



Nota van Beantwoording vooroverleg

conceptontwerpbestemmingsplan OAT Terminal

Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer
Datum

Grond en Ontwikkeling
Ruimte & Duurzaamheid
november 2018

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de diensten, bestuursorganen en adviseurs geraadpleegd over het conceptontwerpbestemmingsplan OAT Terminal. Op de ingekomen reacties wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De reacties zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn voorzien van een gemeentelijke reactie.

Het conceptontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan de volgende instanties:

1. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Oost;
2. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht p/a Waternet;
3. Ministerie van Infrastructuur en Milieu/ Rijkswaterstaat Midden-Nederland;
4. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
5. Alliander;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
7. Dienst Metro;
8. GGD;
9. GVB Exploitatie BV;
10. Port of Amsterdam;
11. Gasunie;
12. Monumenten & Archeologie;
13. KPN Telecom;
14. Nuon;
15. Verkeer en openbare ruimte Amsterdam.

Van onderstaande instanties is een reactie ontvangen

Rijkswaterstaat

1. Rijkswaterstaat geeft aan dat vrijwaringszone – vaarweg niet juist is opgenomen in het concept ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

Naar aanleiding van deze reactie heeft Rijkswaterstaat de juiste vrijwaringszone aangeleverd. Deze is op de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast.

2. Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de borging van de nautische veiligheid in het kader van lichthinder. Zij vraagt rekening te houden met de positie en hoogte van eventuele lichtmasten.

Reactie

Van lichtmasten is bij het initiatief geen sprake. Het is echter niet uit te sluiten dat er werkverlichting (ARBO) en/of verlichting met betrekking tot sociale veiligheid gebruikt zal worden. Deze lichtsterktes zullen beperkt zijn en niet voor hinder richting het Amsterdam-Rijnkanaal zorgen. Bij de ontwikkeling van de Terminal zal lichthinder richting het Amsterdam-Rijnkanaal daarmee zoveel mogelijk voorkomen worden.

3. Rijkswaterstaat geeft aan dat de bevoorrading van de nabijgelegen bunkerschepen in het Amsterdam-Rijnkanaal onder geen beding hinder mag ondervinden van de een toekomstige routing/ontsluiting van de Terminal via de Zuider IJdijk.

Reactie

De routing van verkeer van en naar de Terminal zal geen hinder opleveren voor de bevoorrading van de bunkerschepen. Het aantal verkeersbewegingen van een naar de terminal is beperkt en vormt geen belemmering voor de bevoorrading van de bunkerschepen. Overigens geldt inmiddels als uitgangspunt dat het verkeer van en naar de terminal via de huidige P&R rijdt. Hiermee wordt de Zuider IJdijk ontlast.

4. Rijkswaterstaat merkt op dat er afspraken zijn gemaakt ten aanzien van het maximaal af te laten debiet richting het kanaal en wil in de toelichting van het bestemmingsplan een aanvulling zien waaruit blijkt dat deze afspraak wordt gerespecteerd.

Reactie

De toelichting van het bestemmingsplan zal hierop als volgt aangevuld worden. Ten aanzien van rainproof zijn eisen bepaald; het hemelwater wordt 'geknepen' (gedoseerd) afgevoerd naar het openbaar riool of oppervlaktewater. Uitgangspunt is dat er 60 mm/m² verhard oppervlak aan hemelwater vastgehouden wordt en dat dit met maximaal 2,5 mm/m² per uur afgevoerd mag worden.

Naast bovenstaand uitgangspunt zijn er diverse aanvullende afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat, Waternet en de gemeente ten aanzien van waterafvoer. Deze afspraken zijn vastgelegd in een notitie tussen deze partijen met kenmerk 28977, d.d juli 2018. Aan de afspraken wordt uitvoering gegeven.

5. In hoofdstuk 7 van de toelichting wordt aangegeven dat alle gronden in eigendom zijn van de gemeente. Rijkswaterstaat merkt op dat het westelijke deel van de het bestemmingsplan (met de bestemming Verkeer) in eigendom is van de Staat. Rijkswaterstaat wenst dit aangepast te zien in de toelichting.

Reactie

Het is juist dat het westelijke deel van het bestemmingsplan eigendom is van de Staat. Wat bedoeld wordt in hoofdstuk 7 is dat de gronden ten behoeve van de ontwikkeling van de Terminal in eigendom zijn van de gemeente en dat derhalve geen plicht is tot het vaststellen van een exploitatieplan. De gronden met de bestemming verkeer zijn inderdaad niet geheel in eigendom van de gemeente. De toelichting zal op dit punt worden verduidelijkt.

Gasunie

Op grond van toetsing komt Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Interne reacties

M&A

1. Ten aanzien van het thema archeologie zijn er geen opmerkingen.
2. Ten aanzien van cultuurhistorie wordt verzocht de Zuider IJdijk te voorzien van een dubbelbestemming Waarde-cultuurhistorie. Deze dubbelbestemming is bedoeld om het zonder meer wijzigen van het profiel van de dijk te voorkomen.

Reactie

In de cultuurhistorische verkenning van het MER Zeeburgereiland is het profiel van de dijk als waardevol aangewezen vanuit de ontwikkeling van het eiland. In het bestemmingsplan Sluisbuurt is recent een dergelijke dubbelbestemming ook opgenomen. Het bestemmingsplan voor de terminal wordt aangepast door de dubbelbestemming op de Zuider IJdijk op te nemen.

Stadsdeel Oost

In het advies van de bestuurscommissie van het Stadsdeel wordt aandacht gevraagd voor het volgende.

1. Zorg dat de huidige gebruikers van het gebied zorgvuldige wijze bij het project worden betrokken.
2. Zorg voor een kwalitatieve ruimtelijke inpassing, waarbij in acht moet worden genomen:
 - a. Het beperken hinder zowel wat betreft grootte van het gebouw, ontsluiting als milieuhinder;
 - b. Ruimtelijke inpassing/ontwerp moet aansluiten bij het park op de Piet Heintunnel;
 - c. Het ontwerp van het gebouw moet aansluiten bij de duurzaamheids- en /rainproof ambities van Sluisbuurt.

Reactie

Het perceel waar de terminal is gepland wordt op dit moment gebruikt door nomaden en door een stichting. Er is inmiddels overleg gevoerd met de gebruikers dat erop gericht is om het kavel tijdig beschikbaar te hebben. Tevens is op 15 oktober 2018 een inloopbijeenkomst gehouden om ook andere belangstellenden te informeren over het bestemmingsplan.

Voor wat betreft de ruimtelijke inpassing wordt opgemerkt dat het gebouw zorgvuldig wordt ingepast. Het uiteindelijke ruimtebeslag zal worden geoptimaliseerd in het kader van de komende tender. Het bestemmingsplan biedt hiervoor de kaders. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is de maximale ruimtelijke uitstraling beschouwd op basis van de relevante factoren uit de VNG Brochure (Bedrijven en milieuzonering). Hieruit is geconcludeerd dat de voorziening goed kan worden ingepast. Het aantal verkeersbewegingen van en naar de terminal is beperkt, en kan rijden via de huidige P&R voorziening.

Ten aanzien van de aansluiting op het Piet Heinpark wordt opgemerkt dat de terminal op een locatie komt te staan die in de toekomst onderdeel kan worden van een (park)verbinding over de Piet Heintunnel tussen de Sluisbuurt en de Baaibuurt-West. Voor deze verbinding is een schets ter impressie opgenomen in het stedenbouwkundig plan Sluisbuurt maar er ligt nog geen ontwerp. De vorm en haalbaarheid van deze verbinding dient nog te worden onderzocht.

De terminal tbv de OAT zal in eerste instantie in een onbebouwde omgeving naast de P+R Zeeburgereiland staan. Later, wanneer de Baaibuurten zijn ontwikkeld, staat de terminal tussen de Piet Heintunnel en bebouwd gebied in. De terminal kan in een parkzone komen te staan die als voorstel voor een verbinding tussen Sluisbuurt en Baaibuurt West in het SP Sluisbuurt is opgenomen.

Met name de toekomstige situatie is reden om van de terminal een gebouw te maken die een bepaalde mate van architectonische kwaliteit is.

Om richting te geven en te kunnen toetsen op de ruimtelijke kwaliteit wordt er een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin worden kavelregels geformuleerd waarmee de terminal vooruit loopt op de toekomstige context. Naast de kavelregels worden eisen gesteld aan de uitstraling van de terminal.

Ten aanzien van de thema's duurzaamheid en rainproof wordt opgemerkt dat de terminal moet aansluiten bij de ambities van de gemeente Amsterdam. Onderdeel van die ambitie is klimaatbestendig en energieneutraal bouwen.

Klimbestendig betekent voorbereid zijn op steeds extremere regenbuien en warmte (hittestress). Dat kan door het kavel waterneutraal te maken waarbij hemelwater wordt vastgehouden op eigen kavel en door zoveel mogelijk groene daken toe te passen. Deze mogelijkheid wordt nader onderzocht.

Het bouwbesluit stelt dat vanaf 2020 nieuwbouw energie-neutraal (de nieuwe term in de sector) de norm is. De stad hanteert de ambitie dat 75 procent van het programma in de overeenkomsten die vanaf 1 januari 2015 afgesloten worden, energieneutraal wordt ontwikkeld. Deze opgave wordt eveneens onderdeel van de te starten tender voor de terminal.

Opgemerkt wordt dat – zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven – het systeem van ondergronds afvaltransport reeds een bijdrage levert aan de duurzaamheidsambitie.