

Nota van beantwoording vooroverleg- en inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan Overdiemerweg 33

Het voorontwerp bestemmingsplan Overdiemerweg 33 heeft van 21 december 2018 tot en met 31 januari 2019 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Diemen. Tevens was het plan via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid voor een ieder een inspraakreactie in te dienen. De ter inzage legging is op 20 december 2018 bekend gemaakt via een publicatie in het DiemerNieuws. Tevens zijn de omwonenden en nabij gelegen bedrijven per mail geïnformeerd.

In het kader van de ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan is één inspraakreactie ontvangen.

Tevens zijn de diverse vooroverlegpartners op 18 december 2018 per mail geïnformeerd over het voorontwerp bestemmingsplan. Ook aan hen is gevraagd een vooroverlegreactie in te dienen. Er zijn vier vooroverlegreacties ontvangen.

Hieronder een korte weergave en beantwoording van de binnengekomen reacties.

	Indiener	ontvangstdatum
1.	Gasunie	19 december 2018
2.	Tennet	15 januari 2019
3.	Brandweer Amsterdam-Amstelland, namens de Veiligheidsregio	22 januari 2019
4.	Gemeente Amsterdam	5 februari 2019
5.	Stichting Kyra Foundation	21 december 2018

1) Gasunie:

- a) Gasunie concludeert dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtstbij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2) Tennet:

- a) Binnen de grenzen van het plangebied heeft TenneT noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Wel zijn er verbindingen ten zuiden van het perceel.
- b) Door TenneT is in 2012 gereageerd op het vigerende plan 'Buitengebied', echter heeft Liander dit verzuimd waardoor de ondergrondse hoogspanningskabels niet in het plan zijn opgenomen. Daarom wordt TenneT graag betrokken bij een eventuele verdere herinrichting van het gebied ten zuiden van het plangebied.

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3) Brandweer Amsterdam-Amstelland

- a) Het aspect externe veiligheid en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening zijn in het voorontwerp van het bestemmingsplan voldoende beschreven. De brandweer heeft geen aanvullingen op de uitwerking van de aspecten.

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4) Gemeente Amsterdam

- a) De S114 is een belangrijke ontsluitingsweg voor IJburg (zowel 1e fase als de 2e fase). Uit paragraaf 2.3 van de toelichting blijkt dat de ontwikkeling op het perceel Overdiemerweg 33 geen op zichzelf staande ontwikkeling is. Daarnaast spelen er in de nabijheid verschillende ontwikkelingen, zoals IJburg 2e fase. De ontwikkeling op het perceel Overdiemerweg kan, zelfstandig, maar ook in samenhang met andere ontwikkelingen, van invloed zijn op de doorstroming op de S114. In het voorontwerp bestemmingsplan ontbreekt echter verkeerskundig onderzoek waarmee de effecten op de doorstroming van de S114 onderzocht zijn. Wij verzoeken u de effecten van deze ontwikkeling, in samenhang met andere ontwikkelingen te onderzoeken en op te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan.
- b) In paragraaf 5.6 Verkeer en vervoer wordt verwezen naar een 'representatieve bedrijfssituatie' als onderdeel van het akoestisch onderzoek. Waarom de genoemde getallen de representatieve bedrijfssituatie weergeven wordt niet nader onderbouwd. Wij willen u verzoeken de 'representatieve bedrijfssituatie' beter te motiveren. Wij adviseren u bij de bepaling van de representatieve bedrijfssituatie in het kader van het verkeersonderzoek ook het aantal fietsers en scooters mee te nemen, omdat deze ook invloed kunnen hebben op de doorstroming van de S114. Ook uit paragraaf 2.3 Planbeschrijving van de toelichting blijkt niet hoe groot de ontwikkeling wordt dan wel wat er precies op het terrein gaat gebeuren.
- c) In de regels, artikel 3.2.1 is bepaald dat gebouwen en overkappingen uitsluitend binnen het bouwvlak mogen worden gebouwd (het bouwvlak heeft een oppervlakte van ongeveer 2,3 hectare). Het bebouwd oppervlakte mag maximaal 13.000 m² bedragen (ongeveer 50% van het bouwvlak). Een bebouwd oppervlak van 13.000 m² in combinatie met een bouwhoogte van 5,10, 11 en 13 meter maakt een groter bedrijfsvloeroppervlakte dan 13.000 m² mogelijk. Bij de berekening van de parkeerbehoefte is echter uitgegaan van 13.000 m², waardoor de conclusie dat 156 parkeerplaatsen nodig zijn, niet juist is. Wij adviseren dan ook om in artikel 3.2.1 onder c in plaats van 'bebouwd oppervlak', 'bvo' op te nemen (en het begrip bvo in de begripsbepalingen toe te lichten. Hierbij de opmerking dat uit de tekening in paragraaf 2.3 blijkt dat er ongeveer 100 parkeerplaatsen op de parkeerstrook komen en ongeveer 20 parkeerplaatsen langs de Overdiemerweg. Dit is minder dan het benodigd aantal van 156 parkeerplaatsen.
- d) In de paragraaf 5.1.2. mer-beoordeling staat dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden. Er wordt echter verwezen naar de diverse milieuaspecten die apart zijn beschreven. Verkeerskundig onderzoek ontbreekt echter, evenals een vormvrije-mer beoordeling. Gelet op ons belang van een goede doorstroming op de

S114 willen wij u verzoeken alsnog een vormvrije mer-beoordeling uit te laten voeren.

- e) Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor de aanleg, het beheer en onderhoud van een warmtetransportleiding. Of de dubbelbestemming 'Leiding' voldoende bescherming voor de warmteleiding biedt wordt niet duidelijk. In paragraaf 5.5 van de toelichting wordt niet inzichtelijk gemaakt waar exact de leiding ligt en wat voor beschermingszone hier bij hoort. Wij verzoeken u de toelichting op dit punt aan te vullen en indien nodig de verbeelding op dit punt aan te passen.
-
- a) De verkeersprognoses voor de Fortdiemerdamweg en de vormgeving van de aansluiting Fortdiemerdamweg/Overdiemerweg zijn in nauw overleg tussen Amsterdam en Diemen tot stand gekomen. Daarbij is rekening gehouden met een planontwikkeling op deze kavel en zijn aannames gedaan over de verkeersproductie. De lengte van de voorsorteervakken wordt verlengd om voldoende opstelruimte te hebben. Daarnaast is afgesproken dat de doorstroming op de Fortdiemerdamweg prioriteit krijgt in de VRI op deze kruising, om sluipverkeer via de Overdiemerweg te voorkomen en om de doorstroming van buslijn 66 op de Fortdiemerdamweg te waarborgen. Er zijn op dit moment geen andere concrete ontwikkelingen bekend die voorzien in een geheel andere verkeersproductie op deze aansluiting. Dit bestemmingsplan voorziet daar ook niet in. De grootse wijzigingen op de Fortdiemerdamweg worden veroorzaakt door de groei van IJburg en de wens van Amsterdam om de Overdiemerweg naar de Maxis open te stellen.
 - b) Het aantal fietsers en scooters zal naar verwachting beperkt zijn en een klein aandeel hebben in het totale verkeersaanbod. Dit verkeer van en naar Diemen hoeft de Fortdiemerdamweg ook niet over te steken. Ook hierbij geldt dat er in goed overleg afspraken met Amsterdam zijn gemaakt over de prioritering in de VRI. Dit zal daarom naar verwachting geen problemen opleveren voor de doorstroming van het verkeer op de Fortdiemerdamweg. Met Amsterdam is afgesproken dat de verkeerssituatie na openstelling van de Overdiemerweg zal worden gemonitord door Amsterdam. Op basis van de resultaten kan worden gezien of aanpassing van de VRI-regeling noodzakelijk is. Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er een goede afstemming heeft plaatsgevonden tussen deze planontwikkeling en de verkeersafwikkeling op de kruising Fortdiemerdamweg/Overdiemerweg en dat de gemaakte afspraken tussen Diemen en Amsterdam voldoende waarborgen bieden voor een goede doorstroming van het verkeer op de Fortdiemerdamweg.
 - c) Het benodigde aantal parkeerplaatsen hangt af van het uiteindelijke bouwplan. Aangezien dit nog niet vast staat is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt aangetoond dat er voldoende parkeergelegenheid is op eigen terrein, welke gebaseerd is op het aantal te realiseren m2 bvo. De tekening in paragraaf 2.3 geeft slechts een mogelijke invulling weer.
 - d) Verwezen wordt naar de beantwoording onder a) en b). Er bestaat op dit moment geen aanleiding om verkeerskundig onderzoek uit voeren. Door het uitvoeren van alle in de plantoelichting genoemde onderzoeken heeft de m.e.r.-beoordeling impliciet reeds plaatsgevonden.
 - e) Door de leidingbeheerder is aangegeven dat met de wijze van bestemmen kan worden ingestemd. Aanpassing van de verbeelding is dan ook niet aan de orde. In de toelichting zal

ter verduidelijking worden toegevoegd dat in de regels geregeld is dat werken en werkzaamheden niet toegestaan zijn zonder omgevingsvergunning.

De reactie geeft aanleiding de plantoelichting aan te passen.

- 5) Stichting Kyra Foundation
 - a) Het valt op dat de boerderij gelegen aan de Overdiemerweg 36 niet is meegenomen in de planvorming. Ook niet de effecten op de Boerderij en de impact op de gebruikers van de Boerderij.
 - b) De licht- en geluidsoverlast in de namiddag, avond en nacht baart zorgen. Wanneer tijdens de lessen vrachtwagens en ander groot materieel langsrijden heeft dit een negatieve invloed op de lessen en natuurbeleving. Nachtelijk verkeer en werkzaamheden hebben ook een negatief effect op nachtdieren op de boerderij.
- a) Een ponyboerderij is geen gevoelige bestemming in de zin van de milieuregelgeving. Hierdoor was het ook mogelijk om de vestiging van de ponyboerderij op het bedrijventerrein toe te staan. Mocht er enige hinder worden ondervonden als gevolg van het bedrijventerrein dan vormt dit geen reden om de ontwikkeling van Saan niet mogelijk te maken. De in- en uitrit van Saan is bovendien dichtbij het kruispunt gelegen zodat er ook voor wat betreft het aspect verkeer slechts een beperkt effect op de ponyboerderij te verwachten is.
- b) Nachtelijk verkeer van en naar Saan zal zeer beperkt zijn, zeker in vergelijking met het verkeer dat in de avond- en nachtperiode gebruik maakt van de S114. Voorts vallen de dieren die aanwezig zijn bij de ponyclub niet onder het beschermingsregime van de Wet natuurbescherming.

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.