachtgever:** Gemeente Diemen

**Referentie:**

**Auteur(s):** Adriaan Koopman, Jan-Willem Geuke

**Collegiale toets:**

**Datum/paraaf toets:**

**Vrijgegeven door:**

**Datum/paraaf vrijgave:**



## **Spooronderdoorgang Ouddiemerlaan**

# Inhoudsopgave Toelichting

## Toelichting 5

### Hoofdstuk 1 Inleiding 7

|     |                                  |   |
|-----|----------------------------------|---|
| 1.1 | Aanleiding en doel               | 7 |
| 1.2 | Ligging en begrenzing plangebied | 7 |
| 1.3 | Vigerende plannen                | 9 |
| 1.4 | Leeswijzer                       | 9 |

### Hoofdstuk 2 Huidige situatie 11

|     |                        |    |
|-----|------------------------|----|
| 2.1 | Historie               | 11 |
| 2.2 | Ruimtelijke structuur  | 11 |
| 2.3 | Functionele inrichting | 11 |

### Hoofdstuk 3 Beleidskader 13

|     |                     |    |
|-----|---------------------|----|
| 3.1 | Rijksbeleid         | 13 |
| 3.2 | Provinciaal beleid  | 14 |
| 3.3 | Regionaal beleid    | 14 |
| 3.4 | Gemeentelijk beleid | 15 |

### Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 19

|     |                                              |    |
|-----|----------------------------------------------|----|
| 4.1 | Aanleiding, doelstellingen en uitgangspunten | 19 |
| 4.2 | Ontwerp en oplossingen                       | 19 |

### Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 25

|      |                                              |    |
|------|----------------------------------------------|----|
| 5.1  | Bedrijven en milieuzonering                  | 25 |
| 5.2  | Verkeer                                      | 25 |
| 5.3  | Luchtkwaliteit                               | 26 |
| 5.4  | Geluidhinder                                 | 27 |
| 5.5  | Externe veiligheid                           | 28 |
| 5.6  | Bodemkwaliteit                               | 29 |
| 5.7  | Water                                        | 30 |
| 5.8  | Ecologie                                     | 31 |
| 5.9  | Archeologie en cultuurhistorie               | 33 |
| 5.10 | Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.) | 35 |

### Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 37

|     |                              |    |
|-----|------------------------------|----|
| 6.1 | Standaard en plansystematiek | 37 |
| 6.2 | Toelichting op de regels     | 37 |

### Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 41

|     |                                  |    |
|-----|----------------------------------|----|
| 7.1 | Economische uitvoerbaarheid      | 41 |
| 7.2 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 41 |

## Bijlagen

### Bijlage 1 Verkeersveiligheidsanalyse tijdelijke situatie

### Bijlage 2 Onderzoek luchtkwaliteit

### Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

### Bijlage 4 Historisch bodemonderzoek

|                   |                                                            |
|-------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Bijlage 5</b>  | <b>Onderzoek Niet Gesprongen Conventionele Explosieven</b> |
| <b>Bijlage 6</b>  | <b>Watertoets</b>                                          |
| <b>Bijlage 7</b>  | <b>Quickscan Flora en Faunawet</b>                         |
| <b>Bijlage 8</b>  | <b>Aanvullende quickscan Flora en Faunawet</b>             |
| <b>Bijlage 9</b>  | <b>Vleermuizenonderzoek</b>                                |
| <b>Bijlage 10</b> | <b>Nota beantwoording zienswijzen</b>                      |



# Toelichting



# Hoofdstuk 1      Inleiding

## 1.1      Aanleiding en doel

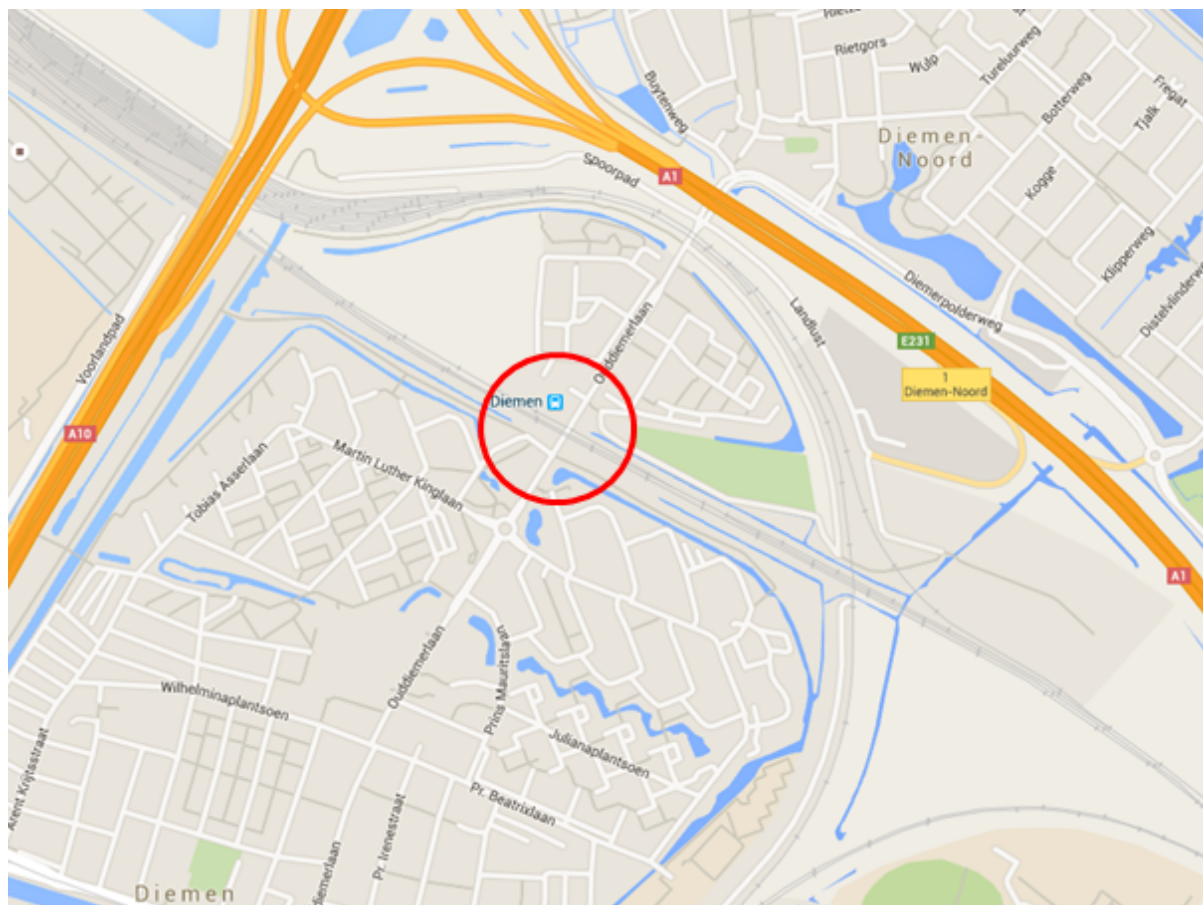
Ter verhoging van de veiligheid op het spoortraject Amsterdam-Almere/Utrecht/Amersfoort wil ProRail de spoorkruisingen aanpakken. Een van die spoorkruisingen is kruising Ouddiemerlaan. Deze overgang is opgenomen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Het doel van het LVO is het bevorderen van veilige en vlotte doorstroming van wegverkeer en treinen op overwegen door middel van innovatieve kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. De overweg op de Ouddiemerlaan vormt al vele jaren een knelpunt voor de doorstroming van het verkeer op de centrale noord-zuid as in Diemen. Deze as vormt de enige verbinding tussen de wijken Diemen Noord en Diemen Centrum. Hierdoor, en door de combinatie met het station Diemen, heeft de overweg een hoog risicoprofiel.

In dat kader wordt de bestaande gelijkvloerse overweg Ouddiemerlaan bij het station Diemen verwijderd. Hiervoor in de plaats komt een onderdoorgang voor gemotoriseerd en langzaam verkeer nabij het station. Dit zal de doorstroming en veiligheid van verkeer op de Ouddiemerlaan ten goede komen. Tevens zal de bereikbaarheid van het station verbeterd worden.

De aanleg van de onderdoorgang past niet in het huidige bestemmingsplan. Dit vormt de aanleiding voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan. Het voorziet in een planologisch/juridisch kader voor de tijdelijke situatie waarin de onderdoorgang wordt aangelegd én voor de permanente onderdoorgang zelf. Er zal een tijdelijke omlegging van de Ouddiemerlaan gerealiseerd worden. Hierbij wordt de bestaande spoorwegovergang tijdelijk opgeschoven in westelijke richting om op deze wijze bouwterrein vrij te maken voor de realisatie van de onderdoorgang. Tevens worden tijdelijke parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen gerealiseerd. Voor de permanente situatie wordt te zijner tijd een nieuw bestemmingsplan opgesteld, wanneer de gewenste inrichting van het stationsgebied bekend is.

## 1.2      Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen tussen het centrum van Diemen en Diemen-Noord. Het plangebied is verdeeld in twee delen, namelijk een deel ten noorden van het spoor en een deel ten zuiden van het spoor. Het deel ten noorden van het spoor wordt begrensd door de Ouddiemerlaan en de Harmonielaan. Het zuidelijk deel van het plangebied wordt begrensd door de Ouddiemerlaan, het spoor en de Martin Luther Kinglaan. Beide delen van het plangebied worden begrensd door woningen. In figuur 1 is de locatie van de voorgenomen ingreep aangegeven ten opzichte van het centrum van Diemen en Diemen-Noord. De globale begrenzing van het bestemmingsplan is te zien in figuur 2. In paragraaf 1.3 wordt de begrenzing van het projectgebied nader toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie van de voorgenomen ingreep



### **1.3 Vigerende plannen**

Binnen het onderhavige plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan "Centrum" (vastgesteld, d.d. 27-06-2013);
- Bestemmingsplan "Noord" (vastgesteld, d.d. 01-12-2011).

Het referentieontwerp van de spooronderdoorgang en tijdelijk omleiding, inclusief bijbehorende werkterreinen en parkeergelegenheid zijn per maatregel (zoals de bypass en een werkterrein) getoetst aan de vigerende bestemmingsplannen. Daaruit kwam naar voren dat een deel van de maatregelen passen binnen de huidige bestemmingen en een deel niet. Dit heeft geleid tot een plangebied dat is opgedeeld in twee delen, een noordelijk deel (ten noorden van het spoor) en een zuidelijk deel (ten zuiden van het spoor), zoals is weergegeven in figuur 1.2.

De tijdelijke omlegging die het verkeer tijdens de aanleg van de ongelijkvloerse kruising omleidt en het werkterrein dat voor de aanleg nodig is in het noordelijk deel van het plangebied, liggen binnen de bestemmingen Wonen en Tuin van bestemmingsplan Noord en zijn hiermee strijdig. In het zuidelijk deel van het plangebied zijn de bypass, het werkterrein en parkeergelegenheid voor auto en fiets in de huidige situatie strijdig met de bestemming Groen van bestemmingsplan Centrum.

De toekomstige spooronderdoorgang past grotendeels binnen de vigerende bestemmingsplannen, behalve een klein gedeelte in het zuidelijk deel van het plangebied.

### **1.4 Leeswijzer**

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



## Hoofdstuk 2     Huidige situatie

### 2.1     Historie

Diemen heeft zijn naam te danken aan de rivier de Diemen. De veengebieden langs de Amstel, waar Diemen bij hoort, werden vanaf de 11e eeuw ontgonnen. Om daartoe te komen zijn vanuit de ontginningsbases langs de oever van de Gaasp en de beide oevers van de Diemen evenwijdige ontwateringssloten op korte afstand van elkaar gegraven. Hierdoor is een strokenverkaveling ontstaan. Een volgende ontginningsas kwam tot stand langs de Ouddiemerlaan. Langs deze as vestigden zich boerderijen. In de eeuwen daarna onderging het landschap een geleidelijke verandering. Doordat het aantal inwoners toenam, groeide de behoefte aan voorzieningen. Diemen breidde zich uit en het gebied werd verdicht met de bouw van woningen, scholen, voorzieningen en bedrijven. In de 20e eeuw werden een aantal woningcomplexen aan weerszijden van de Ouddiemerlaan gerealiseerd: Spoorzicht is grotendeels in de jaren '50 gebouwd, Buitenlust rond 1975 en de flats ten zuiden van het spoor eind jaren '60 en begin jaren '70. Station Diemen is geopend in 1974, op dezelfde plaats waar van 1 augustus 1882 tot 1 oktober 1913 de stopplaats Diemerbrug lag. Het heeft een stationsgebouw van het type sextant, en perrons in bajonetligging: de perrons bevinden zich schuin tegenover elkaar, aan weerszijden van de spoorwegovergang. Aan de noordzijde ligt nog een derde spoor. Dit derde spoor is buiten gebruik gesteld en de spoorbomen zijn verplaatst naar alleen spoor 1 en 2 in verband met de veiligheid.

### 2.2     Ruimtelijke structuur

Het plangebied is opgedeeld door het spoortraject Amsterdam - Almere/Utrecht/Amersfoort, met aan weerszijden van de Ouddiemerlaan een perron van station Diemen. Aan beide zijden van het spoor bevinden zich parkeerplaatsen en fietsenstallingen. Het spoor vormt een belangrijke structuur, samen met de Ouddiemerlaan. De Ouddiemerlaan ligt aan de oostzijde van het plangebied en is een verbindende ader tussen het centrum van Diemen en Diemen Noord.

In het zuidelijk deel van het plangebied vormt hoogbouw aan de Martin Luther Kinglaan en de Rode Kruislaan samen met veel groen voor een belangrijke karakteristiek, als onderdeel van de wijk Ruimzicht. In het noordelijk deel van het plangebied is eveneens veel groen aanwezig, in combinatie met laagbouw in de vorm van rijwoningen.

### 2.3     Functionele inrichting

Het huidige station bestaat uit een tweetal perrons met op elk perron een of meerdereabri's. De perrons zijn op een iets hoger niveau gelegen dan het aangrenzende maaiveld. Het perron aan de noordzijde (richting Amsterdam) is ten westen van de Ouddiemerlaan gelegen en kan bereikt worden via een hellingbaan. Het perron aan de zuidzijde (richting Almere/Utrecht/Amersfoort) is ten oosten van de Ouddiemerlaan gelegen en kan eveneens door middel van een hellingbaan bereikt worden. Het station heeft een stationsgebouw van het type sextant.

De stationsomgeving is ingericht met parkeergelegenheid aan de westzijde van de Ouddiemerlaan, zowel ten noorden als ten zuiden (taxistandplaatsen en invalidenparkeerplaatsen). Ter hoogte van het station halteert een buslijn. Fietsenstallingen zijn ten zuiden van het spoor zowel aan de oost als aan de westkant van de Ouddiemerlaan gesitueerd, ten noorden van het spoor zijn deze aan de westzijde gesitueerd. Het stationsgebied wordt omringd door bomen en veel groen die het station een landschappelijke uitstraling geven. Ten zuiden van het spoor bevindt zich een plantsoen.

De huidige spoorwegovergang is beveiligd met Automatische Dubbele OverwegBomen (ADOB). Aan beide zijden van de weg worden aan beide zijden van de spoorweg het voet- en fietspad steeds samen met één spoorboom afgesloten.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen met betrekking tot (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Voor de drie rijksdoelen zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Bij de realisatie van dit bestemmingsplan zijn geen nationale belangen aan de orde.

#### *Conclusie*

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

#### **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

In de Structuurvisie Infrastructuur (SVIR) en Ruimte heeft de Rijksoverheid de nationale belangen omschreven waarvoor het Rijk zelf verantwoordelijkheid draagt. Een goede doorwerking van deze nationale belangen wordt juridisch geborgd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De nationale belangen betreffen onder meer onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

#### *Conclusie*

In het Barro staan geen regels en onderwerpen die van toepassing zijn of betrekking hebben op het voornemen. Het voorgenomen plan is dus niet in strijd met het Barro.

#### **Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)**

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen volgen de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierbij moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;

2. indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt nagegaan in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. als de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt nagegaan in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

#### *Conclusie*

Het voornemen om de spoorkruising ongelijkvloers te maken voorziet in een actuele regionale behoefte waarmee de verkeersveiligheid wordt verhoogd en de verkeersafwikkeling wordt verbeterd. Hiermee wordt voldaan aan voorwaarde 1 van de ladder voor duurzame verstedelijking. De ongelijkvloerse kruising wordt binnen het plangebied gerealiseerd, waarmee voldaan wordt aan voorwaarde 2 van de ladder voor duurzame verstedelijking.

#### **Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)**

Het doel van het LVO is het bevorderen van veilige en vlotte doorstroming van wegverkeer en treinen op overwegen door middel van innovatieve kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Samen met decentrale overheden, spoor- en wegbeheerders en andere betrokken partijen wil het ministerie van Infrastructuur en Milieu zoeken naar slimme en vernieuwende maatregelen om de veiligheid en doorstroming op overwegen verder te verbeteren. Een gezamenlijke aanpak vanuit een breder perspectief: gebiedsgericht, met zowel aandacht voor het spoor- als het wegverkeer in een bredere ruimtelijke context. Uitgangspunt is om maatregelen in cofinanciering te realiseren.

#### *Conclusie*

De spooroverweg Ouddiemerlaan is opgenomen in het LVO. Voorliggend bestemmingsplan dat een aanpak van dit knelpunt mogelijk maakt is daarmee in lijn met dit Rijksprogramma.

#### **Conclusie rijksbeleid**

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen met rijksbeleid.

### **3.2 Provinciaal beleid**

#### **Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)**

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 'Kwaliteit door veelzijdigheid' (verder: de structuurvisie) en de bijbehorende verordening (verder: PRV) vastgesteld. Op 29 november 2011 is de eerste herziening van de structuurvisie vastgesteld. Op 3 februari 2014 is een beleidsarme wijziging van de PRV vastgesteld en 28 september 2015 is een actualisatie vastgesteld.

In de structuurvisie geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. De structuurvisie vormt het beleid van de provincie, dat niet direct doorwerkt naar gemeenten. Hiervoor is de PRV opgesteld. In de PRV zijn, op basis van de structuurvisie, regels gesteld waar gemeenten in hun bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

#### **Conclusie provinciaal beleid**

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van de structuurvisie en PRV.

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **Regionaal Verkeer & Vervoersplan 2004**

In het Regionaal Verkeer & Vervoersplan (RVVP) is het verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd van de Stadsregio Amsterdam (inmiddels per 1 januari 2017 Vervoerregio Amsterdam). Hierin zijn de deelnemende gemeenten onderverdeeld in verschillende gebiedstypen; voor ieder gebiedstype geldt

een specifiek beleid. Het plangebied behoort tot gebiedstype 'stedelijk herkomstgebied', dat nader wordt omschreven als gebied met wisselende dichtheden, redelijk openbaar vervoer, veel ruimte voor de auto en sterke groei inwoneraantal.

Uit het RVVP komt naar voren dat de stadsregio Amsterdam verkeer en vervoer wil sturen met behulp van een aantal inhoudelijke strategieën. Deze strategieën zijn gericht op:

- versterking van de samenhang in en tussen de netwerken van verschillende modaliteiten;
- gebiedsgerichte aanpak op basis van kenmerken van een gebied, de omvang en aard van de verkeersproblemen;
- prijsbeleid als effectief instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen;
- pragmatische aanpak van problemen rond veiligheid en leefbaarheid.

De gemeente Diemen wordt door de stadsregio Amsterdam gezien als een stedelijk herkomstgebied.

Dit betekent dat voor deze nota het volgende van belang is:

- het gebruik van stringente parkeernormen en parkeertarieven wordt niet gezien als geschikte maatregel voor stedelijke herkomstgebieden (overwegend woonfunctie);
- op plaatsen met (verkeer- en parkeer-) problemen kan een stevige regulering met behulp van prijsbeleid gewenst zijn, mits goede alternatieven beschikbaar zijn.

Elk jaar wordt een concreet uitvoeringsprogramma opgesteld.

Inmiddels is eind 2016 de Strategische Visie Mobiliteit vastgesteld door de Regioraad. Deze visie is opgesteld door de Vervoerregio Amsterdam in samenwerking met een aantal Convenant partijen in Noord-Holland en Flevoland. In de visie worden ambities, strategieën en gebiedstypen op hoofdlijnen benoemd.

### **Regionale OV-visie 2010-2030**

In de Regionale OV-Visie 2010-2030 worden de ambities van de Stadsregio Amsterdam op grond van de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen onderbouwd. Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer en vervoer van belang. Daarbij speelt het regionaal openbaar vervoer de hoofdrol. Het openbaar vervoer moet beter aansluiten bij de wensen van mensen (comfort, imago, prestaties, tarief) en de ruimtelijke ordening moet in het teken staan van eerlijker kansen voor het openbaar vervoer als volwaardig regionaal vervoermiddel.

### **Conclusie regionaal beleid**

Diemen Centrum heeft een goede verkeersstructuur met voldoende ruimte en doorstroming voor de auto en de fiets. Ook beschikt het gebied over een goede kwaliteit van het openbaar vervoer. Het wegnemen van de barrière die de overweg nu vormt past goed in het geformuleerde regionale beleid.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### **Structuurvisie Diemen**

In de structuurvisie van de gemeente Diemen wordt een visie gegeven op hoe de gemeente zich de komende tien tot dertig jaar wil ontwikkelen. Uitgewerkt is welke ruimtelijke ontwikkelingen Diemen in de toekomst te wachten staan en waar welke activiteiten plaats gaan vinden. In de structuurvisie komen ontwerpen als ontwikkeling van woningbouw, natuur en recreatie, bereikbaarheid en bedrijvigheid aan de orde. Die visie is vooral een richtinggevend document voor beleid en ruimtelijke plannen.

In de structuurvisie wordt een aantal ruimtelijke opgaven geschetst om de ambities van de gemeente te realiseren. Het gaat dan om bijvoorbeeld het versterken van het bestaande stedelijke gebied, het intensiveren van het gebruik van het groen en het benutten van de goede bereikbaarheid en bevorderen van het openbaar vervoer. Ook moet Diemen in 2040 duurzaam en energieneutraal zijn, het bedrijfsleven koesteren en de weinige cultuurhistorische plekken behouden. Voor deze opgaven zijn verschillende concrete uitwerkingen geformuleerd, zoals het versterken van de entrees van Diemen en de noord-zuid-as en de oost-west-as met o.a. het doortrekken van de Muidertrekvaart en tramlijn 9. Die oost-west as zou ook een regionale functie kunnen spelen in de ontsluiting van het Diemberbos. Het college wil de stationsomgevingen in Diemen verlevendigen. Voor een mogelijke IJmeerverbinding wil Diemen inzetten op ondergrondse aanleg. Verder is er een zoekgebied geformuleerd voor een strandje in De Diem en voor een aantal windmolens. Fietsverbindingen en -knooppunten moeten meer aandacht krijgen evenals ecologische routes.

Een van de opgaven in de structuurvisie is het bevorderen van het openbaar vervoer. In het kader

daarvan zal onderzocht worden of verdere stedelijke verdichting op en rondom de stations mogelijk is, inclusief een ongelijkvloerse oplossing voor een spoorwegovergang op de Ouddiemerlaan met aanpassing van de omliggende infrastructuur. De aanleg van deze ongelijkvloerse oplossing wordt middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

### *Conclusie*

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van de structuurvisie Diemen.

### **Natuurbeleidsplan Diemen**

Diemen is een groene gemeente met opvallend waardevolle natuur binnen de stadsgrenzen. In het Natuurbeleidsplan (2009) staan de ecologische waarden centraal. Dit plan dient gezien te worden als een sectoraal plan, het is geschreven vanuit natuuroogpunt. Bij besluitvorming vormt dit plan één van de afwegingskaders. Het plan vormt onder andere input voor de Structuurvisie en kan gebruikt worden als onderbouwing bij bv. subsidieaanvragen en bij de vraag om compensatiemaatregelen bij uitbreiding rijks- en spoorwegen.

Het streven van Diemen wat betreft het natuurbeleid is als volgt: "Het in stand houden en verbeteren van de ecologische verbindingen en van de leefomstandigheden van plant- en diersoorten in Diemen en het afstemmen hierop van de recreatieve mogelijkheden voor fietsers en wandelaars".

De wegen- en spoortaluds worden beschouwd als een belangrijk onderdeel van het netwerk van verbindingzones voor fauna, ook de spoortaluds nabij de Ouddiemerlaan. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het spoor bevindt zich een brede groene zoom langs het spoor. Aan de zuidzijde van het spoor neemt deze groene zone de vorm aan van een 'wandellandschap', het zogenaamde Diemer wandellandschap, een continue recreatieve wandelroute die om Diemen loopt en een belangrijke functie vervult als uitloopegebied vanuit de diverse wijken. Deze route kruist momenteel gelijkvloers de Ouddiemerlaan.

In de nieuwe situatie met tunnelbak zal daarom een strook ingericht worden naast het spoor (over de tunnelbak) om de bestaande verbinding in stand te houden. Dit leidt tot een verbetering van de verbinding, aangezien dieren de Ouddiemerlaan niet meer hoeven over te steken. In het zuidelijk deel van het plangebied zal tijdens de aanleg van de ongelijkvloerse kruising een plantsoen tijdelijk verdwijnen om ruimte te bieden aan de tijdelijke bypass en een werkterrein ten behoeve van de aanleg van de spooronderdoorgang. Na aanleg dient het plantsoen terug te keren.

### *Conclusie*

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van het Natuurbeleidsplan Diemen. In 5.8 is nader ingegaan op ecologie in relatie tot dit bestemmingsplan.

### **Groenplan Diemen**

Het Groenplan Diemen geeft een visie op groenstructuur, groenbeleid en groenbeheer van de gemeente Diemen. Het beleidsplan is in 2011 vastgesteld en vervangt het Groenstructuurplan (1997). In het Groenplan wordt allereerst een visie gegeven op de groenstructuur van Diemen. De opbouw van de stedelijke en de groene structuur in de woonwijken en bedrijventerreinen is deels gebaseerd op het onderliggend landschap, maar wordt echter grotendeels beïnvloed en gevormd door infrastructuur: spoorlijnen, snelweg, kanaal en trekvaart. In het plangebied bevinden zich naast de privétuinen meerdere openbare ruimten en het daarin aanwezige groen. De geluidhinderzones langs de infrastructuur (A1, A10 en het spoor) bestaan uit groene linten, waarin zich natuurlijk beheer, speelplekken, wandel- en fietsroutes, hondenuitlaatplaatsen en volkstuinten bevinden. De zone vormt een wandellandschap voor Diemen. Echter lopen de verbindingen voor wandelaars of fietsers in deze groene zones niet overal door. Het Amsterdam-Rijnkanaal aan de noordzijde van het plangebied vormt één van de belangrijke openbare ruimtes in Diemen waarlangs de routes liggen naar de recreatiegebieden. Deze routes zijn echter plaatselijk slecht herkenbaar en sluiten op een aantal plekken niet goed op elkaar aan. Ook is er weinig aanbod aan parken en grotere plantsoenen binnen en tussen de woonwijken voor recreatieve en sociale doeleinden.

In het groenplan wordt een strategie om de gewenste situatie te bereiken beschreven. om deze gewenste situatie te behouden en te realiseren gaat aandacht uit naar:

- het beschermen van de hoofdgroenstructuur en de hoofdboomstructuur;
- het verbeteren en ontwikkelen van de hoofdgroenstructuur, de groene routes en de inrichting van het groen in en rond de wijken door uitvoeren van voorstellen;
- het bevorderen van de kwaliteit van het beheer;
- het bevorderen van de kwaliteit van het groen door nieuw beleid en planvorming.

### *Conclusie*

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van het Groenplan Diemen.

### **Parkeerbeleidsplan 2010-2020**

In het parkeerbeleid is de volgende ambitie voorgesteld: het parkeerbeleid levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in Diemen plaatsvinden (sterke wijken en vitale werkgelegenheid) en aan de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingevolge het parkeerbeleid een op maat gemaakte parkeernormering toegepast.

Tijdens de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising zullen de bestaande parkeerplaatsen ten noorden van het spoor voor een groot gedeelte gebruikt worden als werkterrein. Ten zuiden van het spoor, binnen het plangebied, zal echter een parkeerterrein beschikbaar komen. In totaal zullen er in de tijdelijke situatie circa 60 parkeerplaatsen beschikbaar zijn bij het station. Dit is minder dan in de huidige situatie en met name voor forensen een mogelijk knelpunt, dit wordt echter acceptabel geacht. In overleg met bewoners worden oplossingen gezocht om overlast in de buurten rondom het station te voorkomen, bijvoorbeeld door het instellen van een blauwe zone.

### *Conclusie*

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van het Parkeerbeleid.

### **Beleidsnotitie ondergronds bouwen**

De beleidsnotitie 'Ondergronds bouwen' is in 2003 opgesteld om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar ondergronds bouwen en om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Gestreefd wordt naar het expliciet vastleggen van ondergronds bouwen in nieuwe bestemmingsplannen. Er zijn verschillende schaalniveaus van ondergronds bouwen te onderscheiden. Niet in elk bestemmingsplan zijn alle schaalniveaus wenselijk dan wel mogelijk. Dit betekent dat voor bestemmingsplannen gebiedsafhankelijke voorwaarden gesteld worden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingsplannen voor woonwijken, voor het buitengebied, voor kantoor- en industriegebieden en voor uitzonderingsgevallen, zoals het centrumgebied en infrastructuur. Bij gronden met de bestemming infrastructuur zal het ondergronds brengen van nieuwe en bestaande infrastructuur positief benaderd worden, indien dit de leefbaarheid ten goede komt. In deze gevallen dient in het bestemmingsplan vastgelegd te worden wat wel en niet is toegestaan voor wat betreft ondergronds bouwen.

### *Conclusie*

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van de Beleidsnotitie ondergronds bouwen. In de planregels is vastgelegd wat wel en niet is toegestaan ten aanzien van ondergronds bouwen.

### **Conclusie gemeentelijk beleid**

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een nadere afweging vereisen in het kader van gemeentelijk beleid.



## Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

### 4.1 Aanleiding, doelstellingen en uitgangspunten

#### *Aanleiding*

De overweg op de Ouddiemerlaan vormt al vele jaren een knelpunt voor de doorstroming van het verkeer op de Ouddiemerlaan en voor de bereikbaarheid van het station Diemen. Bij een toename van het treinverkeer wordt dit knelpunt nog groter. In het verleden zijn onderzoeken uitgevoerd naar mogelijke oplossingen, maar de uitkomsten van deze onderzoeken hebben niet geleid tot een structurele oplossing voor de overweg. Inmiddels is het 3e spoor buiten gebruik gesteld waardoor de overweg een stuk verkleind is.

Door het Rijk is een Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) gestart en is budget beschikbaar gesteld voor maatregelen. In het kader van het LVO heeft onderzoek plaatsgevonden naar het risicoprofiel van alle overwegen in Nederland en naar de bereikbaarheid via de weg. Op basis van deze onderzoeken zijn circa 130 overwegen geselecteerd die het rijk samen met de wegbeheerders wil aanpakken. In het overleg met het Rijk, de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland is vastgesteld dat de overweg in Diemen hoog scoort vanwege het risicoprofiel, de problemen met de bereikbaarheid, de reeds uitgevoerde onderzoeken, het zicht op een concrete oplossing en het feit dat er concreet zicht is op regionale cofinanciering. De overweg op de Ouddiemerlaan behoort tot de eerste tranche van het LVO. Uitgangspunt vanuit het Rijk hierbij is een ongelijkvloerse oplossing in de vorm van een weg onder het spoor door.

#### *Doel*

In de Structuurvisie Diemen is beschreven dat de stations in Diemen een knooppuntfunctie hebben en dat men dit wenst te intensiveren. Een ongelijkvloerse kruising met de Ouddiemerlaan ziet men als oplossing hiervoor, mede om barrièrewerking tegen te gaan.

#### *Aanpak*

De aanleg van een ongelijkvloerse kruising heeft tot doel de knooppuntfunctie van het station Diemen te versterken en de barrièrewerking te verminderen. Tevens zal de ongelijkvloerse kruising de verkeersveiligheid vergroten en tegelijkertijd de doorstroming van verkeer op de Ouddiemerlaan verhogen. Kortom, de ongelijkvloerse kruising draagt in brede zin bij aan het creëren van een veilige, duurzamere en gezondere leefomgeving van Diemen, door:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het waarborgen van de verkeersdoorstroming op de Ouddiemerlaan en op het spoor.

#### *Vereist: een nieuw bestemmingsplan*

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel de aanleg van de beschreven ongelijkvloerse spoorkruising van de Ouddiemerlaan mogelijk maken. De Ouddiemerlaan zal verdiept aangelegd worden en onder het spoor door lopen in de toekomstige situatie. Dit bestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch mogelijk maken van de aanleg van deze onderdoorgang, inclusief een tijdelijke omlegging van de kruising van de Ouddiemerlaan met het spoor, werkterreinen en tijdelijke parkeergelegenheid voor auto's en fietsen.

Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk over de exacte invulling van het gebied op langere termijn. Dit plan voorziet in invulling van het gebied op de kortere termijn (de ontwikkeling van de spooronderdoorgang) en niet op de exacte invulling van de stationsomgeving daarna. Zo nodig zal hier te zijner tijd een separaat bestemmingsplan voor worden opgesteld.

### 4.2 Ontwerp en oplossingen

Het referentieontwerp voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising voorziet in een tijdelijke omlegging ten westen van de huidige spoorkruising om het verkeer op de Ouddiemerlaan om te leiden tijdens de aanleg van de verdiepte kruising. Hierdoor wordt ruimte gecreëerd voor een bouwterrein om de ongelijkvloerse kruising te kunnen realiseren. Ten noorden van het spoor zal deze omlegging het verkeer over het spoor leiden om ten zuiden van het spoor het verkeer weer via de rotonde aldaar op de Ouddiemerlaan te leiden. Zowel ten noorden als ten zuiden van het spoor worden werkterreinen ingericht om de bouw mogelijk te maken. Eveneens ten noorden en ten zuiden van het spoor worden tijdelijke parkeerterreinen en fietsenstallingen gerealiseerd.

### *Ruimtelijke inpasbaarheid*

In het noordelijk deel van het plangebied staan in de huidige situatie een viertal woningen. Deze zullen worden gesloopt om aanleg van de tijdelijke bypass mogelijk te maken. Hierover zijn afspraken gemaakt met eigenaar Rochdale. Om te zorgen dat de bewoners tijdig naar een goed alternatief kunnen verhuizen is overleg gevoerd met Rochdale. Ook zijn gesprekken gevoerd met de bewoners van deze woningen.

In het zuidelijk deel van het plangebied maakt de tijdelijke omlegging een slinger alwaar deze via de rotonde weer op de Ouddiemerlaan aangesloten wordt. Ook in dit deel van het plangebied wordt zodoende ruimte gecreëerd voor een werkterrein om de ongelijkvloerse kruising te realiseren. Het werkterrein aldaar zal tijdelijk ten koste gaan van het aldaar gelegen plantsoen, in de bestemming Groen, conform het huidige bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan voorziet echter in een voorlopige bestemming Verkeer om de infrastructuur in de tijdelijke situatie mogelijk te maken welke na 5 jaar van rechtswege komt te vervallen, waarna ter plaatse (opnieuw) een bestemming Groen geldt.

Op afbeeldingen 4.1 en 4.2 is een impressie van de permanente situatie te zien. De permanente situatie voorziet in 2 rijbanen onder het spoor door. Gescheiden van de rijbanen is een fietspad voorzien onder het spoor door, aan de linkerkant van de weg gezien vanuit het zuiden. Op de impressie is aan zowel de zuidzijde als aan de noordzijde aan weerszijden van de Ouddiemerlaan een bushalte voorzien. De impressie is een indicatieve weergave van de definitieve situatie. De keuze voor de exacte locaties van de bushaltes is nog niet definitief gemaakt.



*Afbeelding 4.1: Impressie spooronderdoorgang, zicht vanaf de rotonde aan zuidzijde van het spoor*



*Afbeelding 4.2: Impressie spooronderdoorgang, zicht vanaf Buitenlust aan noordzijde van het spoor*



**Afbeelding 4.3: Referentieontwerp aanlegfase**

### Verkeerskundige inpasbaarheid

De omlegging wordt aangelegd met twee rijstroken, een fietspad en een voetpad. De verkeersstromen zullen van elkaar worden gescheiden. Ook zullen over de bypass bussen rijden en zijn bushaltes voorzien bij het station.

### Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie is voldoende geborgd, blijkt uit een verkeersveiligheidsanalyse, zie verder paragraaf 5.2.

### Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling in de tijdelijke situatie is voldoende geborgd, blijkt uit een verkeersafwikkelingsanalyse, zie verder paragraaf 5.2.

De permanente verkeerssituatie houdt een verbetering in van de huidige situatie, zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, als vanuit verkeersafwikkeling. Het station wordt van beide zijden van het spoor goed bereikbaar, hoewel de precieze inrichting van het stationsgebied nog nader moet worden bepaald.

De inrichting van het gebied voor de afwikkeling van de hoofdverkeersstromen blijft in principe binnen de bestemming Verkeer, zoals deze in het vigerende bestemmingsplan is opgenomen. Die ruimte wordt

tijdelijk vergroot, aangezien dit bestemmingsplan, door middel van voorlopige bestemmingen, voorziet in tijdelijke verkeersbestemmingen. Na het gereedkomen van de spooronderdoorgang vervalt deze tijdelijke extra verkeersruimte weer en gaan hier weer de bestemmingen Groen, Wonen of Tuin gelden. Het is mogelijk dat het nog op te stellen inrichtingsplan voor het stationsgebied een aanpassing van dit bestemmingsplan vereist. Hiervoor wordt dan een afzonderlijke procedure gestart.



## Hoofdstuk 5      Omgevingsaspecten

### 5.1      Bedrijven en milieuzonering

Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder voor de (woon-)omgeving veroorzaken door lawaai, onaangename geuren, stof, trillingen, verkeers- en parkeeroverlast. Daarom is het nodig om bedrijfsactiviteiten (of andere functies die het leefmilieu belasten) op een aanvaardbare afstand van woningen of andere hindergevoelige functies te situeren, al dan niet gecombineerd met het treffen van speciale maatregelen. Voor de milieuzonering in dit plan is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009).

#### *Toekomstige situatie*

In het plangebied zijn geen bedrijfsmatige activiteiten toegestaan. Bedrijven en milieuzonering is derhalve geen relevant milieuaspect voor dit bestemmingsplan.

#### *Tijdelijke situatie*

In het kader van de aanleg van de spooronderdoorgang worden werkterreinen ingericht. Het werkterrein wordt aangelegd ten behoeve van de verwezenlijking van bestemming Verkeer. Op de terreinen zullen derhalve bouwactiviteiten plaatsvinden. Echter, gelet op de tijdelijkheid van deze werkterreinen dienen deze niet als bedrijfsmatige activiteiten te worden beschouwd. Dit is opgenomen in het Besluit omgevingsrecht (Bor), bijlage II, artikel 2, lid 20, waar dergelijke activiteiten vergunningvrij zijn gesteld. Derhalve behoeven werkterreinen niet beschouwd te worden in het kader van bedrijven en milieuzonering.

#### **Conclusie**

Het plan is uit oogpunt van bedrijven en milieuzonering aanvaardbaar.

### 5.2      Verkeer

In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

#### **Onderzoek**

Onderzoek is uitgevoerd naar de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling met de tijdelijke omlegging van de Ouddiemerlaan. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 1.

#### *Verkeersveiligheid*

De verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie is voldoende geborgd, blijkt uit een verkeersveiligheidsanalyse. Vooral het scheiden van de verschillende vervoerswijzen draagt hier aan bij. Het ontwerp biedt daarmee in principe voldoende potentie om tot een voldoende veilige situatie te komen, ook gezien de beperkte ruimte en de omstandigheden. Ook de verkeersdoorstroming blijft voldoende geborgd tijdens de aanleg.

#### *Verkeersafwikkeling*

Over het algemeen kan de tijdelijke situatie de verkeersstroom goed verwerken. Het plan biedt voldoende ruimte om het verkeer op een vlotte manier te verwerken, ook tijdens de piekmomenten. Uit de analyse van de normale situaties blijkt dat de wachtrijen door de spoorwegsluitingen niet te lang zijn en de wachttijden voor het verkeer acceptabel zijn. Ook de rotonde kan het verkeer goed aan en rondom dit kruispunt ontstaan geen lange wachtrijen. Verder blijkt dat de invloed van het halteren van de bussen bij de bushaltes op de verkeersafwikkeling beperkt is. Het voornaamste aandachtspunt dat naar voren is gekomen uit de analyse is dat de wachtrijen bij zeer lange sluitingen van de spoorwegovergang lang kunnen worden, tot ongeveer 500 tot 600 meter in de avondspits. Wel is er voldoende flexibiliteit dat de wachtrij binnen de spitsperiode weggewerkt kan worden (veelal binnen 10 minuten).

Buslijn 44 van station Bijlmer ArenA via station Diemen-Zuid naar Diemen-Noord (en retour) kruist station Diemen over de Ouddiemerlaan. Na realisatie van de spooronderdoorgang loopt de bus geen vertraging meer op als gevolg van een gesloten spoorovergang. Bushaltes komen aan weerszijden van de spooronderdoorgang ten behoeve van een goede overstap tussen trein en bus.

#### *Parkeren*

Tijdens de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising zullen de bestaande parkeerplaatsen ten noorden van het spoor voor een groot gedeelte gebruikt worden als werkterrein. Ten zuiden van het spoor, binnen het plangebied, zal echter een parkeerterrein beschikbaar komen. In totaal zullen er in de tijdelijke situatie circa 60 parkeerplaatsen beschikbaar zijn bij het station. Dit is minder dan in de huidige situatie en met name voor forensen een mogelijk knelpunt, dit wordt echter acceptabel geacht. In overleg met bewoners worden oplossingen gezocht om overlast in de buurten rondom het station te voorkomen, bijvoorbeeld door het instellen van een blauwe zone.

#### *Regionale fietsroutes*

De Ouddiemerlaan maakt onderdeel uit van het regionale Fietsnetwerk (traject 23G). De huidige spoorovergang met aan beide zijden van de weg een fietspad/strook wordt vervangen door een van de rijbaan gescheiden fietspad onder het spoor door, aan de linkerkant van de weg gezien vanuit het zuiden. In de tijdelijke situatie wordt een tijdelijke spoorovergang aangelegd met ook een tweezijdig fietspad aan de westzijde.

#### *Fietsparkeren*

Voor de tijdelijke situatie is reeds rekening gehouden met het aanbieden van voldoende tijdelijke fietsenstallingen. Voor de nieuwe situatie van het stationsgebied moet nog een inrichtingsplan gemaakt worden. Uiteraard wordt het fietsparkeren in dit ontwerp meegenomen. Uitgangspunt is dat het huidige aantal overdekte fietsenstallingen en fietskluizen terugkomt.

#### *Permanente verkeerssituatie*

De permanente verkeerssituatie houdt een verbetering in van de huidige situatie, zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, als vanuit verkeersafwikkeling. Het station wordt van beide zijden van het spoor goed bereikbaar, hoewel de precieze inrichting van het stationsgebied nog nader moet worden bepaald.

De inrichting van het gebied voor de afwikkeling van de hoofdverkeersstromen blijft in principe binnen de bestemming Verkeer, zoals deze in het vigerende bestemmingsplan is opgenomen. Die ruimte wordt tijdelijk vergroot, aangezien dit bestemmingsplan, door middel van voorlopige bestemmingen, voorziet in tijdelijke verkeersbestemmingen. Na het gereedkomen van de spooronderdoorgang vervalt deze tijdelijke extra verkeersruimte weer en gaan hier weer de bestemmingen Groen, Wonen of Tuin gelden. Het is mogelijk dat het nog op te stellen inrichtingsplan voor het stationsgebied een aanpassing van dit bestemmingsplan vereist. Hiervoor wordt dan een afzonderlijke procedure gestart.

#### **Conclusie**

Het bestemmingsplan is uit oogpunt van verkeer en parkeren aanvaardbaar.

### **5.3 Luchtkwaliteit**

#### **Wettelijk kader**

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

#### **Luchtkwaliteitseisen**

Op basis van artikel 5.16 Wm kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

### Onderzoek

In het onderzoek in bijlage 2 is onderzocht of de situatie tijdens en na de herinrichting van de kruising van de Ouddiemerlaan en de spoorweg aan het wettelijk kader luchtkwaliteit voldoet. De luchtkwaliteit in de tijdelijke en nieuwe situatie is berekend met het wettelijk instrument NSL-Rekentool 2016. De NSL-Rekentool berekent de luchtkwaliteit met de standaardrekenmethoden I en II uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007). In de NSL-Rekentool 2016 worden de emissiefactoren en achtergrondconcentraties toegepast die het Ministerie van IenM op 15 maart 2016 bekend heeft gemaakt.

#### *Toekomstige (permanente) situatie*

In de nieuwe situatie loopt de Ouddiemerlaan onder het spoor door. De ligging is verder gelijk aan de huidige situatie. Voor het beoordelen van de luchtkwaliteit in de nieuwe situatie zijn de verkeersintensiteiten voor 2020 en 2030 op de nieuwe locatie geprojecteerd. Uit het onderzoek blijkt dat in de nieuwe situatie ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

#### *Tijdelijke situatie*

In de tijdelijke situatie kruist een tijdelijke weg het spoor ten noordwesten van de Ouddiemerlaan. Deze tijdelijke situatie start rond 2018 en duurt circa 3 jaar. Voor deze tijdelijke situatie zijn verkeerscijfers beschikbaar die het jaar 2020 beschrijven. De emissiefactoren van verkeer nemen af in de tijd, terwijl de verkeersintensiteiten in dit gebied niet sterk wijzigen tussen 2015 en 2030. Voor het berekenen van de tijdelijke situatie is een worst case situatie afgeleid met verkeersintensiteiten uit 2020 en emissiefactoren van 2018. De verkeersintensiteiten voor de tijdelijke situatie zijn gelijk aan de intensiteiten zoals deze voor 2020 in de nieuwe situatie worden verwacht. Uit het onderzoek blijkt dat in de tijdelijke situatie ruim wordt voldaan aan de grenswaarden.

### Conclusie

Zowel in de tijdelijke situatie als na in gebruik name van de spooronderdoorgang vindt langs de Ouddiemerlaan geen overschrijding van grenswaarden uit de Wet milieubeheer plaats. Het project is daarom op grond van art. 5.16, eerste lid, sub a Wm juridisch haalbaar voor het onderdeel luchtkwaliteit. Gelet op die constatering is het plan uit oogpunt van luchtkwaliteit aanvaardbaar.

## 5.4 Geluidhinder

### Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting ten gevolge van de wijziging van een weg. Op grond van afdelingen 2 en 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de nieuwe of te wijzigen weg(vakken). Van deze wegen moet de geluidsbelasting op gevels van geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) vóór de wijziging van de bestaande wegen en de toekomstige geluidsbelasting na wijziging van deze wegen worden onderzocht.

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op (denkbeeldige) referentiepunten. Zo lang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidgevoelige objecten langs de spoorweg (zoals woningen) niet toenemen tot boven de wettelijke streefwaarden daarvoor. De verkeersintensiteit op de spoorweg kan zich blijven ontwikkelen zolang onder het plafond wordt gebleven.

## **Akoestisch onderzoek**

Doel van het onderzoek in bijlage 3, is te bepalen of sprake is van "reconstructie" zoals omschreven in de Wet geluidhinder. Verder is in het onderzoek een beeld gegeven van de geluidseffecten in de tijdelijke situatie die circa drie jaar zal duren. Dit in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Volgens de Wet geluidhinder dienen de wijzigingen aan de wegvakken te worden getoetst aan de regelgeving en de grenswaarden van deze wet.

### *Toekomstige (permanente) situatie*

De geluidbelastingen ten gevolge van de huidige situatie (2017) en de gewijzigde situatie (2030) zijn berekend. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie van een weg in het kader van de Wet geluidhinder. De maximale toename is minder dan 1,5 dB. Conform artikel 77 Wgh is een nader onderzoek naar aanvullende maatregelen niet van toepassing.

### *Tijdelijke situatie*

Voor de tijdelijke situatie zijn de eisen opgenomen in de Wet geluidhinder niet van toepassing. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel rekening te worden gehouden met de geluidseffecten van de tijdelijke situatie. Wanneer gekeken wordt naar het cumulatieve effect van het weg- en railverkeer kan gezegd worden dat de maximale toename 3-6 dB bedraagt wanneer de tijdelijke situatie wordt vergeleken met de huidige situatie. Met bronmaatregelen kan een reductie worden bereikt van enkele decibellen (afhankelijk van het type asfalt en het wel/niet kunnen toepassen op kruisingen).

## **Conclusie**

Ten gevolge van de wijzigingen aan de Ouddiemerlaan is geen sprake van reconstructie in de zin de van de Wet geluidhinder. De toename is niet hoger dan 1,50 dB wanneer de geluidbelasting van de toekomstige situatie met de geluidbelasting van de huidige situatie wordt vergeleken. De tijdelijke situatie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening (Wet geluidhinder niet van toepassing) beoordeeld. Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting zijn er verschillende aandachtslocaties. Gelet op bovenstaande is het plan uit oogpunt van geluidhinder aanvaardbaar.

## **5.5 Externe veiligheid**

### **Wettelijk kader**

#### *Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)*

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

#### *Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)*

In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)*

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1600 en 4000 kPa.

## **Plansituatie**

#### *Risicobedrijven*

Er zijn geen inrichtingen aanwezig waarvan de risicocontouren het plangebied beïnvloeden.

#### *Hoge druk aardgasbuisleidingen*

In het plangebied bevinden zich geen buisleidingen (of belemmeringenstrook) die in het kader van het Besluit externe veiligheid buisleidingen dienen te worden beschouwd in relatie tot externe veiligheid.

#### *Transport gevaarlijke stoffen weg*

Het plangebied heeft ligt niet binnen het invloedsgebied van de rijksweg A1 en rijksweg A10 waar transport van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt.

#### *Transport gevaarlijke stoffen spoor*

De spoorweg Muiderpoort – Weesp heeft geen risicoplafond (PR 10-6 contour), daarvoor is de vervoersstroom van gevaarlijke stoffen te gering.

### **Conclusie**

De planlocatie ligt niet binnen de invloedszone van risicobronnen zoals hiervoor beschreven. Gelet op die constatering is het plan uit oogpunt van externe veiligheid aanvaardbaar.

## **5.6 Bodemkwaliteit**

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

### **Onderzoek**

Voor het plangebied is een beperkt historisch bodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN5725, opgenomen in bijlage 4.

In het onderzoeksgebied en de directe omgeving zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat de bovengrond over het algemeen licht verontreinigd is met PAK, minerale olie en zware metalen (met name zink, kwik en koper). De ondergrond (voormalig maaiveld op circa 1,5 m diepte) is licht verontreinigd met voornamelijk PAK, minerale olie en zink. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom en minerale olie. De waterbodem in de aanwezige sloten is licht verontreinigd met PAK, minerale olie en zware metalen (met name lood, cadmium, kwik, koper en zink). Deze verontreinigingen zijn afkomstig van opgebrachte verontreinigde grond. Aanvullend onderzoek ter plaatse van grondroerende werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de spooronderdoorgang is aanbevolen en zal te zijner tijd worden uitgevoerd.

### **Conclusie**

Het bestemmingsplan is uit oogpunt van de bodemgesteldheid aanvaardbaar. De bodem is geschikt voor de beoogde functie.

#### *Niet Gesprongen Conventionele Explosieven (NGCE)*

Ten behoeve van het op te stellen ontwerp van een onderdoorgang ter plaatse van de overweg in de Ouddiemerlaan te Diemen is een inventarisatie uitgevoerd naar van beschikbare gegevens betreffende eventuele aanwezigheid van Niet Gesprongen Conventionele Explosieven (NGCE), opgenomen in bijlage 5. Uit het bodemonderzoek/de beschikbare gegevens blijkt dat het onderzoeksgebied niet verdacht is op het voorkomen van niet gesprongen conventionele explosieven. Op basis van deze resultaten kan gesteld worden dat er geen aanvullend onderzoek en/of maatregelen noodzakelijk zijn.

## 5.7 Water

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

### **Watertoets**

In het kader van de voorbereiding van de aanleg van de spooronderdoorgang is contact geweest met de waterbeheerder, Waternet over de aanwezige voorzieningen. Vervolgens is op basis van de concept watertoets opnieuw contact geweest over de inhoud. De watertoets is opgenomen in bijlage 6.

### *Duikers*

De bestaande functionaliteit van de watervoerende verbindingen tussen de oost- en westkant van de Ouddielerlaan aan weerszijden (ten noorden en zuiden) van de spoorbaan blijven gehandhaafd. De bestaande duiker ten noorden van de spoorbaan, die de Ouddielerlaan kruist wordt vervangen door een sifonduiker.

### *Afwatering spooronderdoorgang*

De spooronderdoorgang Ouddielerlaan is onderdeel van de calamiteitenroute van Diemen. Ten behoeve van de onderdoorgang wordt voorzien in een drooglegging van minimaal 0,5 m boven de ontwerpgrondwaterstand en van minimaal 0,6 m boven het niveau van het oppervlaktewater. Het hemelwaterafvoer- en bergingssysteem van de onderdoorgang wordt zodanig gedimensioneerd dat er geen water op straat blijft staan bij  $T = 100$  conform de extreme neerslagcurven voor de 21<sup>e</sup> eeuw.

### *Toename verhardingen en compensatie*

De tijdelijke maatregelen zullen meer dan een jaar in stand gehouden worden. Voor deze maatregelen gelden dezelfde regels voor compensatie als voor definitieve maatregelen. Voor het dempen van water geldt dat evenveel water teruggebracht moet worden als er gedempt wordt. Er zal sprake zijn van een toename van 5.888 m<sup>2</sup> asfalt, een afname van 3.495 m<sup>2</sup> open verharding en een toename van 7.690 m<sup>2</sup> halfverharding. Verder zal er 547 m<sup>2</sup> water gedempt worden. Dit betreft een totale toename van 10.083 m<sup>2</sup> verharding. Er zal hiervoor 1.008,3 m<sup>2</sup> watercompensatie moeten plaatsvinden. Voor het dempen van water zal een compensatie van 547 m<sup>2</sup> moeten plaatsvinden. In totaal dient er dus 1.555,3 m<sup>2</sup> water gecompenseerd te worden. De compensatie kan deels bereikt worden door het verbreden van de spoorsloten. Verder wordt compensatie bereikt door het verbreden van sloten rondom de driehoek aangegeven op afbeelding 5.1. Ook wordt hier een doorsteek gerealiseerd waardoor de afwatering van het oppervlaktewater naar het gemaal in Diemen-Noord verbetert.



Afbeelding 5.1: Zoekgebieden watercompensatie in rood (in blauw de mogelijke dempingen)

#### *Wateradvies waterbeheerder*

De watertoets is een iteratief proces dat de waterhuishoudkundige effecten als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied in beeld brengt en aangeeft hoe omgegaan wordt met eventuele negatieve effecten. Voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure heeft overleg en afstemming met Waternet plaatsgevonden over de klanteisen ten aanzien van de spooronderdoorgang. Tijdens de bestemmingsplanprocedure heeft afstemming plaatsgevonden over de Watertoets. De opmerkingen van Waternet zijn in de Watertoets verwerkt.

#### **Conclusie**

De watertoets is doorlopen. Het plan is uit oogpunt van een goede waterhuishouding aanvaardbaar en uitvoerbaar.

## **5.8 Ecologie**

#### **Wettelijk kader**

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw) en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw).

Met ingang van 1 januari 2017 vervangt de nieuwe Wet natuurbescherming (Wn) de hiervoor genoemde Ffw en Nbw alsmede de Boswet. Het doel van de Wn is bescherming van de biodiversiteit in Nederland, decentralisatie van verantwoordelijkheden en vereenvoudiging van regels. De in dit plan opgenomen onderzoeken, beschrijvingen en termen zijn nog gebaseerd op de wetgeving van voor 2017. Inhoudelijk gezien heeft de nieuwe Wn geen wezenlijke gevolgen voor het eerder uitgevoerde onderzoek, dat hierna in samenvatting wordt beschreven, inclusief de conclusies van dat onderzoek.

#### *Soortenbescherming*

Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene ontheffing voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2)

is ontheffing mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel afgeweken worden na een uitgebreide toetsing.

### *Gebiedsbescherming*

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten. Een belangrijk onderdeel van de Natuurbeschermingswet is dat er geen vergunning gegeven mag worden voor handelingen of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de habitats van soorten, waarvoor een gebied is aangewezen. Wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat er schadelijke effecten kunnen optreden, dan dient de initiatiefnemer een 'passende beoordeling' te maken. Dat betekent een onderzoek naar alle aspecten van het project en welke gevolgen die kunnen hebben voor datgene wat bescherming geniet.

### **Onderzoek**

Voor het plangebied is een quickscan flora en fauna uitgevoerd, opgenomen in bijlage 7. De analyse in deze quickscan is in een later stadium, toen de exacte begrenzing van het plangebied en de invulling ervan in de tijdelijke situatie bekend werd, uitgebreid met een aanvullende quickscan, bijgevoegd in bijlage 8.

Uit de quickscans volgt dat als gevolg van de aanleg van de spooronderdoorgang mogelijk negatieve effecten kunnen optreden op vleermuizen, ringslang, vissen en broedvogels. Hieronder worden deze mogelijke negatieve effecten beschreven, inclusief eventuele consequenties en mitigerende maatregelen.

### *Vleermuizen*

Door de kap van bomen met holten kunnen eventueel aanwezige verblijfplaatsen van ruige en/of rosse vleermuizen worden vernietigd. Daarnaast kan hiermee foerageergebied verloren gaan van meerdere vleermuissoorten. Ook het slopen van de huizen aan de Harmonielaan 1 t/m 7 zou kunnen leiden tot verlies van verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen en/of laatvlieger. Sloop of bomenkap in een kwetsbare periode kan tot gevolg hebben dat individuen worden gedood of verwond.

De negatieve effecten op vleermuizen kunnen met de volgende maatregelen worden verminderd:

- sloop van gebouwen en kap van bomen buiten de kwetsbare perioden van de vleermuissoorten;
- het "vleermuisvriendelijk verjagen" van individuen uit verblijfplaatsen voorafgaand aan de sloop en kap;
- het aanbieden van voldoende vervangende verblijfplaatsen in de vorm van vleermuiskasten, ruim voordat de huidige verblijfplaatsen worden vernietigd.

Het is echter afhankelijk van de daadwerkelijk aanwezige soorten en typen verblijfplaatsen welke mitigatie nodig is. Daarom was er aanvullend onderzoek nodig naar aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied en op welke wijze ze gebruik maken van de elementen. Dit onderzoek is uitgevoerd en opgenomen in bijlage 9.

Uit het aanvullend onderzoek naar vleermuizen is gebleken dat er geen vleermuisverblijven aanwezig zijn in de te slopen huizen aan de Harmonielaan, noch in de te kappen bomen (met holten) in het plangebied. De paarverblijven van de gewone dwergvleermuis bevinden zich in gebouwen buiten het plangebied en worden niet aangetast. Er is geen sprake van essentiële vliegroutes of foerageergebied van vleermuizen in het plangebied. De tijdelijke situatie tijdens de aanleg en de situatie na afronding betekenen dus geen aantasting van de functionaliteit van vleermuisverblijfplaatsen. Een ontheffingsaanvraag is daarom niet nodig.

### *Ringslang*

Voor de ringslang is het verlies van foerageergebied dermate minimaal dat er geen verlies van functionaliteit van leefgebied aan de orde is. De kans op doden of verwonden van ringslangen is erg klein, omdat individuen tijdig een veilig heenkomen kunnen zoeken. Ten aanzien van de ringslang is het voldoende om bij het dempen of vergraven van de sloot en rietoevers één kant op te werken, vanaf de Ouddielerlaan richting het westen. Op die manier kunnen ringslangen zich tijdig uit de voeten maken en worden slachtoffers voorkomen. Van overtreding van de Flora en Faunawet of de toekomstige Wet Natuurbescherming (WN) is dan geen sprake.

### *Vissen*

Het tijdelijk dempen van de sloot aan de noordzijde van het spoor (naar schatting ongeveer 60 meter slootlengte) kan leiden tot een marginaal en tijdelijk verlies van leefgebied van kleine modderkruiper en bittervoorn. Omdat de sloot deel uitmaakt van een groot slootsysteem van meerdere kilometers, is het verlies van leefgebied verwaarloosbaar. Het dempen kan zonder maatregelen wel leiden tot doden en verwonden van individuen van deze soorten. Ten aanzien van vissen is, aanvullend op het één kant op werken zoals ook bij de ringslang is benoemd, het wegvangen van individuen nodig voorafgaand aan demping of vergraving. Weggevangen individuen moeten meteen worden uitgezet in nabijgelegen geschikt water dat niet aangetast wordt. Op die manier worden slachtoffers voorkomen en is van overtreding van de Flora en Faunawet geen sprake. Weliswaar zijn de bittervoorn en kleine modderkruiper onder de toekomstige Wet natuurbescherming niet meer beschermd, maar in het kader van de zorgplicht wordt deze maatregel nog steeds nodig geacht.

#### *Broedvogels*

Het kappen van bomen, het rooien van struweel en het maaien en het vergraven en bebouwen van de oevers kan leiden tot verlies van nestgelegenheid van algemene vogelsoorten. Indien dit in het broedseizoen gebeurt, dan is vernietiging mogelijk van nesten met eieren of kuikens (ekster, merel, winterkoning, wilde eend, meerkoet etc.). De sloop van de huizen aan de Harmonielaan zou kunnen leiden tot vernietiging van jaarrond beschermde nestplaatsen van de huismus. Ook hier geldt dat indien in het broedseizoen wordt gesloopt, de kans bestaat dat nesten verloren gaan en dus eieren of kuikens gedood worden. De huismus zal ook foerageergebied rondom het eventuele nest verliezen. Negatieve effecten op broedvogels kunnen worden voorkomen door:

- buiten het broedseizoen de werkzaamheden uit te voeren die leiden tot verlies van de nestplaatsen (kap, sloop, struweelverwijdering, werkzaamheden aan water en oevers etc.);
- het aanbieden van voldoende vervangende nestgelegenheid in de vorm van nestkasten, ruim voordat de huidige verblijfplaatsen worden vernietigd (ten aanzien van huismussen).

Bekend moet zijn of de huismus daadwerkelijk nestplaatsen heeft in de te slopen huizen. Dan kan ook bepaald worden hoeveel en welke typen nestkasten en eventuele beplanting moeten worden geplaatst. Aanvullend onderzoek naar broedende huismussen is daarom nodig. Dit aanvullend onderzoek dient in een later stadium nog te worden uitgevoerd. Op basis van dit aanvullende onderzoek wordt duidelijk of de soorten voorkomen, zo ja hoe ze het plangebied gebruiken en hoe de mitigatie moet worden ingevuld.

#### **Conclusie**

Ten aanzien van de ecologische haalbaarheid van het bestemmingsplan zijn een drietal onderzoeken uitgevoerd. Het enige aandachtspunt betreft mogelijke negatieve effecten op broedende huismussen. Vóór uitvoering van het project spooronderdoorgang Ouddiemerlaan wordt hiertoe een aanvullend onderzoek uitgevoerd waaruit duidelijk zal worden of broedende huismussen in het plangebied voorkomen en hoe ze het plangebied gebruiken. Op basis van voorgaande kan worden gesteld dat het bestemmingsplan uit oogpunt van ecologie aanvaardbaar is.

## **5.9 Archeologie en cultuurhistorie**

#### **Beleidskader**

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen. In het kader van de modernisering van de Monumentenwet is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat in een bestemmingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

#### *Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Holland*

Deze kaart geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor

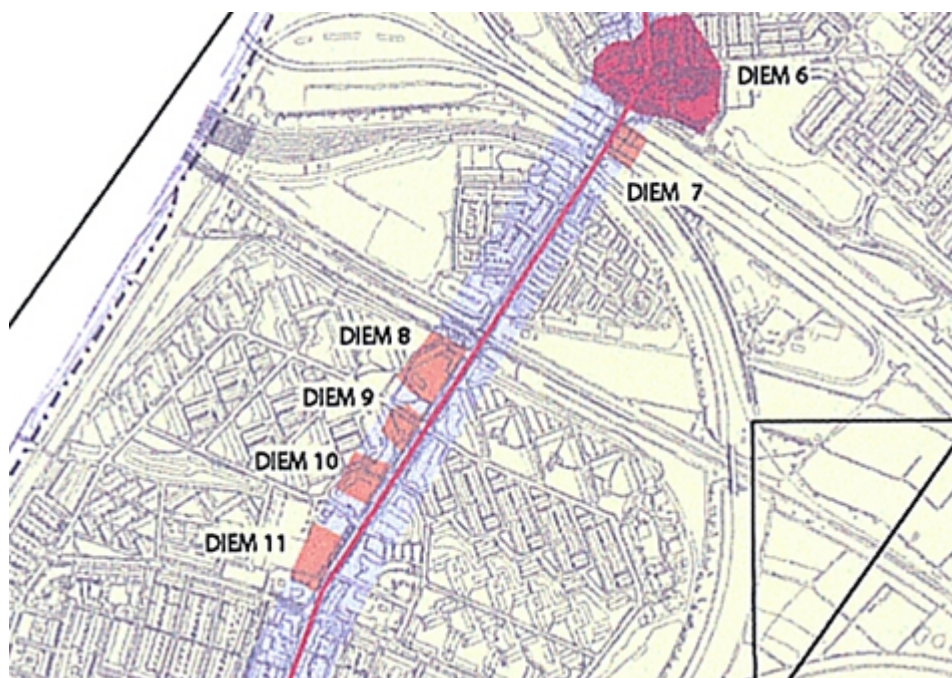
nieuwe ontwikkelingen.

### *Beleidsnota Cultuurhistorie Diemen*

Diemen streeft naar het beschermen en versterken van haar cultuurhistorische waarden. De gemeente heeft, via het bestemmingsplan, een juridisch instrument in handen dat bescherming biedt aan ongewenste ontwikkelingen. Cultuurhistorische waarden (monumenten, beeldbepalende wanden/panden en archeologische terreinen moeten dan ook worden opgenomen in de herziening van bestemmingsplannen. De gemeente raadpleegt bij het opstellen van plannen de archeologische beleidskaart voor Diemen.

### **Situatie plangebied**

In het plangebied bevinden zich geen rijks- en provinciale monumenten. Ook heeft het plangebied vanuit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland geen waarde toegekend gekregen. Volgens de gemeentelijke archeologiekkaart bevindt zich in het plangebied een oorspronkelijke ontginningsas, de Ouddiemerlaan/Ouderkerklaan (grijs op afbeelding 5.1). Hierlangs kunnen in de ondergrond nog resten worden aangetroffen van ontginningsnederzettingen uit de middeleeuwen. Daarnaast bevindt zich volgens de gemeentelijke archeologiekkaart de historische boerderijplaats *Kent u zelve* (DIEM 8) ter plaatse van Van Gemertplantsoen in het plangebied (oranje op afbeelding 5.1).



*Afbeelding 5.2: Uitsnede archeologische kaart Gemeente Diemen*

In het beleid worden drie categorieën genoemd:

- rood: bij ingrepen in de bodem dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden;
- oranje: bij kleine ingrepen in de bodem (minder dan 50 m<sup>2</sup>) hoeft geen rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Bij grotere ingrepen die de archeologisch waardevolle bodemlagen zullen raken, dient daarmee wel rekening te worden gehouden;
- grijs: slechts bij grondroerende werkzaamheden met een grotere oppervlakte (meer dan 500 m<sup>2</sup>) die de waardevolle archeologische bodemlagen zullen raken, dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden.

De gemeente Diemen kiest er in de bestemmingsplannen voor om, vanwege praktische redenen, de eerste halve meter uit te zonderen aangezien deze feitelijk altijd geroerd en/of opgehoogd is. Dit sluit aan bij het beleid voor de oranje en grijze categorie dat alleen indien er waardevolle lagen zijn er rekening gehouden hoeft te worden met de archeologische waarden.

### **Borging archeologische waarden**

Aangezien de gronden binnen het plangebied in gebruik zijn en moeten blijven, tot aan de uitvoering van het project, is het vooraf uitvoeren van archeologisch veldonderzoek (in de bestemmingsplanfase) redelijkerwijs niet mogelijk. Bureauonderzoek voegt bovendien niet wezenlijk iets toe ten opzichte van hetgeen beleidsmatig reeds onderzocht is. De gemeente Diemen kiest er daarom voor om in de regels van dit plan juridische waarborgen op te nemen dat in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning alsnog archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd. Deze waarborgen zijn opgenomen door middel van de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1' (DIEM 8 - Van Gemertplantsoen) en 'Waarde - Archeologie 2' (Ontginningsas Ouddiemerlaan). Hiermee is de bescherming van archeologische waarden voldoende geborgd.

### **Conclusie**

Binnen het plangebied zijn de aanwezige archeologische (verwachtings-)waarden bekend. Op basis hiervan zijn in dit plan juridische waarborgen opgenomen ter bescherming van deze waarden, dit door middel van dubbelbestemmingen voor archeologische waarden.

## **5.10 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)**

In gevallen dat een besluit of plan betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., maar onder de daarbij vermelde drempelwaarden liggen, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd, teneinde te bepalen of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu wel of niet zijn uitgesloten.

### **Plansituatie**

In het onderhavige geval is onderdeel D 1.1 aan de orde:

D 1.1 De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Geconcludeerd kan worden dat het plan weliswaar ziet op wijziging van een weg, maar dat de omvang ervan zeer ver onder de vermelde drempelwaarden blijft.

In deze toelichting is reeds op de aan de orde zijnde milieuthema's ingegaan. Daarbij is steeds aangegeven of (en zo ja in hoeverre) het plan op het betreffende thema tot belangrijke gevolgen voor het milieu zal (kunnen) leiden. Mede met het oog op Bijlage III van de EU-richtlijn milieubeoordeling projecten kan aldus het volgende worden overwogen:

- het project is gesitueerd in bestaand, suburbaan gebied;
- de omvang van het project is kleinschalig van aard en blijft zeer ver onder de betreffende drempelwaarden uit de bijlage van het Besluit m.e.r.;
- het project leidt niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat (binnen het plangebied noch daarbuiten);
- het project is niet nadelig van invloed op beschermde natuurwaarden, mits enkele specifieke maatregelen worden getroffen, welke ook getroffen worden;
- het project is niet nadelig van invloed op eventuele archeologische of cultuurhistorische waarden, de bescherming ervan is geregeld middels dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 1 en 2;
- het project is uit oogpunt van bodembeheer aanvaardbaar;
- het project is uit oogpunt van de waterhuishouding aanvaardbaar.

### **Conclusie**

De eindconclusie is dat belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van het plan zijn uitgesloten. Om die reden is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk.



## Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

### 6.1 Standaard en plansystematiek

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

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

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

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

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

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

### 6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

#### Hoofdstuk 1: Inleidende regels

##### *Artikel 1: Begrippen*

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

##### *Artikel 2: Wijze van meten*

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

#### Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

##### *Artikel 3: Groen*

Deze bestemming is toegekend aan een groenelement in het zuidelijk deel van het plangebied. De bestemming is grotendeels gebaseerd op de (voorheen) geldende bestemming Groen zoals opgenomen

in bestemmingsplan Centrum.

#### *Artikel 4: Verkeer*

De bestemming Verkeer geldt voor de meeste gronden binnen het plangebied. Binnen deze bestemming wordt zowel de spooronderdoorgang mogelijk gemaakt (voor zover bestaande bestemmingen deze niet toestaan) als de daartoe benodigde werkterreinen en andere tijdelijke voorziening zoals omleidingswegen, een tijdelijke overweg, tijdelijke parkeerplaatsen, stallingen enz. Binnen de bestemming zijn zowel gebouwen als bouwwerken, geen gebouwen zijnde, in beperkte mate toegestaan.

De bestemming bevat enkele specifieke gebruiksbepalingen, namelijk een handhavingsgrondslag voor (na gereedkomen werk) opruimen van tijdelijk bedoelde bouwwerken, terreinen e.d. Tevens is geborgd dat wegen mogen worden uitgevoerd in maximaal 2 x 1 rijstroken, uitgezonderd ter plaatse van kruisingen, aansluitingen, busbanen e.d.

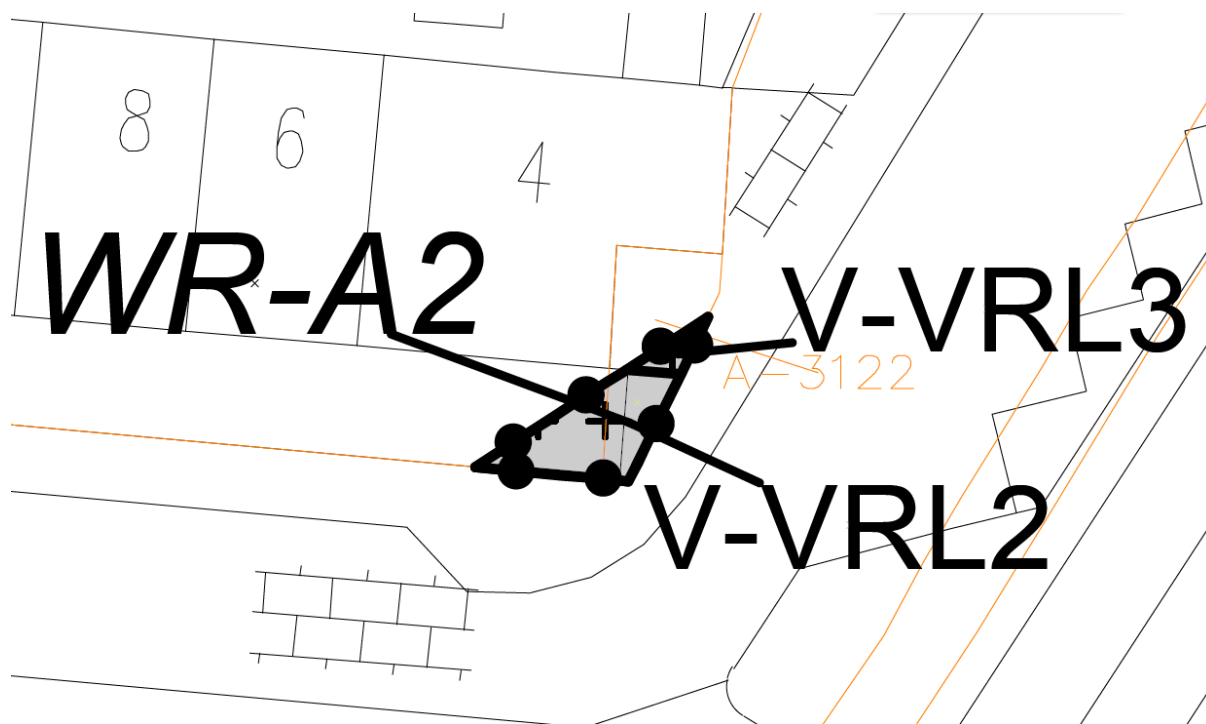
#### *Artikel 5: Verkeer - Railverkeer*

Deze bestemming geldt voor de binnen het plangebied gelegen spoorlijn inclusief direct aangrenzende gronden (taluds, bermen, perrons e.d.). Vanwege het specifieke verkeerskundige karakter is gekozen voor een afzonderlijke bestemming, overeenkomstig andere bestemmingsplannen van de gemeente Diemen.

#### *Artikelen 6 t/m 8: Verkeer - Voorlopig 1, 2, 3*

Deze bestemmingen hebben vooral betrekking op enkele groengebieden alsmede twee kleine perceelsgedeelten die in gebruik zijn als erf respectievelijk tuin. De betreffende gronden mogen tijdelijk in gebruik worden genomen als werkgebied en voor infrastructuur. Hiertoe zijn de bestaande bestemmingen (respectievelijk: Groen, Tuin en Wonen) vervangen door een voorlopige bestemming Verkeer, welke na 5 jaar van rechtswege komt te vervallen, waarna ter plaatse (opnieuw) de genoemde bestemmingen van toepassing worden, conform de huidige bestemming. Deze termijn komt overeen met het wettelijk maximum.

De perceelsgedeelten waar de bestaande bestemmingen Tuin en Wonen worden vervangen door een voorlopige bestemming Verkeer betreffen het noordelijkst gelegen deel van het plangebied. Op de verbeelding is dit moeilijk waarneembaar vanwege de omvang, maar ook vanwege de standaarden voor bestemmingsplannen die gehanteerd dienen te worden. Daarom is in afbeelding 6.1 een uitsnede van het bestemmingsplan opgenomen om dit te verduidelijken.



*Afbeelding 6.1: Uitsnede verbeelding van het meest noordelijk gelegen gedeelte van het plangebied*

#### *Artikel 9 en artikel 10: Waarde - Archeologie 1 en - 2*

Deze artikelen zijn opgenomen ter bescherming van ter plaatse eventueel aanwezige archeologische

waarden. De strekking van de bepalingen is dat een bouwwerk of werk niet mag worden uitgevoerd zonder nader onderzoek. Deze verplichting geldt vanaf een bepaalde oppervlakte, namelijk vanaf 50 m<sup>2</sup> binnen de bestemming W-A 1 en vanaf 500 m<sup>2</sup> binnen de bestemming W-A 2 en (binnen beide bestemmingen) vanaf een diepte van 0,5 m).

### Hoofdstuk 3: Algemene regels

#### *Artikel 11: Anti-dubbeltelregel*

De anti-dubbeltelregel is bedoeld om te voorkomen een cumulatie van bebouwing optreedt waardoor de maximale maatvoering in het bestemmingsplan (bijvoorbeeld maximaal vloeroppervlak) in totaliteit wordt overschreden.

#### *Artikel 12: Algemene gebruiksregels*

In dit artikel is aangegeven welk gebruik van gronden en/of bouwwerken als verboden gebruik moet worden aangemerkt. De algemene gebruiksregels gelden in aanvulling op de bestemmingsomschrijving en de specifieke gebruiksregels.

#### *Artikel 13: Overige regels*

In dit artikel is geregeld dat voor zover in deze regels wordt verwezen naar andere regelgeving, de andere regelgeving geldt zoals die luidt dan wel van kracht is op het moment van de tervisielegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

### Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

#### *Artikel 14: Overgangsrecht*

In dit artikel staan de regels van overgangsrecht die op grond van het Besluit ruimtelijke ordening in elk bestemmingsplan verplicht moeten worden opgenomen. Op de peildatum, te weten dat datum van inwerkingtreding van het nieuwe plan, mag bebouwing of gebruik in strijd met het nieuwe plan onder bepaalde voorwaarden worden voortgezet of gewijzigd.

#### *Artikel 15: Slotregel*

In de slotregel staat op welke wijze de regels van dit bestemmingsplan worden aangehaald.



## Hoofdstuk 7      Uitvoerbaarheid

### 7.1      Economische uitvoerbaarheid

In overleg tussen het Rijk, ProRail, de Gemeente en de Stadsregio Amsterdam is een bestuursovereenkomst opgesteld tussen het Rijk en de Gemeente voor het project Spooronderdoorgang Ouddiemerlaan. Hierin zijn afspraken (in hoofdlijnen) opgenomen over de financiering. Deze bestuursovereenkomst vormt de basis voor de vervolgaanpak. In vervolg op de bestuursovereenkomst zal een realiserings- en instandhoudingsovereenkomst worden opgesteld tussen ProRail en de Gemeente. De Stadsregio en de provincie Noord-Holland zijn geen contractpartners maar wel medefinanciers vanwege bijdragen uit regionale budgetten.

Voor het project is een kostenraming opgesteld. Op basis van de kostenraming is een totaal bedrag opgenomen in de bestuursovereenkomst. De helft van dit bedrag wordt gefinancierd door het rijk en de andere helft door de regiopartijen. Met provincie en stadsregio worden nadere afspraken gemaakt over de invulling van het regionale deel.

Het aandeel voor de Gemeente binnen de regionale bijdrage past binnen het budget dat is opgenomen in het meerjaren-investeringsplan als onderdeel van de Programmabegroting 2016 (5 miljoen euro in 2018). Voor het beheer en onderhoud is eveneens een kostenraming opgesteld. De gemeentelijke kosten voor beheer en onderhoud liggen dicht bij de kosten die de gemeente nu jaarlijks maakt. Kosten die de Gemeente maakt om het project mogelijk te maken, waaronder de kosten voor voorliggend bestemmingsplan maken onderdeel uit van het budget van het project en zijn derhalve opgenomen in de bestuursovereenkomst.

### 7.2      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Communicatie met de omgeving heeft reeds plaatsgevonden middels een informatieronde plaats voor bewoners. Al eerder zijn gesprekken gevoerd met direct belanghebbenden zoals Rochdale, de bewoners van de 4 te slopen woningen en de eigenaar van de Joodse begraafplaats. Ook is overleg gevoerd met het bestuur van de bewonersvereniging Buitenlust en de WMO-raad. De nadruk ligt in deze fase op het informeren en ook consulteren zodat belangrijke aandachtspunten goed in beeld zijn.

#### **Inspraak en maatschappelijk overleg**

Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

#### Diverse inspraakreacties

Van enkele omwonenden zijn vragen ontvangen die voornamelijk de zorg om de parkeerdruk betreffen. Bij de verdere planuitwerking van het project spooronderdoorgang zal de beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij het station meegenomen worden. Nadat duidelijk is hoeveel parkeerplaatsen er tijdens de werkzaamheden beschikbaar kunnen blijven, en dus ook hoeveel er tijdelijk verdwijnen, wordt bekeken of het nodig is een blauwe zone in te stellen in de omliggende straten.

Verder werd de wens uitgesproken mee te kunnen denken over de uiteindelijke inrichting van het gebied rondom de spooronderdoorgang. Deze herinrichting valt buiten de scope van dit bestemmingsplan. In de loop van 2017 zal gestart worden met de plannen voor de nieuwe inrichting rondom de spooronderdoorgang. De buurt zal bij dit traject betrokken worden.

Eén opmerking betrof de zorg om de kans dat de onderdoorgang met zware regen onderloopt. De gemeente deelt deze zorg en heeft dan ook strenge eisen gesteld aan de berging van hemelwater bij de spooronderdoorgang.

#### **Overleg met andere overheden**

Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

#### Reactie Waternet

In het voorontwerp bestemmingsplan miste de Watertoets nog. Tijdens een startgesprek met Waternet is besproken dat voor tijdelijke projecten die langer dan een jaar duren, dezelfde compensatieplicht geldt als voor definitieve projecten aangaande het dempen van water en aanbrengen van extra verharding. Waternet heeft aangegeven van de watertoets als volgt opgebouwd dient te worden: een beschrijving van het geldende beleid, een beschrijving van de ontwikkeling en de fysieke impact op het watersysteem en de benodigde compensatie.

### **Zienswijzen**

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 20 januari tot en met 2 maart 2017 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Diemen. Tevens was het plan via de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) te raadplegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid voor een ieder om op het plan in te spreken. De ter inzage legging is op 19 januari 2017 bekend gemaakt via een publicatie in het DiemerNieuws en in de Staatscourant.

In het kader van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan zijn twee zienswijzen ontvangen:

- Vervoerregio Amsterdam
- Bewoner Buitenlust

Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar bijlage 10 waarin de nota van beantwoording van zienswijzen is opgenomen. De zienswijze van de Vervoerregio Amsterdam heeft geleid tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan. De verbeelding en planregels van het bestemmingsplan zijn niet gewijzigd als gevolg van de zienswijzen.