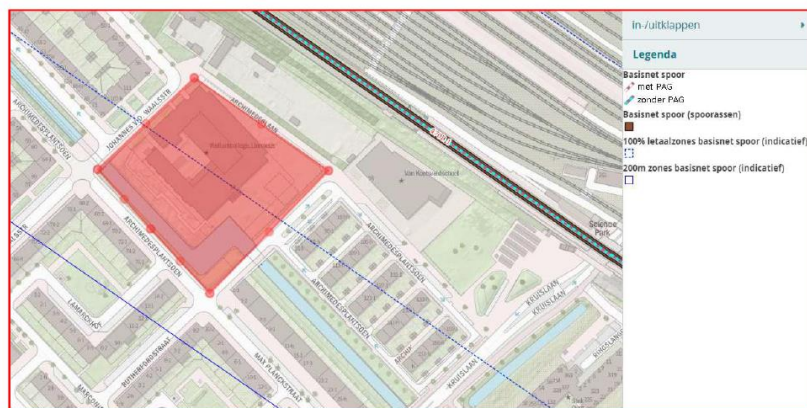




Nota vooroverleg bestemmingsplan Middenmeer I en II, herziening Archimedesplantsoen 87 (Overzicht vooroverlegreacties ex. artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening)		
Instantie	Reactie (Samengevat weergegeven)	Reactie gemeente en consequenties voor het plan
Provincie Noord-Holland Ontvangstbevestiging d.d. 15 december 2021	Reactie d.d. 17 januari 2022: Op 15 december 2021 deelde u het concept bestemmingsplan Middenmeer I en II met de provincie Noord-Holland. Met dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om vervangende nieuwbouw voor de Yuverta school te realiseren ter plaatse van het huidige schoolgebouw. Het plangebied ligt diep in het Amsterdamse stedelijke gebied. Hier zijn geen provinciale werkingsgebieden van toepassing. De provincie Noord-Holland heeft zodoende geen op- of aanmerkingen op dit bestemmingsplan. Vanuit de omgevingsverordening NH2020 wordt klimaat adaptief ontwikkelen gestimuleerd. Hoe dat wordt vormgegeven is vooral aan de initiatiefnemer zelf, waarbij de gemeente dit voornemen toetst. In de buitengebieden zet de provincie wat steviger in op klimaatadaptatie. Binnenstedelijk kijkt de provincie iets minder nauw mee. Dat beschouwen we als verantwoordelijkheid van de gemeente zelf.	Voor kennisgeving aangenomen.
Waternet	Reactie d.d. 22 december 2021: Bestaande uit de volgende aandachtspunten: - Het genoemde beleid omtrent water staat uitgeschreven, echter sommige zijn al vernieuwd (waterverordening = omgevingsverordening NH) en andere zullen in 2022 verlopen en van naam veranderen (waterbeheerplan wordt waterbeheerprogramma, Gemeentelijk rioleringsplan wordt Omgevingsprogramma Riolerings). Graag t.z.t. de laatste versies verwerken. - Bij "Waterberging" onder Watertoets staat dat er geen waterberging noodzakelijk is. Dit moet zijn dat er "geen extra waterberging noodzakelijk is" in verband met het afnemen van het verhard oppervlak. De berging van het nieuwe gebouw moet wel voldoen aan de Hemelwaterverordening. - Onder kopje "Grondwater" staat vermeld dat er geen kelder wordt gebouwd en dat er daarom <i>effecten</i> zijn voor het grondwater. Dit moet zijn: "<i>geen effecten</i>".	Tekstuele aanpassingen doorgevoerd in toelichting ontwerp- bestemmingsplan: Actualisering § 16.2.5.
Liander	Reactie d.d. 15 december 2021: Planvorming leidt niet tot het geven van opmerkingen.	
Veiligheidsregio Amsterdam- Amstelland	Reactie ingekomen d.d. 18 januari 2022: Ondertekend advies d.d. 12 januari 2022 met kenmerk 105/RoEv-2021 Het advies geeft inzicht in de gevaren, gevolgen en risico's van mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen en geeft mogelijkheden voor de hulpverlening en zelfredzaamheid aan. Geadviseerd wordt de beschreven maatregelen te overwegen en bij de afweging over de acceptatie van het risico de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening te betrekken. In de nabijheid van het plangebied is een risicobron externe veiligheid aanwezig. Ten noorden van het bouwwerk ligt de spoorlijn Amsterdam Muiderpoort – Diemen. Over het plangebied loopt een EV-zone (zie figuur 1). Het bevoegd gezag moet derhalve de risico's van deze risicobron betrekken bij de besluitvorming.	Advies is in lijn met de beschreven situatie in de paragraaf over omgevingsveiligheid. Advies tevens doorgezet naar initiatiefnemer t.b.v. aanvraag omgevingsvergunning



Figuur 1 Ligging van plangebied (licht rood) t.o.v. de spoorlijn Muiderpoort - Diemen.

Risicobron Spoor

Het plangebied ligt ten zuiden van de Spoorlijn Amsterdam Muiderpoort – Diemen. Baanvlak 470.1 ligt op circa 56 meter afstand of meer van het bedoelde bouwwerk in het plangebied. Dit baanvlak is aangeduid als basisnet spoor zonder PAG. Over het baanvlak vindt weliswaar vervoer van gevaarlijke stoffen per ketelwagen of container plaats, echter deze hoeveelheid blijft onder de 3500 SKE, waardoor het geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) is.

De hieronder aangegeven vervoersaantallen gelden per jaar en zijn als maximum plafond vastgelegd in landelijke wet- en regelgeving. SKE = Standaard Ketelwagen Equivalent.

Brandbaar gas	0 SKE (categorie A3, bijvoorbeeld LPG)
Giftige gassen	0 SKE (categorie B2, bijvoorbeeld Ammoniak)
Zeer brandbare vloeistoffen	350 SKE (categorie C3, bijvoorbeeld benzine)
Giftige vloeistoffen	0 SKE (categorie D3, bijvoorbeeld Acrylnitril)
Zeer giftige vloeistoffen	0 SKE (categorie D4, bijvoorbeeld Acroleïne)

De werkelijke transportaantallen kunnen afwijken van het maximale risicoplafond. Hieronder zijn de realisatiecijfers over de omvang van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen over 2020 weergegeven. Dit is hoeveel transport er in 2020 daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

Zeer brandbare vloeistoffen	118 SKE (categorie C3, bijvoorbeeld benzine)
-----------------------------	--

Andere gevaarlijke stoffen zijn niet vervoerd

Gevaren en gevolgen

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar een ongeval is niet onmogelijk. Om de mogelijke gevolgen voor het plangebied te kunnen bepalen is inzicht in het potentiële gevaar nodig. Dit gevaar wordt veroorzaakt door de effecten van een ongevalsscenario met een spoorketelwagen op het spoortraject. Ondanks het feit dat dit baanvlak is aangeduid als basisnet spoor zonder PAG (plasbrandaandachtsgebied), vindt er over het baanvlak vervoer van zeer brandgevaarlijk stoffen per ketelwagen of container plaats. Derhalve is een aannemelijk scenario, een plasbrand. Hieronder worden het maatgevende scenario en de gevolgen voor het plangebied beschreven.

Risicobron spoor

Ketelwagen Benzine - Plasbrand

Bij een ongeval met spoortransport van brandbare vloeistof (benzine), bijvoorbeeld door een ontsporing, kan het scenario plasbrand optreden. Het effect van een plasbrand is met name warmtestraling. Dit effect kan slachtoffers, schade en brand in de omgeving veroorzaken. Warmtestraling is in combinatie met de blootstellingsduur bepalend voor het slachtoffer- en het schadebeeld. Bij dit scenario kunnen personen, die zich in de buitenlucht bevinden in het plangebied, tot op een afstand van circa 60 meter vanaf het ongeval gewond raken door warmtestralingseffecten. In deze zone kunnen secundaire brandhaarden ontstaan. Het plangebied ligt net buiten deze afstanden. Echter, er kan door de warmtestraling ter plaatse van het plangebied lichte schade (onder andere ruitbreuk) aan gebouwen ontstaan.

	<i>Zelfredzaamheid</i> Personen in het plangebied zijn in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en andere personen in de directe omgeving aangewezen. Wanneer personen snel handelen hebben zij meer kans om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. De zelfredzaamheid kan worden bevorderd door aanwezigen te informeren over het handelingsperspectief bij een incident en ze daarmee voor te bereiden op de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Weten wat de gevaren zijn, bevordert snel handelen. <i>Scenario plasbrand spoor</i> Bij het scenario plasbrand is het handelingsperspectief voor personen in de buitenlucht van het plangebied: vluchten uit het zicht van de brand (warmtestraling) en indien mogelijk onder dekking van objecten, zoals muren. Gezien de afstand van 56 meter tot het spoor kan er worden ontruimd, indien men kan vluchten van de bron af. Een en ander is situatie afhankelijk. <i>Hulpverlening</i> Brandweer Amsterdam-Amstelland is voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt voor een adequate hulpverlening is dat het plangebied goed bereikbaar is voor de hulpdiensten en daarnaast beschikt over voldoende en toereikende bluswatervoorzieningen. Hiertoe wordt verwezen naar de <i>Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019</i> en het <i>Bouwbesluit 2012</i>. Verzocht wordt om bij de nadere uitwerking van het plan de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen met de brandweer af te stemmen, al dan niet via advisering op de Wabo-activiteit bouwen. <i>Maatregelen</i> Hieronder zijn een aantal maatregelen aangegeven die de in dit advies behandelde risico's voor het plangebied kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid kunnen vergroten. Deze maatregelen zijn niet limitatief. • Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en voldoende bluswatervoorzieningen realiseren; • Ontvluchtingsmogelijkheden (vluchtroutes en nooduitgangen) vanuit het gebouw realiseren die van de risicobron spoor af zijn gericht; • Voorlichting en risicocommunicatie voor aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten. • Het gebouw voorzien van afsluitbare ventilatie waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt (in geval van een brand waar veel rook vrijkomt); • Bij het ontwerp van gebouw en de te maken keuzes voor bijvoorbeeld materiaaltoepassing en uitvoering van de gevels/ dak rekening houden met de effecten van een ongeval op het spoortraject <i>Opmerking</i> Het bouwwerk ligt binnen het toekomstige explosieaandachtsgebied van het basisnet spoor en is daarmee een voorschriftengebied in het kader van de Omgevingswet (invoering 2022). Indien een voorschriftengebied is aangewezen in het Omgevingsplan, dan zijn voor de meeste gebruiksfuncties in dit gebied aanvullende maatregelen van toepassing. Deze (beschermende bouwkundige) maatregelen zijn bijvoorbeeld, eisen voor brandwerendheid, brandklassen voor materiaaltoepassing, vluchtroutes, sterkte bij brand en scherfwerking van beglazing.	
TenneT	Reactie ingekomen d.d. 24 januari 2022: Na bestudering zijn wij tot de conclusie gekomen dat het plan in principe niet in aanraking komt met onze assets, de ondergrondse 150.000 Volt verbinding ligt ongeveer 5 meter buiten het plangebied. Zie onderstaande afbeelding:	Voor kennisgeving aangenomen en advies doorgezet naar initiatiefnemer.

	 TenneT attendeert de initiatiefnemer er wel op dat de assets (ook tijdens en na de inrichting van het terrein) te allen tijde bereikbaar moeten zijn en blijven vanaf de openbare weg. Om te bepalen of de plannen ook technisch uitvoerbaar zullen zijn in verband met de veiligheid, bereikbaarheid en leveringszekerheid van onze assets, willen we graag met u in overleg treden. Het inplannen van een afspraak kan via: toestemming@tennet.eu.	
ProRail	Reactie ingekomen d.d. 24 januari 2022: Voor het voorontwerp bestemmingsplan is onderzoek naar Trillingen uitgevoerd. Het trilling onderzoek is uitgevoerd door AGEL adviseurs, projectnummer 20210361 d.d. 09-12-2021. In de Toelichting is het aspect Trillingen niet opgenomen. ProRail adviseert om de conclusies uit het trilling onderzoek op te nemen in een nieuwe paragraaf van de Toelichting en door te laten werken in de planregels (aanvraag bouwvergunning). Aan de zuidwestzijde van opstelsterrein Watergraafsmeer geldt conform de <i>Omgevingsvisie Amsterdam 2050</i> een ruimtereservering voor 2 extra hoofdsporen tussen de stations A'dam Muiderpoort en Diemen. Op dat traject bevindt zich ook station A'dam Sciencepark waarvoor diezelfde ruimtereservering geldt maar dan in de vorm van 2 extra perronsporen. Kenmerkend voor deze ruimtereservering is dat deze op het bestaande dijklichaam is geprojecteerd, dus op het opstelsterrein Watergraafsmeer zelf (ten koste van bestaande opstelsporen voor reizigersmaterieel aldaar). Op deze manier wordt uitbreiding van dat dijklichaam voorkomen en wordt het plangebied niet geraakt. De capaciteitsgrens van de huidige 2-sporige hoofdbaan A'dam Muiderpoort - A'dam Sciencepark - Diemen ligt bij gedifferentieerd spoorgebruik, conform de huidige dienstregeling en ook in het <i>Programma Hoogfrequent Spoor/OV SAAL</i> (2030), op 12 treinen per uur per richting tussen Amsterdam Centraal en Weesp. En bij homogeen gebruik door alleen Sprinter-treinen, conform het landelijk OV Toekomstbeeld en het regionale <i>Multimodaal Toekomstbeeld</i> (SBaB MTB) in de vorm van een 100% S-baan-systeem (2040), op 16 treinen per uur per richting tussen A'dam Centraal en Diemen. Onder voorwaarde van een S-Baan-systeem (incl. nieuw beveiligingssysteem ERTMS) is frequentieverhoging dus nog mogelijk zonder de realisatie van genoemde 2 extra hoofdsporen tussen de stations Amsterdam Muiderpoort en Diemen en daarmee dus zonder benutting van genoemde ruimtereservering uit de <i>Omgevingsvisie Amsterdam 2050</i>.	Paragraaf 14.4 is aangevuld met de resultaten uit het Trilling onderzoek.
NS Stations	Geen reactie ontvangen	
Rijksdienst Cultureel Erfgoed	Geen reactie ontvangen.	
Gasunie	Geen reactie ontvangen.	
GGD	Geen reactie ontvangen.	