

Overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening Overtoomse Veld 19 september 2010

In het kader van het overleg op ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan 'Overtoomse Veld' op 5 oktober 2009 aan de volgende instanties gezonden.

1. VROM-inspectie;
2. Rijkswaterstaat;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Gemeente Amsterdam, College van Burgemeester en Wethouders / DRO;
5. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV);
6. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB);
7. Gemeente Amsterdam, Dagelijks Bestuur stadsdeel Osdorp;
8. Gemeente Amsterdam, Dagelijks Bestuur stadsdeel Amsterdam Oud Zuid;
9. Kamer van Koophandel Amsterdam;
10. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet;
11. Gasunie;
12. NUON;
13. Gemeente Vervoer Bedrijf (GVB);
14. ProRail;
15. KPN telecom.

Acht instanties, te weten: VROM-inspectie, Burgemeesters en wethouders van de gemeente Amsterdam / DRO, Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, voormalig Stadsdeel Osdorp, Kamer van Koophandel, Gasunie, Nuon en Prorail hebben gereageerd in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro. De opmerkingen van de geadresseerden zullen in het onderstaande, eventueel vergezeld van de reactie van de gemeente daarop, puntsgewijs worden behandeld.

1. VROM-inspectie

1.1 Opmerking

De rijksweg A10 is aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Het plangebied valt gedeeltelijk binnen de veiligheidszone van de A10 met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het bestemmingsplan gaat in op het groepsrisico (GR) maar geeft geen nadere onderbouwing ten aanzien van het plaatsgebonden risico. De VROM-inspectie verzoekt de toelichting hierop aan te passen en aan te tonen dat het plan voldoet aan de wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico.

Antwoord

Voor het plangebied van bestemmingsplan Overtoomse Veld is het plaatsgebonden risico buiten de transportroute overall kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het realiseren van nieuwe bebouwing langs de weg. Gezien de opmerking is de toelichting aangepast. Het onderzoek naar externe veiligheid is in het ontwerp bestemmingsplan als bijlage bij de toelichting worden opgenomen.

1.2 Opmerking

De VROM-inspectie geeft aan dat in het akoestisch onderzoeksrapport 'Bestemmingsplan Overtoomse Veld d.d. 4 september 2009. ref. 20082523-02' aanleiding geeft tot het maken van enkele opmerkingen.

Verkeersgegevens wegverkeer

In hoofdstuk 3.2 van het akoestisch onderzoek is aangegeven, dat de gehanteerde verkeersgegevens is opgenomen in tabel 3. De VROM-inspectie is van mening dat tabel 3, die betrekking heeft op 'Grenswaarden binnen zone bestaande weg en spoor' moet worden vervangen door tabel 4.

Verkeersgegevens voor prognosejaren

In tabel 4 'Verkeersgegevens voor prognosejaren' staat boven de kolommen 3 t/m 6 'Gemiddelde intensiteit per uur'. Voor rijksweg A10-West zijn onder deze kolommen de etmaalintensiteiten opgenomen voor de daarboven genoemde categorieën voertuigen op de linker rijbaan. Het is wenselijk dit als noot bij de tabel te vermelden.

Verkeersintensiteiten

De verkeersgegevens voor de A10-West hebben betrekking op de linkerhoofdrijbaan. Voor de berekening van de geluidsbelasting moeten de intensiteiten van beide hoofdbanen worden meegenomen en niet alleen, die van de linkerhoofdrijbaan, die binnen het plangebied ligt.

De cijfers voor de hoofdbanen zijn:

- licht verkeer (personenauto): 78.600 motorvoertuigen;
- zwaar verkeer (vrachtverkeer) 4.900 motorvoertuigen.

VROM adviseert de beide hoofdrijbanen van de A10-West in de berekening te betrekken.

Antwoord

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure en recente wijzigingen in de planvorming is er nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. In bijlage II van het akoestisch onderzoek zijn verkeersgegevens van de A10 west weergegeven.

1.3 Opmerking

Geadviseerd wordt om aandacht te besteden aan de het 'Actieplan gelijke behandeling in de praktijk'. Dit plan is van belang, omdat het plan voorziet in een transformatie van het plangebied.

Antwoord

Hoewel de planologische relevantie ontbreekt is overeenkomstig het verzoek een beschrijving van het 'Actieplan gelijke behandeling in de praktijk' in de toelichting opgenomen.

1.4 Opmerking

In het hoofdstuk ruimtelijk kader wordt aangegeven dat de woningvoorraad van Overtoomse Veld met ca. 50% wordt uitgebreid naar iets meer dan 4.000 woningen, exclusief studentenwoningen. Voor het bepalen van de verplaatsingsbehoefte en de verkeersproductie van het plangebied is het noodzakelijk te weten om hoeveel studentenwoningen het gaat. Geadviseerd wordt om het aantal studentenwoningen in dit onderdeel op te nemen.

Antwoord

De stedelijke vernieuwing van Overtoomse Veld gaat niet specifiek uit van de nieuwbouw van studentenwoningen. Mocht dit in de toekomst wenselijk zijn, zijn deze planologisch aanvaardbaar. Het onderscheid tussen woningen studentenwoningen is overigens planologisch nihil dan wel afwezig.

1.5 Opmerking

Er wordt aangegeven dat economische vernieuwing in het plangebied noodzakelijk is. Een belangrijke voorwaarde is de realisatie van voldoende op maat gesneden bedrijfshuisvesting. In dit verband wordt geadviseerd om de bijbehorende oppervlaktes aan bedrijfshuisvesting op te nemen. Ook is dit noodzakelijk om de verkeersproductie van deze bedrijfsfuncties te kunnen bepalen.

Antwoord

In het 'Vernieuwingsplan Overtoomse Veld' is in grote lijnen de wenselijke bedrijfshuisvesting uitgezet. Dit is uiteindelijk per deelgebied uitgewerkt in de opgestelde uitwerkingsplannen.

In hoofdstuk 4 van de toelichting worden de verschillende deelgebieden beschreven. Enkele deelgebieden maken bedrijfshuisvesting in de plint mogelijk. De herontwikkeling van het August Allebéplein voorziet voor enkele gebouwen in bedrijfshuisvesting in meerdere bouwlagen. In de planregels van het bestemmingsplan zijn deze (bouw)bepalingen opgenomen. Uit het samenstel van de verbeelding en de regels blijkt welke oppervlakten

nieuwe bedrijfsfunctie gerealiseerd kunnen worden. Daarmee is rekening gehouden in het verkeersonderzoek.

1.6 Opmerking

Het aantal woningen in het plangebied neemt met 50% toe. De verplaatsingsbehoefte zal met hetzelfde percentage toenemen. Ook de oppervlakte bedrijfsruimte zal toenemen eveneens de daaraan gerelateerde verplaatsingsbehoefte. In dit onderdeel wordt geen inzicht gegeven in de verkeersproductie van het plangebied in relatie tot capaciteit van de wegen binnen het gebied en de ontsluitende wegen rond het plangebied. Tevens moet worden aangegeven of de infrastructuur voldoende capaciteit heeft om de verkeersproductie van het plangebied verkeersveilig af te wikkelen.

Antwoord

Een groot gedeelte van de herontwikkeling is reeds uitgevoerd. De door middel van dit bestemmingsplan te realiseren verdichting is daarom geringer dan de genoemde 50%, want dat percentage behelst tevens de nu al gerealiseerde projecten. Daarnaast geldt dat de locaties van de op grond van dit bestemmingsplan nog te realiseren projecten (De Voerman, Spoorstrook Noord, August Allebéplein, Spoorstrook Zuid, Middengebied Zuid) geen onbebouwde terreinen zijn. Deze projecten worden gerealiseerd ter plaatse van bestaande bebouwing, die gesloopt wordt. De toename in het programma is daarom veel kleiner dan de veronderstelde 50%, de toename van verkeersbewegingen ook.

Het gebied Overtoomse Veld is goed bereikbaar en voorziet in een goede ontsluiting op de directe omgeving. In het verkeersonderzoek van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (mei 2009) blijkt dat de (her)ontwikkeling van de verschillende deelgebieden op een aantal wegvakken leidt tot een toename van verkeer, maar nergens tot verkeerskundige problemen.

1.7 Opmerking

Binnen de bestemming 'Verkeer-2' zijn regels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. De maximale bouwhoogte gemeten vanaf het wegdek van de autosnelweg is vastgesteld op 12 meter. Deze bouwhoogte is onvoldoende voor de aanwezige verlichting. Voor de verlichting moet een hoogte van 20 meter worden aangehouden.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt een hoogte naar 20 meter aangepast.

1.8 Opmerking

Er wordt aangegeven dat ter plaatse van de onderdoorgang geldt, dat tot een hoogte van 4,2 meter vanaf het straatpeil van het verkeersareaal geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens de voor de hoger opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies.

Door onderhoud kan de hoogte van het straatpeil veranderen en daarmee kan de onderkant van het viaduct in de A10-West onder de 4,20 m komen te liggen. Dit houdt in dat het viaduct in de A10-West niet meer voldoet aan de bepalingen van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt om voor de onderdoorgang te bepalen dat boven de rijbaan in de onderdoorgang een vrije doorrijhoogte van 4,20 m beschikbaar moet zijn.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking worden de regels van de onderdoorgangen ter plaatse van de A10-West aangepast. Deze luidt nu: 'Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onderdoorgang snelweg' geldt dat er boven de rijbaan een vrije doorrijhoogte van 4,20 meter beschikbaar moet zijn. Tot deze hoogte mag geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens de voor de hoger opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies'.

2. Gemeente Amsterdam, College van Burgemeester en Wethouders / DRO

2.1 Opmerking

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan past binnen de kaders van het Structuurplan uit 2003.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.2 Opmerking

In de toelichting wordt gerefereerd aan het advies in het kader van de nota 'Minder kantorenplannen in uitvoering' (PlaBeKa II) om geplande kantoorruimte te schrappen, omdat de marktpotentie van de gebieden als zeer laag wordt ingeschat. In de voorschriften worden echter kantoren in meerdere bestemmingen mogelijk gemaakt. Met betrekking tot de 10.000 m² vloeroppervlak die u mogelijk maakt in 'Gemengd-uit te werken bestemming-2' verzoeken wij een garantie op te nemen dat dit een mix wordt van functies. Verzamelgebouwen zijn wel wenselijk, één kantoorpand niet. Ook in de overige gemengde bestemmingen waar kantoren mogelijk wordt gemaakt is het wenselijk te garanderen dat er een mix van functies komt.

DRO geeft aan dat de omvang (en versnippering) van 'plinten' (niet-woonfuncties in de eerste bouwlaag) te beperken en in te zetten op elkaar versterkende locaties (i.v.m. levensvatbaarheid). Zo lijkt de 1.000 m² kantoren, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen in de eerste bouwlaag van 'Gemengd - uit te werken bestemming 1' niet voor de hand te liggen.

Antwoord

De bestemming 'Gemengd-uit te werken bestemming-2' heeft betrekking op de ontwikkellocatie De Voerman. Dit project is inmiddels door middel van eindbestemmingen in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen, zodat het geen uit te werken bestemming meer betreft. Voor deze locatie heeft het stadsdeel op 21 april 2010 het Uitwerkingsplan 'De Voerman' vastgesteld. Het vastgestelde Uitwerkingsplan vormt de basis voor het ontwerp bestemmingsplan. In het Uitwerkingsplan is voorzien in circa 5.500 m² bedrijfsruimte, verdeeld over 5 verzamelgebouwen in de plint langs de Jan Evertsenstraat. In het bestemmingsplan is de plint van De Voerman bestemd voor bedrijven, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen.

De bestemming 'Gemengd- uit te werken bestemming 1' heeft betrekking op de huidige ROC locatie langs de Jan Tooropstraat. In het ontwerp bestemmingsplan is dit nog de enige uit te werken bestemming. het ROC, een maatschappelijke voorziening, heeft in de huidige situatie een oppervlakte van circa 5.000 m². Het gebied is onderdeel van het 'Deelgebied Spoorstrook Noord XL'. Het ontwerp bestemmingsplan regelt voor deze nog uit te werken bestemming een programma van maximaal 100 woningen en 1.000 m² voor bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen in de plint van de Jan Tooropstraat.

De niet-woonfuncties zijn in deze bestemmingen en binnen de overige gemengde bestemmingen beperkt tot de plinten en bestaan uit een mix van kantoren, bedrijven en voorzieningen. Er wordt daarom niet één of meerdere grote kantoorpanden gerealiseerd, wat door de huidige regeling wordt gegarandeerd.

2.3 Opmerking

Volgens 5.2 van de toelichting wordt het verkeerslawaaï van de A10 op de nieuwe bebouwing getoetst aan de norm van 53 dB. Dit is de maximale geluidsbelasting die de Wet geluidhinder voor nieuwe situaties toestaat. Tijdens de behandeling van het plan in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) bleek echter dat bij de uitwerkingen getoetst is aan de norm van vervangende nieuwbouw. Deze norm bedraagt in de gegeven situatie 63 dB.

Deze norm kan alleen gehanteerd worden indien:

A: de vervanging niet zal leiden tot een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie en structuur

B: de vervanging niet zal leiden tot een wezenlijk toename van het aantal gehinderden.

Jurisprudentie over wat precies een ingrijpende wijziging is en wat een wezenlijke toename is ontbreekt, maar vooralsnog lijkt de norm van vervangende nieuwbouw niet toepasbaar voor een aantal projecten zoals Jan Voerman, het Middengebied zuid en het bouwplan op het open terrein aan de Postjesweg. Bijvoorbeeld van het plan Jan Voerman komt de nieuwe verkaveling in geringe mate overeen met de bestaande verkaveling, de nieuwe bebouwing wordt hoger en het aantal gehinderden neemt met ongeveer 15% toe.

Indien mocht blijken dat gebruik gemaakt kan worden van de norm van vervangende nieuwbouw, zal in het bestemmingsplan zeker gesteld moeten worden dat aan de daarmee samenhangende voorwaarden wordt voldaan.

In het Amsterdamse beleid voor het bepalen van hogere waarden is opgenomen dat woningen met een dove gevel een stille zijde hebben. Woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, krijgen ook in principe een stille zijde maar van dit principe kan op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken.

Een vertaling van dit beleid ontbreekt. Evenmin is aangegeven welke woningen verplicht met een dove gevel zullen worden uitgevoerd.

Antwoord

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure en recente wijzigingen in de planvorming is er nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

In de huidige Wet geluidhinder is concreet omschreven in welke gevallen sprake is van vervangende nieuwbouw, namelijk in gevallen dat de vervanging niet zal leiden tot:

1. een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;
2. een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

Het project De Voerman voldoet aan deze criteria.

Alle locaties waar in het akoestisch onderzoek geconstateerd is dat de maximale ontheffingswaarden overschreden worden, kennen in de planregels de verplichting tot het realiseren van dove gevels. Het betreft slechts een aantal bouwblokken en voor zover het bestemmingsplan niet de door de adressant bedoelde informatie zou bevatten is in het hogere waardenbesluit nader toegelicht om welke locaties het gaat.

Ook het realiseren van een stille zijde is als verplichting opgenomen, voor alle woningen. Dat is een gevel die een geluidsbelasting ondervindt die lager is dan de voorkeurgrenswaarde.

2.4 Opmerking

In paragraaf 5.5 is een uiteenzetting gegeven over het aspect Externe veiligheid. Deze tekst is gebaseerd op verouderde uitgangspunten. Door DRO wordt aangeraden de tekst te actualiseren.

Antwoord

Gezien de opmerking is de toelichting aangepast.

2.5 Opmerking

De samenvatting en advies van de brandweer is niet volledig weergegeven.

Antwoord

Gezien de opmerking is de toelichting aangepast.

3. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB);

3.1 Opmerking

Er wordt aangegeven dat er in de toelichting van het bestemmingsplan nog enkele uitgangspunten en doelstellingen omtrent duurzaamheid en klimaatneutraal ontbreken.

Antwoord

Gezien de opmerking is de toelichting aangepast. In hoofdstuk 5.7 wordt nader ingegaan op de doelstellingen van het stadsdeel ten aanzien van energie en duurzaamheid. Diverse beleidsplannen van het stadsdeel worden beschreven waaronder: Milieuvisie Slotervaart, Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart en het Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012.

3.2 Opmerking

Het thema geluid is niet voldoende uitgewerkt. In het onderzoek wordt uitgegaan van de geluidsnorm voor vervangende nieuwbouw. Er dient uitgegaan te worden van de normen voor nieuwbouw omdat het hier geen vervangende nieuwbouw betreft in de zin van de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek blijkt dat de maximale ontheffingswaarde vanwege de A10-West op meerdere bouwlocaties wordt overschreden. De overschrijding is zodanig dat realisatie van een aantal locaties alleen mogelijk is indien gebruik wordt gemaakt van dove gevels. Dit moet worden opgenomen in de planregels. In het TAVGA is onlangs al uitgebreid ingegaan op deze aspecten. Omdat het plangebied binnen de 50 dB(A) geluidzone van Westpoort ligt moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Voor luchtvaartgeluid wordt verwezen naar paragraaf 5.9. Deze paragraaf ontbreekt echter in de toelichting.

Antwoord

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure en recente wijzigingen in de planvorming is er nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

In de huidige Wet geluidhinder is concreet omschreven in welke gevallen sprake is van vervangende nieuwbouw, namelijk in gevallen dat de vervanging niet zal leiden tot:

3. een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;
4. een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

Het project De Voerman voldoet aan deze criteria.

Een gedeelte van het plangebied van Overtoomse Veld is gelegen binnen de krachtens artikel 40 van de Wet geluidhinder vastgestelde zone van industrieterrein Westpoort. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt nergens in het plangebied overschreden ten gevolge van het industrieterrein Westpoort.

Het luchtvaartgeluid is beschreven in hoofdstuk 6 van de toelichting.

Ten behoeve van het bestemmingsplan dienen hogere waarden te worden vastgesteld. De onderbouwing ten behoeve van het ontwerp-besluit hogere grenswaarden is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen en wordt ter bespreking aangeboden aan het TAVGA.

3.3 Opmerking

De omschrijving van de regelgeving van externe veiligheid is niet correct. Het is wenselijk dit aan te passen. Tevens is het niet duidelijk hoe is omgegaan met het advies van de brandweer.

Antwoord

De regelgeving omtrent externe veiligheid is geactualiseerd. In het advies van de brandweer wordt aanbevolen geen verminderd zelfredzame functies toe te staan (kinderdagverblijven, bejaardenhuizen enz) binnen 100 meter van de A10.

In het bestemmingsplan zijn binnen een afstand van 300 meter van de A10 geen nieuwe gevoelige bestemmingen, zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) toegestaan. Daarmee is tevens voldaan aan de wens van de brandweer.

3.4 Opmerking

Er dient aandacht te worden besteed aan het Besluit gevoelige bestemmingen en de mogelijkheid gevoelige bestemmingen (zoals scholen) te realiseren langs de A10-West. In het Besluit gevoelige bestemmingen worden extra eisen gesteld met betrekking tot het realiseren van gevoelige bestemmingen binnen een zone van 300 meter van een snelweg of binnen 50 meter van een provinciale weg als er grenswaarden worden overschreden. Amsterdam heeft een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het beschermen van gevoelige groepen en wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het eigen wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan.

1. Uitgangspunt is dat binnen de zone van 300 meter van een snelweg en 50 meter van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het Besluit gevoelige bestemmingen en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding.
2. Uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Het is wenselijk om deze Amsterdamse beleidslijn met betrekking tot gevoelige bestemmingen te betrekken bij de uitwerking van het bestemmingsplan.

Antwoord

In hoofdstuk 3.1 van de toelichting is een beschrijving van het Besluit gevoelige bestemmingen opgenomen. In het bestemmingsplan zijn binnen een afstand van 300 meter van de A10 geen nieuwe gevoelige bestemmingen, zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) toegestaan.

De 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam' geldt alleen voor de centrale stad, niet voor de stadsdelen. In het kader van de nieuwe structuurvisie wordt bekeken of de werking van de richtlijn kan worden uitgebreid naar de stadsdelen zodat de centrale stad en de stadsdelen zoveel mogelijk handelen vanuit hetzelfde beleidskader en dezelfde uitgangspunten.

3.5 Opmerking

Met betrekking tot de bodemparagraaf moet er aandacht worden besteed aan het eventueel hergebruiken van grond met eventuele verontreinigingen. Het is goed om al na te denken over wat er met de eventueel vrijkomende grond gedaan wordt.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Het hergebruik van grond zal conform het besluit bodemkwaliteit gebeuren. De opmerking heeft echter geen planologische relevantie en leidt daarom niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. **Gemeente Amsterdam, Dagelijks Bestuur (voormalig) stadsdeel Osdorp**

4.1 Opmerking

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

5. **Kamer van Koophandel Amsterdam**

5.1 Opmerking

Het is zeer positief dat er in het kader van de herziening richting Parkstad 2015 extra zal worden ingezet op het realiseren en/of het behouden van goedkope kleinschalige bedrijfsruimte in Nieuw-West.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Gasunie

6.1 Opmerking

Het bestemmingsplan is getoetst aan het externe veiligheidsbeleid van VROM voor de aardgastransportleidingen. Op grond van de toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planvorming.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

7. NUON

7.1 Opmerking

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. ProRail

8.1 Opmerking

Langs het plangebied loopt spoorweg traject 490. Hierlangs is een zone ex artikel 1.4 van het Besluit geluidhinder gelegen van 200 meter. Het plangebied ligt binnen deze zone. Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk binnen genoemde zone. De opname van deze nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mag echter niet leiden tot een aantasting van de beschikbaarheid van de spoorweg. Er wordt verzocht op basis van het akoestisch onderzoek te bepalen voor welke geluidsgevoelige bestemmingen er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en aan te geven op welke wijze hier me om wordt gegaan.

Antwoord

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure en recente wijzigingen in de planvorming is er nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Voor railverkeer geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en de maximale ontheffingswaarde 68 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt ter plaatse van vijf deelgebieden overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.

Voor de in het akoestisch onderzoek geconstateerde overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden worden hogere waarden vastgesteld.

8.2 Opmerking

Op grond van artikel 110c van de Wet geluidhinder dient het ontwerp tot het vaststellen van de hogere grenswaarden tegelijkertijd met het bestemmingsplan ter inzage te worden gelegd. Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt niet dat dit ook ter inzage ligt. Adressant ziet het ontwerpbesluit met belangstelling tegemoet. Tevens wordt aangegeven dat door de opname van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen de beschikbaarheid van het huidige en toekomstig voorzienbaar vervoer niet mag worden aangetast.

Antwoord

Het ontwerp hogere waardenbesluit ligt gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter visie.