

Samenvatting en beantwoording vooroverlegreacties BP Cruquius, deelgebied 7 (Kop van Cruquius)

Het conceptbestemmingsplan is naar een aantal instanties gestuurd met het verzoek om advies in het kader van het vooroverleg artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Tijdens de gestelde termijn zijn er een reacties binnengekomen van:

- Brandweer
- Waternet
- Rijkswaterstaat
- Provincie Noord-Holland

Brandweer

In december 2016 heeft de brandweer voor het gehele plangebied Cruquius geadviseerd over het aspect externe veiligheid. Dit advies is nog steeds actueel. De brandweer constateert dat in het concept ontwerpbestemmingsplanplan voor deelgebied 7 (Kop van Cruquius) rekening is gehouden met dit advies. De brandweer heeft daarom op het gebied van externe veiligheid geen aanvullende opmerkingen.

Wel geeft de brandweer aan dat er voor deze ontwikkeling ten aanzien van de mogelijkheden voor de hulpverlening nog wel een aantal andere aandachtspunten zijn.

Bereikbaarheid en bluswater

Uitgangspunt voor hulpverlening is dat het plangebied goed bereikbaar is voor de hulpdiensten en dat er voldoende bluswatervoorzieningen zijn. Informatie hierover staat in de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012. Verzocht wordt om een nadere invulling van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied af te stemmen met de brandweer.

Bestrijdbaarheid bouwwerken

Bij de ontwikkeling van de bebouwing in het plangebied komen aspecten aan de orde die relevant zijn voor de (brand)veiligheid en voor een mogelijke inzet van de hulpverlening. Bijvoorbeeld bij ontwikkelingen waarbij voorzieningen moeten worden getroffen om de veiligheid te waarborgen, zoals bij hoge gebouwen, parkeergarages en systemen voor duurzame energie. De brandweer geeft aan graag betrokken te willen worden bij de uitwerking van dergelijke ontwikkelingen.

Antwoord:

Over de uitwerking van de plannen vindt afstemming met de brandweer plaats. Met betrekking tot de bereikbaarheid, bluswater en bestrijdbaarheid heeft in een eerdere fase al afstemming plaatsgevonden met Brandweer Amstelland op 17 november 2017 en 13 maart 2018. De noodzakelijke maatregelen zijn verwerkt op situatietekening en in eerder opgestelde brandveiligheidsrapportage. De brandveiligheidsrapportage voor de ontwikkeling van Houtsma is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Waternet

Bij de toelichting (hoofdstuk 5, onderdeel water) heeft Waternet de volgende aanvulling/reactie.

Hoogteligging, bodemopbouw en grondwater;

Waternet is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de grondwaterzorgtaak. Het principe is dat er grondwaterneutraal wordt ontwikkeld. Dit houdt in dat bij de realisatie van ondergrondse werken (zoals parkeergarages e.d.) moet worden aangetoond dat er geen negatieve effecten op het grondwater optreden, en mogelijk mitigerende maatregelen moeten worden toegepast. Dit moet worden onderzocht middels een geohydrologisch rapport. Het verzoek dit op te nemen in het bestemmingsplan.

Hemelwater, riolering en afkoppelen:

Wat hier is opgenomen is achterhaald. Het invulling geven aan rainproof is geen ambitie, maar inmiddels vigerend vastgesteld beleid van de gemeente zelf. Dit is opgenomen in de regenwaterverordening van medio 2021. Het verzoek dit aan te passen in het BP.

Antwoord:

Voor de parkeergarages wordt inderdaad geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Doordat rond het plangebied een damwand aanwezig is, zal deze parkeergarage geen aanvullend effect hebben op het grondwater. Bij de omgevingsvergunning is voor de parkeergarage een geohydrologisch rapport gemaakt. Deze is ook toegevoegd aan het bestemmingsplan. De tekst over hemelwater etc. is aangepast, waarbij verwezen wordt naar de Hemelwaterverordening van Amsterdam. Ook zijn de regels aangepast. Hierin is een regeling opgenomen dat voor het bouwen van een kelder een omgevingsvergunning nodig is. Via een geohydrologisch rapport moet worden aangetoond dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat (RWS) merkt op dat de eerder door RWS opgemerkte punten in relatie tot deelgebied 5 grotendeels meegenomen zijn in het concept ontwerpbestemmingsplan voor deelgebied 7. Aanvullend geeft RWS de volgende opmerkingen / aandachtspunten mee:

- RWS onderzoekt momenteel in het samenwerkingsverband 'Toekomstig bestendig watersysteem ARK-NZK' samen met de waterschappen de mogelijkheid van het verhogen van het maximale calamiteitenpeil op het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en Noordzeekanaal (NZK) van 0 m NAP naar + 0,2 m NAP. Indien dit tot realisatie komt kan dit betekenen dat het waterpeil in extreme situaties (tijdelijk) hoger kan komen te staan dan nu het geval is.

Antwoord:

Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen en is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

- De passages bij 5.1 onder 'wettelijk kader' zijn deels achterhaald (verwijzen naar oud beleid) en verdienen een update.

Antwoord:

Deze tekst is geactualiseerd.

- Bij 5.1.2 (Waterkwaliteit) wordt ingegaan op benodigde maatregelen om te voorkomen dat verontreinigingen in het open water geraken. Eisen in dat kader zien wij niet terug in de planregels.

Antwoord:

Dit betreffen uitvoeringsaspecten die niet geregeld worden in het bestemmingsplan.

- Passage over Lichthinder (5.2.2): Uitgangspunt in het bestemmingsplan moet zijn dat er geen negatieve effecten optreden van lichthinder op het gebruik van de vaarweg. De afstand van een lichtbron tot de kade is niet noodzakelijk bepalend bij de mate van hinder die deze veroorzaakt. Ook visuele geleiding speelt hier een rol. Verzoek om dit aandachtspunt goed in het bestemmingsplan terug te laten komen en Rijkswaterstaat te betrekken bij de concrete uitwerking van het verlichtingsplan.

Antwoord:

Ook hier gaat het om uitvoeringsaspecten. Over de concrete uitwerking heeft afstemming met RWS plaatsgevonden. RWS heeft aangegeven in principe akkoord te zijn. Over de details vindt nog andere afstemming plaats.

- RWS geeft aan dat duidelijk is aangegeven hoe rekening gehouden wordt met de scheepvaart. Verzoek om in paragraaf 5.2.2. nog in een plaatje visueel te maken hoe de zichtlijnen voor schepen vanuit de Entreporthaven zich verhouden tot de bestemming wonen op de kop van Cruquius. Daarvoor verwijst RWS naar Pagina 67 uit de Richtlijnen Vaarwegen 2020. Daarbij is van belang te onderbouwen wat een maatgevend schip is in de Entreporthaven.

Antwoord:

In de toelichting is een visualisatie van de zichtlijnen vanuit de Entreporthaven toegevoegd. Omdat er eerder al bebouwing stond en er grotendeels niet dicht bij de kade wordt gebouwd, zal het zicht niet verslechteren.

- Plaatsgebonden risico: Er staat vermeld: Plaatsgebonden risico - Het Amsterdam Rijnkanaal heeft geen plaatsgebonden risicocontour PR 10-6. Dat klopt, echter ter plaatse geldt wel een PR-plafond van 0 meter die ligt op de begrenzinglijnen van de vaarweg zoals opgenomen in de legger. Binnen de leggerlijnen mogen geen kwetsbare objecten gerealiseerd worden. Goed om in het bestemmingsplan helder te maken hoe ver de hoogbouw, ook bij de hogere verdiepingen, over de kade reikt en of hiermee buiten de begrenzing van de vaarweg gebleven wordt.

Antwoord:

De bebouwing reikt niet over de kade, maar ligt terug daarvan. Dit blijkt uit de verbeelding bij het bestemmingsplan en is specifiek benoemd in de toelichting.

- Groepsrisico: Het rapport bij de toelichting uit 2018 is gedateerd (gaat nog uit van metaalbedrijf op de punt) en behoeft een update i.v.m. het omvangrijke woningbouwplan. Er is geen GR-plafond bij water. Op grond van Bevt art 7, 8 en 9 dient wel een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Het is aan de gemeente of zij het gebruik van vuistregels voldoende acht. Er wordt gerefereerd aan de vuistregels in het HART, 1.4.2.2; op basis daarvan is de conclusie gemaakt dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde niet zal overschrijden en tevens onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde zal blijven. Gezien de grootte van de bouwopgave verwacht RWS echter wel dat er in de plansituatie sprake kan/zal zijn van $GR > 0,1$ OW. Dit behoeft wellicht een nadere afweging van de gemeente.

Antwoord:

De rapportage voor externe veiligheid is, met uitzondering van het metaalbedrijf nog actueel en bruikbaar voor de onderbouwing van het bestemmingsplan. De ontwikkeling van deelgebied 7 komt ter plaatste van het voormalige metaalbedrijf. Inmiddels is deze risicobron geamoveerd en in zoverre voor de beoordeling van het plan niet meer relevant. Voor scheepvaart is in de eerder gemaakte afwegingen (Externe veiligheidsrapport dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd) rekening gehouden met kenmerken van de scheepvaart op het Amsterdam Rijnkanaal. De inzichten daarover zijn niet gewijzigd waardoor geconcludeerd wordt dat het rapport en de bevindingen daarover niet geactualiseerd hoeft te worden.

- Er geldt geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) bij water. Wel geldt (volgens art 10 Bevt) dat als men wil bouwen in de vrijwaringszone (in dit geval 50 m) de gemeente een bestuurlijke afweging moet maken of bouwen in deze vrijwaringszones vanwege de mogelijke gevolgen van een plasbrand verantwoord is. In het plan ontbreekt deze expliciete afweging.

Antwoord:

De toelichting is aangevuld met een afweging over het bouwen in de vrijwaringszone en externe veiligheid.

- Het brandweeraadvies dateert uit 2016 en een update hiervan is gewenst. Ondermeer is niet nader afgestemd op de hulpverlening bij de vele hoogbouw.

Antwoord:

Over de uitwerking van de plannen vindt afstemming met de brandweer plaats. Met betrekking tot de bereikbaarheid, bluswater en bestrijdbaarheid heeft in een eerdere fase al afstemming plaatsgevonden met Brandweer Amstelland op 17 november 2017 en 13 maart 2018. De noodzakelijke maatregelen zijn verwerkt op situatietekening en in eerder opgestelde rapportages. Deze rapportages zijn nog steeds actueel en zijn bij het bestemmingsplan gevoegd.

- RWS heeft in haar reactie haar eerdere conclusies t.a.v. afstand woningbouw Sluisbuurt en bunkerstation Slurink weergegeven, die naar verwachting van overeenkomstige toepassing zullen zijn op het bouwplan Cruquius deelgebied 7 en bunkerstation Fiwado.

Antwoord:

In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds aandacht besteed aan het bunkerschip. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens van de Sluisbuurt.

- RWS geeft aan dat in principe ruim aan de grenswaarden van luchtkwaliteit wordt voldaan. Ofwel wordt voldaan aan de wetgeving. Er zou wel extra aandacht (qua buitenverblijf/ventilatiepunt) kunnen worden besteed aan de plaatselijke woonsituatie op kortere afstand tot de verbrandingsmotoren– en dan met name voor de onderste woonlagen (hoe hoger hoe meer verdunning optreedt).

Antwoord:

Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Voor het bestemmingsplan is van belang dat het aan de grenswaarden voldoet. Er is in het ontwerp aandacht voor de eventuele geluids- en luchtkwaliteitsoverlast.

- Er is geen opmerking gemaakt over afgemeerde schepen (met eventueel draaiende motoren) bij het bunkerstation en manoeuvreren. Berekend is 64/65 dB(A) etmaalwaarde op de oostelijke gevels. Op kleine gedeeltes van de noord- en zuidgevels van rechthoekige bouwvolumes is de geluidbelasting 60/61 dB(A) etmaalwaarde. Dit is flink hoger dan een met spoorweglawaai vergelijkbare voorkeurswaarde van 55 dB. Het plan spreekt zich niet uit over de aanpak van dit hinderaspect en spreekt van locatiegebonden beleving van wonen aan het kanaal (scheepvaart geeft laag frequent geluid dus ook trillinghinder). RWS is als beheerder van het AR-kanaal de partij die aangesproken wordt bij klachten over scheepvaartlawaai, en vraagt daarom aan het bevoegd gezag die dit plan mogelijk maakt om nadere duiding welke gevelmaatregelen ingezet moeten c.q. gaan worden – suggestie om te toetsen aan de hand van de Vercammencurve – en die dan vervolgens ook op te nemen in regels (die koppeling met de regels ontbreekt nu geheel).

Antwoord:

Voor Scheepvaartlawaai gelden geen wettelijke normen, maar moet alleen een afweging gemaakt worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Deze afweging is in de toelichting gemaakt:

Omdat er geen wettelijke normen en ook geen specifieke rekenmethode voor scheepvaartlawaai is, is hierbij gebruik gemaakt van de rekenmethode voor industrielawaai. Met de geluidwering kan het scheepvaartlawaai in de woningen worden teruggebracht, maar hoeveel exact is niet duidelijk, omdat scheepvaartlawaai anders is dan industrielawaai.

Over het algemeen ervaren mensen scheepvaartlawaai als minder hinderlijk dan industrie- of wegverkeerslawaai. De lage frequentie van het geluid brengt wel met zich mee dat een bepaalde mate van trilling wordt ervaren die niet met geluidwering kan worden voorkomen en inherent is aan het wonen aan een vaarweg. Het woon- en leefklimaat in het Cruquiusgebied wordt voor een deel ook bepaald door het ervaren van de dynamiek op het water. Door dit bijzondere karakter van het gebied, waar de scheepvaart onderdeel van uitmaakt, en de geluidwerende maatregelen zal er sprake zijn van een aanvaardbare situatie.

- Hoewel geen RWS-belang, geeft RWS aan dat er bij wegverkeerslawaai niet is gekeken naar invloed van de IJburglaan (het deel ten oosten van de Piet-Heintunnel).

Antwoord:

De locatie valt voor een klein gedeelte binnen de onderzoekszone van de IJburglaan. De zonebreedte van een weg is geregeld in artikel 74 Wet geluidhinder. In dit geval is de zone 350 m (de IJburglaan betreft een weg met 4 rijstroken en bevindt zich in stedelijk gebied). De kortste afstand tot het plangebied is 320 m.

Op basis van de geluidbelasting kaart van Amsterdam 2018, het feit dat de afstand meer dan 300m is de weg ook nog een tunnel ingaat is het zeer aannemelijk dat de geluidsbelasting ter plaatse van deelgebied 7 lager is dan de voorkeurgrenswaarde.

De 55 dB contour (zonder aftrek) ligt (zonder rekening van afscherming van tussenliggende bebouwing) op circa 170m vanaf IJburglaan. De kortste afstand is 320m (maar de weg loopt van het plan af dus de afstand wordt steeds groter). Dat geeft een reductie van tenminste 3dB t.o.v. een afstand van 170m. De geluidbelasting bedraagt dan 55dB – 3dB -5dB (aftrek artikel 110g) = 47 dB.

Provincie Noord-Holland

De Provincie geeft aan dat met het plan wordt mogelijk gemaakt dat het huidige bedrijfsterrein wordt getransformeerd naar woon-werklocatie. Deze ontwikkeling sluit goed aan op een van de

doelen van de Omgevingsvisie NH2050 om nieuwbouw ten behoeve van wonen en werken zoveel mogelijk plaats te laten vinden in de bestaande kernen. In de toelichting wordt gesteld dat gebouwd wordt met elementen uit natuurinclusief bouwen. Dat is een ontwikkeling die de provincie toejuicht. De provincie Noord-Holland ziet geen aanleiding om tegen dit bestemmingsplan bezwaar aan te tekenen.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.