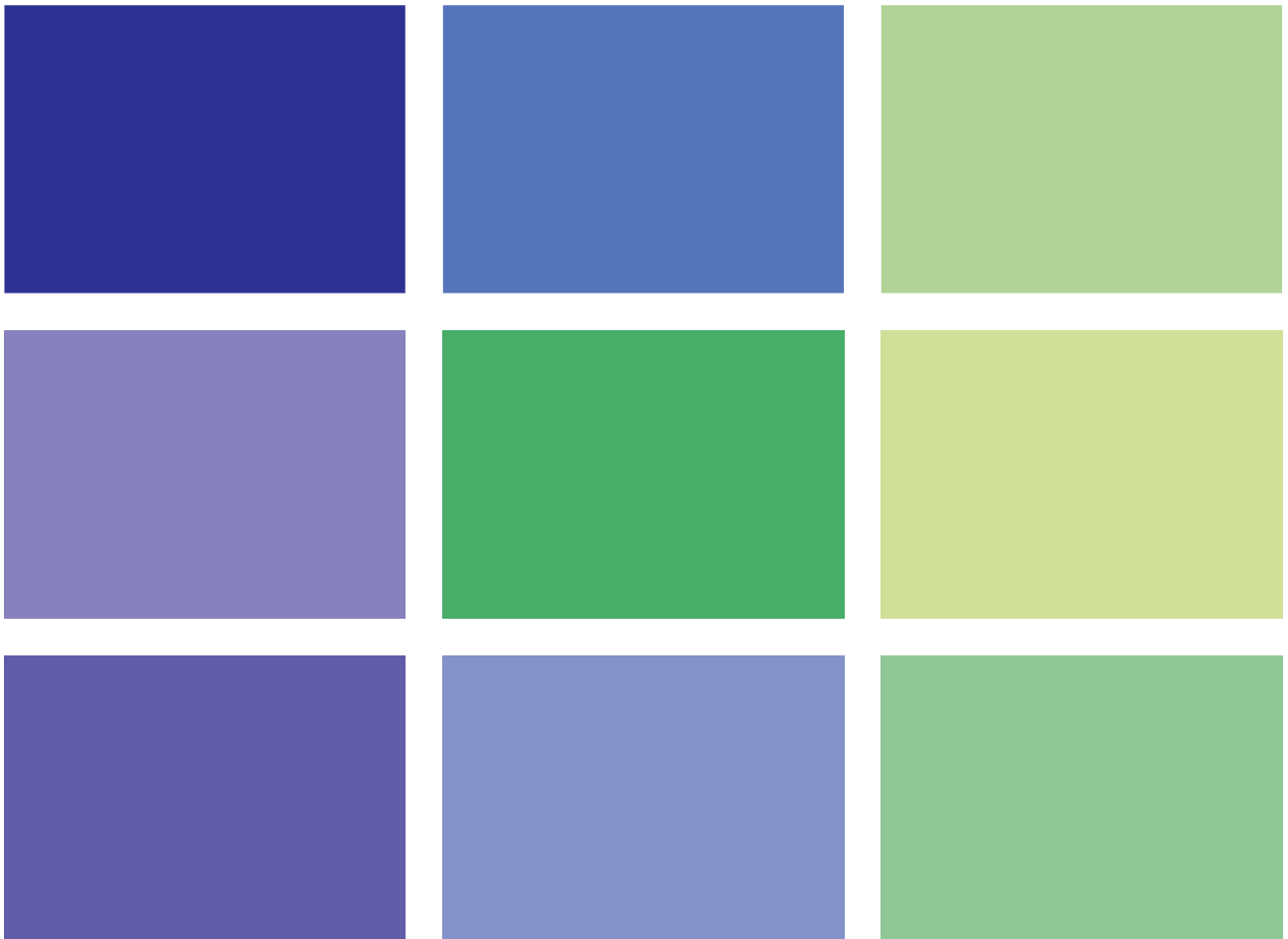


Bestemmingsplan Tracébesluit OV SAAL

Gemeente Ouder-Amstel



Bestemmingsplan

Tracébesluit OV SAAL

Gemeente Ouder-Amstel

Toelichting

Bijlage

Regels

Verbeelding

Schaal 1:2000

Datum:

september 2013

Vastgesteld:

26 september 2013

Projectgegevens:

TOE02-0251631-01A

REG02-0251631-01A

TEK02-0251631-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0437.OVSAAL.VA01

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

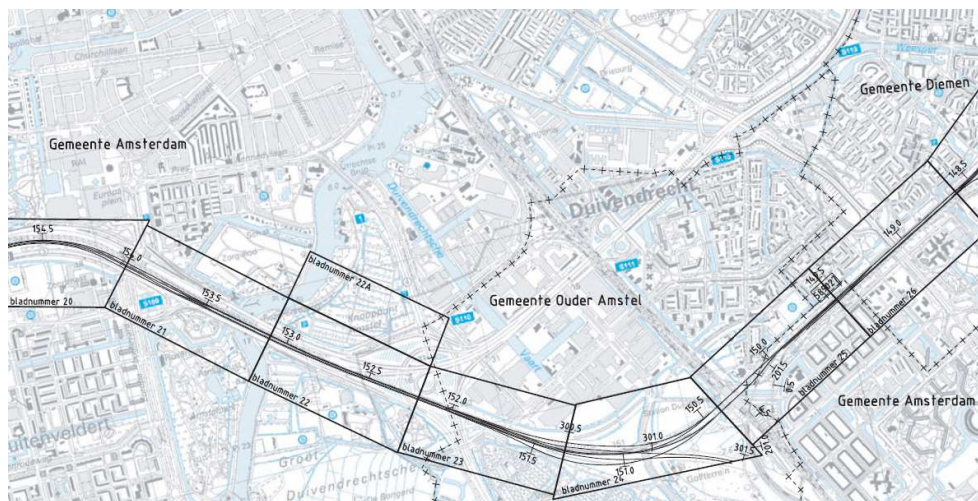
E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

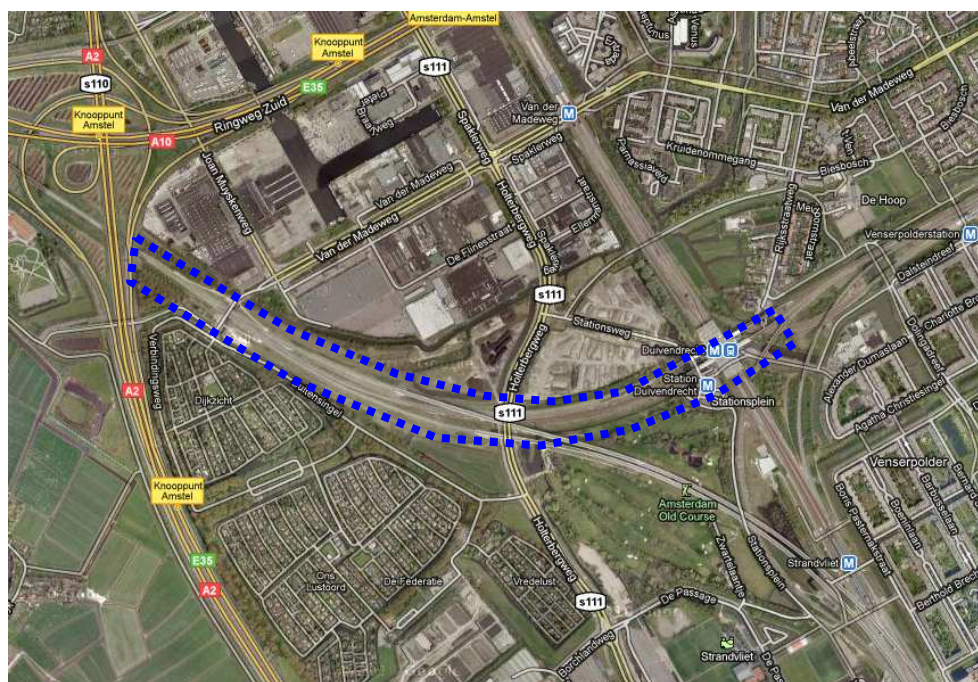
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Bij het plan behorende stukken	2
1.5	Leeswijzer	2
2	Bestaande situatie	3
3	Het plan	5
4	Beleidskader en randvoorwaarden	7
4.1	OV SAAL	7
4.2	Randvoorwaarden milieu	8
5	Juridische aspecten	11
5.1	Het juridische plan	11
5.2	Beschrijving van de bestemmingen	11
6	Uitvoerbaarheid	13
6.1	Economische uitvoerbaarheid	13
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	13

Bijlage

Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen korte termijn (Traject Hoofddorp – Diemen)



Overzichtskartaal Tracébesluit ter hoogte van gemeente Ouder-Amstel



Luchtfoto met globale aanduiding plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

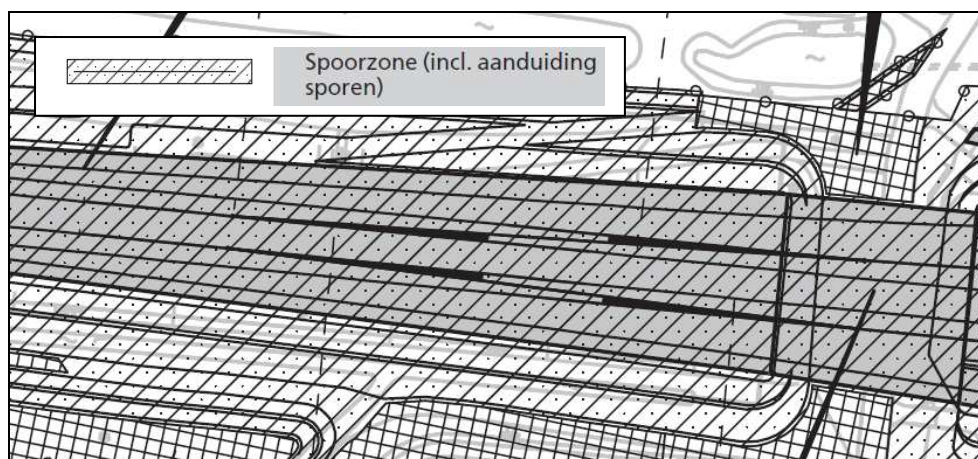
Op 11 mei 2010 is het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat gepubliceerd inzake het Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). Voor het deeltraject Hoofddorp-Diemen worden de sporen tussen aansluiting Riekerpolder en station Duivendrecht verdubbeld van twee naar vier sporen. De spoorverdubbeling sluit hier aan op de bestaande vier sporen. Een deel van dit project is gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel.

Hoewel het Tracébesluit reeds genomen is, is de spooruitbreiding op gemeentelijk grondgebied formeel nog niet vastgelegd. Voorliggend bestemmingsplan is daarom opgesteld en biedt het juridisch-planologisch kader voor het nieuwe spoortracé.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft de gehele spoorlijn Amsterdam - Diemen die over het noordelijk deel van het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel loopt. Zowel aan de west- als oostzijde grenst het plangebied aan de gemeente Amsterdam. Het betreft daardoor het stuk spoorlijn tussen de A2 aan de westzijde, ter hoogte van knooppunt Amstel (A2/A10), en station Duivendrecht aan de oostzijde. De totale lengte van het plangebied bedraagt circa 2 kilometer. De Utrechtboog, de verbindingsboog met de spoorlijn naar Utrecht, valt grotendeels buiten het Tracébesluit en daardoor ook buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

De breedte van het plangebied is afgeleid van het Tracébesluit. In dit besluit is behalve de spoorverdubbeling ook de aanleg van werkterreinen en andere ondergeschikte voorzieningen meegenomen. Voorliggend bestemmingsplan legt echter alleen het spoortracé vast, zodat het plangebied alleen de gronden betreft die in het Tracébesluit primair als 'spoorzone' zijn aangemerkt.



Uitsnede Tracébesluit

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan Duivendrecht Zuid, vastgesteld op 22 mei 2003 en goedgekeurd op 21 oktober 2003;
- bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan, vastgesteld op 24 april 1986 en goedgekeurd op 27 januari 1987;
- bestemmingsplan Strandvliet 1970, vastgesteld op 29 oktober 1971 en gedeeltelijk goedgekeurd op 20 juni 1972.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- een verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;
- en voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord worden. Hierin staat ook beschreven wat het vigerend beleid inhoudt en hoe bij de ontwikkeling met (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt een hoofdstuk waarin de huidige ruimtelijke/functionele situatie beschreven staat. In hoofdstuk 3 wordt een planbeschrijving gegeven. In hoofdstuk 4 komen het beleidskader en de randvoorwaarden vanuit diverse milieuaspecten aan bod. Hoofdstuk 5 bevat een uiteenzetting van de inhoud van de bestemmingsregeling. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de financiële haalbaarheid besproken en is een toelichting op de gevolgde procedures gegeven.

Aangezien voorliggend bestemmingsplan voortkomt uit het Tracébesluit, is op diverse punten verwezen naar dit besluit, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

2 Bestaande situatie

Hoewel de spoorlijn Amsterdam-Diemen op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel ligt, maakt de spoorlijn ruimtelijk onderdeel uit van het stedelijk gebied van Amsterdam. De spoorlijn ligt in een knooppunt van infrastructuur aan de zuidzijde van de stad Amsterdam. De spoorlijn zelf maakt onderdeel uit van de hoofdverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Station Duivendrecht en de Utrechtboog vormen daarbij een directe verbinding met de spoorlijn Amsterdam-Utrecht, gelegen aan de oostzijde. Verder ligt in het noordwesten het knooppunt Amstel waar de snelwegen A2 en de ringweg A10 samenkomen. Tot slot kruist de stadssnelweg S111 (Holterbergweg) in noord-zuidrichting de spoorlijn en verbindt daarmee de stadsdelen Amsterdam-Amstel en Amsterdam-Zuidoost met elkaar.

De spoorlijn ligt over het gehele grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel op een talud, dat begroeid is met gras en bomen. Door de verhoogde ligging is sprake van een fysieke barrière. Op drie plaatsen kan de spoorlijn door middel van een onderdoorgang worden gekruist: het Stationsplein bij station Duivendrecht, de S111 (Holterbergweg) en de Van der Madeweg.

De spoorlijn ligt te midden van grootschalige stedelijke functies van Amsterdam. Zo ligt ten noorden van de spoorlijn het bedrijventerrein rondom de Van der Madeweg. Ten zuiden van de spoorlijn ligt een uitgestrekt volkstuinencomplex. In het zuidoosten ligt de golfbaan van 'Amsterdam Old Course', een groen gebied ingesloten door infrastructuur en gelegen onder de Utrechtboog. In het oosten van het plangebied ligt station Duivendrecht, op de kruising van de spoorlijnen Amsterdam-Diemen en Amsterdam-Utrecht. Het station bestaat uit twee niveaus, zodat een directe overstapmogelijkheid aanwezig is.

De dichtstbijzijnde woongebieden liggen ten oosten van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht en betreffen Duivendrecht en stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.



Station Duivendrecht

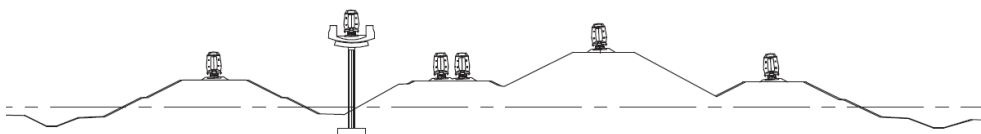
3 Het plan

Het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) bestaat uit een aantal deeltrajecten. Voor het deeltraject Hoofddorp-Diemen is een verdubbeling van twee naar vier sporen tussen aansluiting Riekerpolder en station Duivendrecht voorzien. Vlak voor station Duivendrecht sluiten de twee nieuwe (buitenste) sporen weer aan op de bestaande ligging van de sporen.

Het deeltracé Ouder-Amstel begint bij de kruising van het spoor met de A2, waar twee extra sporen aan de zuidzijde worden aangelegd, overeenkomstig het deeltracé vanaf Amsterdam RAI. Ter plaatse van het spoorviaduct over de A2 komen twee van de zes wissels te liggen ten behoeve van de aansluiting Utrechtboog waarmee de vier sporen zich vertakken in zes sporen. Oostelijk van de A2 komt één extra spoor aan de zuidzijde en één aan de noordzijde te liggen, waarbij ook de ligging van de bestaande sporen wordt aangepast om een dubbele vorkaansluiting op de Utrechtboog mogelijk te maken. Om deze kruisingsvrije in- en uittakking van de aansluiting richting Utrecht op de vier doorgaande sporen van de Zuidtak mogelijk te maken, moet vanaf hier de spoorbaan aan beide zijden worden uitgebreid. De baan wordt breder omdat de buitenste sporen van de bundel zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde verder om de aansluiting Utrechtboog heen uitwijken. Aan de zuidzijde wordt tegelijkertijd ruimte gereserveerd voor de mogelijke aanleg in de toekomst van een 5-tal keersporen ten behoeve van hogesnelheidstreinen. De daadwerkelijke aanleg hiervan is echter niet in het Tracébesluit en dus ook niet in voorliggend bestemmingsplan opgenomen.

De essentie voor het tracédeel in Ouder-Amstel zit in het realiseren van de conflictvrije aansluiting op de Utrechtboog en de kunstwerken bij de kruisingen met de A2, de Van der Madeweg en de S111 (Holterbergweg). De kunstwerken zullen tot zes sporen worden uitgebreid in verband met de aansluiting op de Utrechtboog.

Ter hoogte van het volkstuincomplex in Ouder-Amstel moet de spoorbaan zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde worden uitgebreid ten behoeve van de dubbele vorkaansluiting bij de Utrechtboog. Op dit punt is een goede landschappelijke inpassing nodig, waarbij weg en berm sloten worden omgelegd, opnieuw vormgegeven en ingericht. Watercompensatie voor gedempte sloten en groene aanplant ter vervanging van gekapte bomen en struweel worden in het ontwerp geïntegreerd.



Dwarsprofiel ter hoogte van aansluiting Utrechtboog

Bij station Duivendrecht zal vanwege de ruimtelijke inpassing van de wissels 50 á 60 meter van het perron aan de westzijde moeten worden verwijderd en weer worden toegevoegd aan de oostkant van het perron.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de uit te voeren maatregelen wordt verwezen naar het Tracébesluit, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

4 Beleidskader en randvoorwaarden

4.1 OV SAAL

De aanleiding om de capaciteit van het spoor uit te breiden ligt in de toenemende druk op de bereikbaarheid van stedelijke agglomeraties in de Randstad zoals Amsterdam, Almere en de in internationaal opzicht belangrijke locaties als Schiphol en de Amsterdamse Zuidas. Het kabinet heeft zich met het programma Randstad Urgent ten doel gesteld de economische concurrentiepositie van de Randstad op een duurzame wijze te verbeteren. Om aan de verkeersproblematiek in de Noordvleugel van de Randstad tegemoet te komen, zal het kabinet zowel in de weg als in het Openbaar Vervoer (OV) investeren.

De investeringen in het OV moeten leiden tot een grote kwaliteitssprong in dit dichtbevolkte gebied met een voor Nederland vitale economische betekenis, passend bij de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel. De ontwikkeling en ontsluiting van Almere, waar gestreefd wordt naar de bouw van 60.000 nieuwe woningen tussen 2010 en 2030, de verdere ontwikkeling en ontsluiting van Schiphol en de Zuidas zijn urgente opgaven. Er is daarmee niet alleen de noodzaak om de bereikbaarheid te verbeteren uit metropolitaan of regionaal belang; ook de nationale en internationale bereikbaarheid per spoor van deze locaties maakt spooruitbreiding noodzakelijk.

Op 20 maart 2008 heeft het kabinet besloten in het kader van het Urgentieprogramma Randstad om voor verbetering van het OV op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) in totaal € 1,35 miljard te reserveren. Onderdeel van het kabinetsbesluit was een pakket maatregelen op korte termijn te realiseren. De “Maatregelen korte termijn” voor het trajectdeel Hoofddorp – Diemen, opgenomen in het Tracébesluit, maken deel uit van dit maatregelenpakket.

Voorliggend bestemmingsplan vormt een juridisch-planologische inkadering van de spooruitbreiding op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel, zoals voorzien met het Tracébesluit. Een nieuwe beleidsafweging is daarom niet aan de orde.

4.2 Randvoorwaarden milieu

In het Tracébesluit, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen, is uitgebreid ingegaan op de milieueffecten en te nemen maatregelen. Hierna is een korte samenvatting van de relevante milieuaspecten opgenomen, geldend voor het tracé gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel.

4.2.1 Externe veiligheid

Strikt genomen ligt binnen de gemeente Ouder-Amstel geen spoor dat in de OV SAAL-corridor door goederen wordt bereden. Er is echter wel bebouwing in de gemeente Ouder-Amstel die in het invloedsgebied van de veiligheidseffecten van het goederenvervoer ligt. Er zijn daarom wel risicoberekeningen uitgevoerd.

Resultaten

Voor wat betreft het plaatsgebonden risico blijkt uit de berekeningen dat er in de huidige situatie geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} aanwezig is op het traject. Een dergelijke contour geeft de theoretische kans op overlijden van een (fictief) persoon aan die zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, kleiner is dan 0,000001. Uit de berekeningen voor het jaar 2020 blijkt dat het risicocontour van 10^{-6} in dat jaar op een afstand van circa 9 meter buiten het hart van het buitenste spoor ligt. Binnen deze afstand zijn geen kwetsbare bestemmingen gelegen, noch zijn er plannen voor kwetsbare bestemmingen binnen deze afstand.

Voor wat betreft het groepsrisico geldt dat de hoogte wordt bepaald door het vervoer, maar ook door de omgeving. Uit de berekeningen blijkt dat er voor zowel de huidige situatie als voor de toekomstige situatie een overschrijding van de oriëntatiewaarde is. De overschrijding van de oriëntatiewaarde is in de huidige situatie (2007) een factor 3,6. In de toekomstige situatie (2020) betreft de overschrijding een factor 4,5. De overschrijding van het groepsrisico dient volgens de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen verantwoord te worden. Hierbij wordt eveneens gekeken naar de mogelijkheden om de risico's en de gevolgen van een incident te verlagen.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de norm voor wat betreft het plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico is in het Tracébesluit een uitgebreide verantwoording opgenomen, inclusief maatregelen om het risico te beperken.

4.2.2 Geluid

Uit een inventarisatie is gebleken dat er binnen het onderzoeksgebied, voor zover het gaat om het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel, geen relevante objecten zijn die in de Wet geluidhinder als geluidgevoelige bestemmingen worden aangemerkt. Er hoeven derhalve geen hogere waarden vastgesteld te worden.

4.2.3 Water

Vanwege de spooruitbreiding wordt binnen de gemeente Ouder-Amstel op een aantal locaties oppervlaktewater gedempt en worden meerdere watergangen en bermsloten verplaatst of verlegd onder meer door verbreding van de aarden baan. Verder neemt het verhard oppervlak toe door het bouwen van kunstwerken of eventueel bij het aanpassen van station Duivendrecht.

In Ouder-Amstel is de belangrijkste ingreep het uitbuigen en verbreden van het talud bij de aansluiting op de Utrechtboog. In het gebied tussen de van der Madeweg en de Holterbergweg wordt op verzoek van belanghebbenden de Buitensingel strakker tegen het spoor gelegd om functioneel ruimteverlies aan de kant van het volkstuincomplex te beperken.

In de directe omgeving kan voldoende ruimte worden gecreëerd voor waterberging ter compensatie. De compensatie kan worden uitgevoerd als een langgerekte, natuurlijk ingerichte bergingsvijver langs de spoorbaan. Er is 2350 m² nodig voor het gedeelte van de gedempte bermsloot langs de zuidzijde van het tracé bij de Buitensingel. Omdat vanwege de strakke bundeling van spoor en Buitensingel geen ruimte meer is voor een verbindingssloot richting de onderdoorgang (open duiker) bij de van der Madeweg wordt de bergingsvijver nu aangesloten op het water rond Vredelust. Dat gebeurt door een duiker te plaatsen onder de Buitensingel langs de Holterbergweg.

Met deze verbinding gaat de bergingsvijver nu onderdeel uitmaken van het (sub-) watersysteem bij het volkstuincomplex met polderpeil –2,80 m. NAP.

Bij de van der Madeweg aan de noordzijde van de baan kan ruimte voor watercompensatie worden gevonden door verbrede uitvoering van te verleggen waterlopen waarmee kan worden voldaan aan de berekende behoefte aan extra bergingsoppervlakte.

Mocht de behoefte aan watercompensatie veranderen bij uitdetaillering van het ontwerp in een volgende fase, is binnen de plangrenzen van het Tracébesluit via verbreding van bermsloten voldoende ruimte om zo nodig extra bergingscapaciteit te realiseren en in te richten. Het biedt ook soelaas wanneer de uitvoering van watermaatregelen elders op onvoorziene problemen zou stuiten.

Ten zuiden van de Utrechtboog en bij de Holterbergweg liggen langs de aarden baan eveneens bermsloten. Het nieuwe viaduct over de Holterbergweg (kunstwerk Utrechtboog) zal niet direct invloed hebben op deze bermsloot. Ook richting station Duivendrecht worden de verlegde bermsloten aan beide zijden van het spoor verbreed uitgevoerd om voldoende nieuw wateroppervlak terug te brengen ter compensatie van gedempte gedeelten.

Bij Station Duivendrecht wordt het perron verlegd in oostelijk richting. Het uitgangspunt is dat het netto verhard oppervlak daardoor niet toeneemt, omdat dezelfde perronlengte die wordt bijgebouwd in oostelijke richting, aan de westzijde wordt verwijderd. Per saldo is er geen verschil. Mocht bij de uitvoering blijken dat er toch een te compenseren verschil ontstaat, dan kan deze oppervlakte worden toegevoegd aan de berging via de bermsloten binnen de spoorzone.

Conclusie

Er is voldoende ruimte voor waterberging beschikbaar om de toename aan verhard oppervlak als gevolg van de spooruitbreiding volledig te kunnen compenseren.

4.2.4 Luchtkwaliteit

In de toekomstige situatie is er sprake van een autonome groei van het goederenverkeer. Goederenvervoer wordt zowel met elektrische als met dieseltractie uitgevoerd. De effecten voor wat betreft luchtkwaliteit zijn getoetst op de wijze zoals beschreven in paragraaf 3.2.3 van het Tracébesluit. Wanneer de in deze paragraaf genoemde concentratiebijdragen lineair worden doorvertaald naar de concentratiebijdrage van 22 dieseltreinen per dag voor het traject Duivendrecht – Diemen, dan is de bijdrage aan de jaargemiddelde NO₂ concentratie ($22/17 \times 4,7 =$) 6,1 µg/m³ en ca. 0,3 µg/m³ voor PM₁₀. Worden deze bijdragen gesommeerd bij de grootschalige concentraties volgens de autonome ontwikkeling dan blijkt dat de jaargemiddelde NO₂-concentratie ongeveer 30,3 µg/m³ en de jaargemiddelde PM₁₀-concentratie ongeveer 24,2 µg/m³ bedraagt. Deze concentraties zijn ruim lager dan de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde (40 µg/m³) respectievelijk de etmaalgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (deze is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie van 32,5 µg/m³).

Conclusie

De luchtkwaliteitgrenswaarden langs het tracé worden niet overschreden en het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (titel 5.2, art. 5.16 lid 1 sub a).

4.2.5 Overige effecten

Direct in en om de spoorbaan zijn geen gevallen bekend van bodemverontreiniging. Het gebied heeft een lage archeologische verwachtingwaarde. Tot slot is er in de gemeente Ouder-Amstel geen sprake van hinder door trillingen.

5 Juridische aspecten

5.1 Het juridische plan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden en gebouwen binnen het plangebied Tracébesluit OV-SAAL in de gemeente Ouder-Amstel.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels. Voor de opbouw van de regels is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008, die op 1 januari 2010 wettelijk verplicht zijn gesteld.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) in werking getreden. Hierdoor is het omgevingsrecht drastisch gewijzigd. Veel toestemmingen en vergunningen die voorheen apart geregeld waren, zijn nu opgenomen in de Wabo. Hierdoor is voor één project nog maar één omgevingsvergunning nodig die toestemming geeft voor alle benodigde activiteiten. Een aantal vergunningen/toestemmingen dat is opgegaan in de omgevingsvergunning, betreft de bouwvergunning, de binnenplanse ontheffing, de sloopvergunning en de aanlegvergunning. De inhoudelijke toetsingskaders voor deze vergunningen/toestemmingen zijn niet gewijzigd. De terminologie van de regels is aangepast aan de Wabo. De ontheffing heet nu 'omgevingsvergunning voor het afwijken'. De bouwvergunning heet 'omgevingsvergunning voor het bouwen'. De sloop- en aanlegvergunning zijn gewijzigd in 'omgevingsvergunning voor het slopen' respectievelijk 'omgevingsvergunning voor het aanleggen'.

Voor het grootste deel van het plangebied is de planopzet gericht op in eerste instantie ontwikkeling en daarna op beheer en instandhouding van de nieuwe situatie.

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

5.2 Beschrijving van de bestemmingen

5.2.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 begrippen

Voor de begrippen is waar mogelijk gebruik gemaakt van de standaardregels uit de SVBP2008. In dit artikel worden uitsluitend de begrippen gedefinieerd die van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. De begrippen zijn alfabetisch geordend.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht moeten worden genomen en op welke wijze moet worden gemeten. Bij de inhoud van bouwwerken is toegevoegd dat ondergrondse bouwwerken bij het berekenen van de inhoud worden meegerekend.

5.2.2 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**Artikel 3 Verkeer - Railverkeer**

De spoorlijn Amsterdam - Lelystad is bestemd tot 'Verkeer – Railverkeer'. Binnen deze bestemming zijn onder meer toegestaan: spoorwegvoorzieningen, een spoorwegstation met perrons, bermen en geluidwerende voorzieningen. Tevens zijn bouwregels opgenomen voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' zijn bruggen en viaducten toegestaan.

Artikel 4 Water

De nieuw aan te leggen watergang ten zuiden van de spoorbaan in de nabijheid van de Van der Madeweg is bestemd tot 'Water'. De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

5.2.3 Hoofdstuk 3: Algemene regels**Artikel 5 Anti-dubbeltelbepaling**

Artikel 4 bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen. Deze bepaling is conform artikel 3.2.4 van het Bro in het bestemmingsplan opgenomen.

Artikel 6 Algemene afwijkingsregels

Voor een aantal, ondergeschikte, afwijkingen ten opzichte van de regels kan het bevoegd gezag met toepassing van dit artikel een omgevingsvergunning verlenen.

Artikel 7 Overige regels

In deze regel is neergelegd welke bepalingen van de Bouwverordening van toepassing blijven conform het bestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet.

5.2.4 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotbepalingen**Artikel 8 Overgangsrecht**

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het plan geregeld. In lid 7.1 is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen.

In lid 7.2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen.

Artikel 9 Slotbepaling

Dit bestemmingsplan wordt als genoemd in dit artikel aangehaald.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Uitvoerbaarheid

Het project OV SAAL is in de begroting van het Infrastructuurfonds van de regering (planstudie IF 13.05.01) opgenomen. Een deel van de maatregelen die in het Tracébesluit zijn opgenomen, wordt gefinancierd uit de middelen die in hetzelfde begrotingsartikel zijn opgenomen voor het project Amsterdam Zuidas WTC 4-sp + keerspoeren. Voor realisatie van de maatregelen is daarmee voldoende dekking beschikbaar.

De ontwikkeling heeft voor de gemeente Ouder-Amstel geen negatieve financiële gevolgen. Het bestemmingsplan is hiermee financieel uitvoerbaar.

6.1.2 Kostenverhaal

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld.

De voorgenomen spoorverdubbeling wordt in het Besluit ruimtelijke ordening niet aangemerkt als een bouwplan zoals hiervoor bedoeld, zodat er geen exploitatieplan nodig is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorliggend bestemmingsplan biedt een juridisch-planologisch kader voor de spooruitbreiding waarvoor reeds het Tracébesluit genomen is. Voor het Tracébesluit zijn reeds de wettelijke (voor)overlegprocedures doorlopen.

6.2.1 Ter visie legging

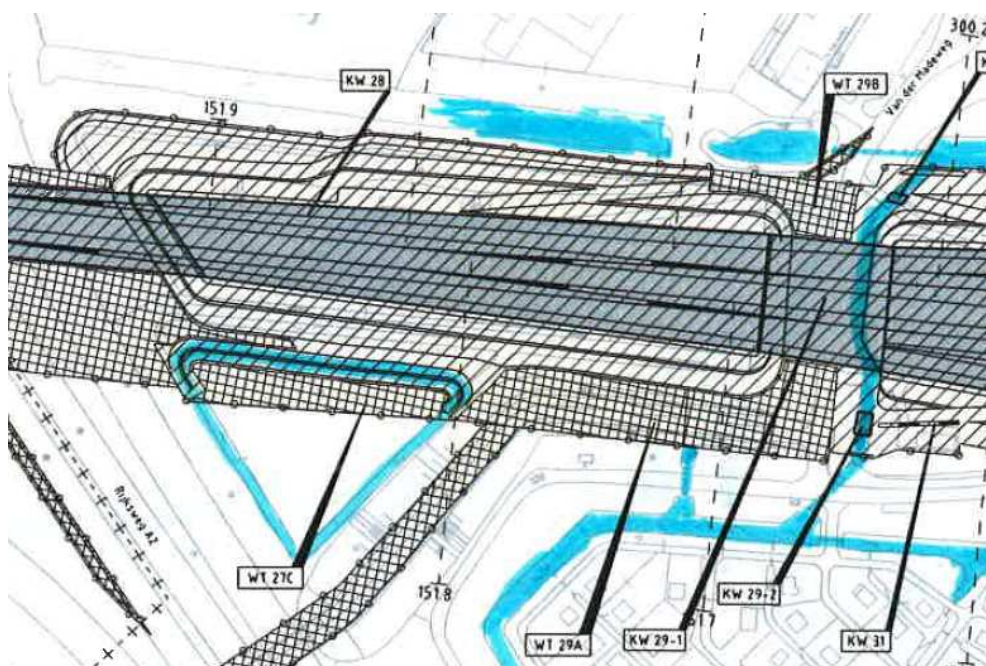
Voorliggend bestemmingsplan is conform artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening voor een ieder ter visie gelegd. Op grond van artikel 15 lid 8 van de Tracéwet konden slechts zienswijzen tegen onderdelen van het ontwerp-bestemmingsplan worden ingediend welke niet reeds zijn vastgelegd in het Tracébesluit. Bezwaren die betrekking zouden hebben op onderdelen van het bestemmingsplan welke reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd, konden niet meer in het kader van de bestemmingsplan-procedure aan de orde komen. Deze bezwaren hadden naar voren kunnen en moeten worden gebracht in de procedure aangaande het Tracébesluit.

Gedurende de ter visie legging is één zienswijze ontvangen. De zienswijze is afkomstig van Waternet en gaat in op afspraken over de locatie van bestaande watergangen en de waterbergingsopgaven die in het kader van OV SAAL zijn gemaakt en tevens zijn vastgelegd in het Tracébesluit.

Deze afspraken zijn niet weergegeven en niet planologisch vastgelegd. Waternet verzoekt om de locatie van watergangen, zoals afgesproken in het Tracébesluit, vast te leggen op de verbeelding en de bijbehorende regels op te nemen.

Naar aanleiding van deze zienswijze is het deel van de nieuw aan te leggen watergang ten zuiden van de spoorbaan dat binnen het plangebied valt (aangeduid met WT 27C op detailkaart 23 van het Tracébesluit) bestemd als 'Water' (zie onderstaande afbeelding).

De overige watergangen in het plangebied zijn dermate klein en veelal bestaande uit watergangen, dat deze niet met een aparte bestemming of aanduiding worden opgenomen. De watergangen zijn al mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer', aangezien daarin al water en waterhuishoudkundige voorzieningen zijn toegestaan.



Uitsnede detailkaart 23 Tracébesluit met aanduiding watergangen.

6.2.2 Vaststelling

Het bestemmingsplan OV SAAL is op 26 september 2013 gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad.