



**Gemeente
Amsterdam**

Bewerkt:
4 februari 2025

Nota van Beantwoording zienswijzen BP

Bestemmingsplan Cruquius deelgebied 7, Kop van
Cruquius

Gemeente Amsterdam

Bewerkt:

4 februari 2025

Nota van Beantwoording zienswijzen BP

Bestemmingsplan Cruquius deelgebied 7, Kop van Cruquius

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Inhoud.....	4
1.2 Situatie wettelijk kader	4
2 Zienswijzen – overzicht	5
2.1 Overzicht ingebrachte zienswijzen	5
2.2 Afweging over medeweging zienswijze	5
3 Zienswijzen – Samenvatting en afweging	6
3.1 Zienswijze adressant 1	6
3.1.1 Onderdeel/onderwerp “Zichtlijnen voor beroepsvaart – vrijwaringszone”	6
3.1.2 Onderdeel/onderwerp “Afstand tussen bebouwing en kade”	7
3.1.3 Onderdeel/onderwerp “Aanvaarrisico / aanvaarbeveiliging”	8
3.1.4 Onderdeel/onderwerp “Externe veiligheid”	13
3.1.5 Onderdeel/onderwerp “Hogere waarden Wgh”	13
3.2 Zienswijze adressant 2	15
3.2.1 Onderdeel/onderwerp “Aard van de bestemming”	15
3.2.2 Onderdeel/onderwerp “Basisnet Water”	16
3.2.3 Onderdeel/onderwerp “Basisnet Water - Plasbrandaandachtsgebied”	16
3.2.4 Onderdeel/onderwerp “Barro en toetsing”	17

1 Inleiding

1.1 Inhoud

Het ontwerpbestemmingsplan Cruquius deelgebied 7, Kop van Cruquius heeft met ingang van 22 november 2023 tot en met 02 januari 2024, voor een ieder voor zienswijzen ter inzage gelegen. Er zijn 2 zienswijzen ingediend. Op de zienswijzen wordt in deze nota inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven.

1.2 Situatie wettelijk kader

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Dit betreft een omvangrijke stelselherziening waarin een veelheid aan wetten en amvb's is vervangen door nieuwe regelingen. Op grond van het overgangsrecht geldt voor bestemmingsplannen waarvan een ontwerp voor 1 januari 2024 voor zienswijzen ter inzage is gelegd het 'oude' recht. Dit geldt voor voorliggend bestemmingsplan. In het bestemmingsplan en de stukken die daaraan ten grondslag liggen, waaronder navolgende Nota van Beantwoording zienswijzen, wordt derhalve de regelgeving betrokken die gold op moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

2 Zienswijzen – overzicht

2.1 Overzicht ingebrachte zienswijzen

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
1	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord	Surinameweg 90 2035 VS Haarlem Postbus 2232 3500 GE Utrecht	02 januari 2024
2	Port of Amsterdam	De Ruyterkade 7 1013 AA Amsterdam	03 januari 2024

2.2 Afweging over medeweging zienswijze

Wettelijk kader

In overeenstemming met artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan door eenieder naar voren kunnen worden gebracht.

Analyse en conclusie

Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen of binnen de termijn verzonden. Weliswaar is een van de zienswijze niet binnen de termijn ontvangen, maar omdat deze binnen de termijn is verzonden, met de bezorging tijd is gemoeid en het een zienswijze op een ontwerp betreft, wordt de betreffende zienswijze in dit geval als ontvankelijk beoordeeld.

3 Zienswijzen – Samenvatting en afweging

3.1 Zienswijze adressant 1

De zienswijze is opgebouwd uit meerdere onderdelen/onderwerpen. Navolgend wordt de zienswijze per onderdeel/onderwerp samengevat en wordt per onderdeel een afweging gemaakt of het bestemmingsplan moet worden gewijzigd of niet moet worden vastgesteld.

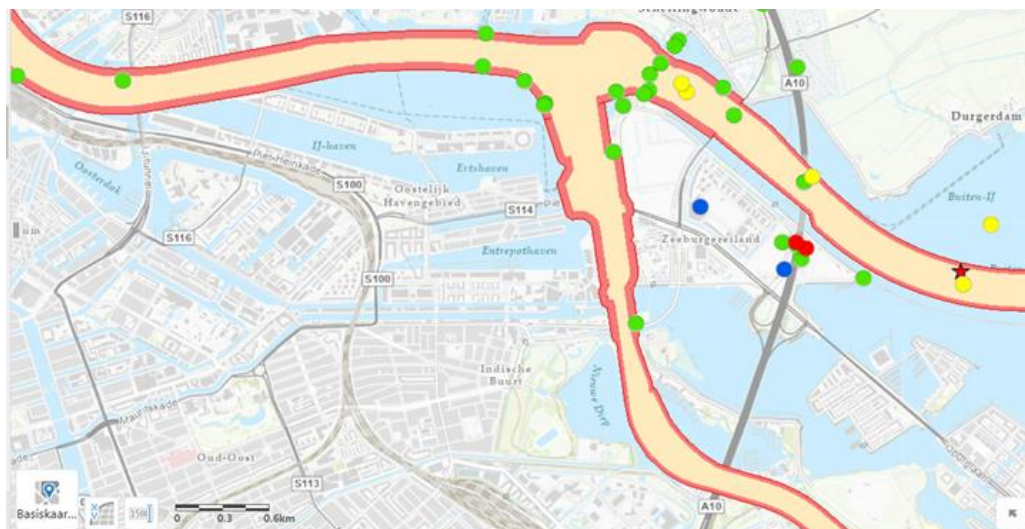
3.1.1 Onderdeel/onderwerp “Zichtlijnen voor beroepsvaart – vrijwaringszone”

Samenvatting

Rijkswaterstaat (RWS) geeft aan dat de Entrepothaven is 'afgewaarderd' en geen herkomst of bestemming meer is voor beroepsvaart en als zodanig geen onderdeel meer uitmaakt van het beroepsvaarwegennet. Als uitwerking daarvan is de betonning alsook de verlichting van de betonning inmiddels door RWS aangepast (verwijderen betonning Binnenvaart Politie Reglement, bijlage 8, paragraaf 2.1.3). Daarmee is vaarwegsplitsing of havenuitvaart niet meer aan de orde.

Afweging - beantwoordingzienswijze

Aan de constatering van Rijkswaterstaat dat niet langer meer sprake is van een zogeheten 'vaarwegsplitsing of havenuitvaart' in de zin van artikel 2.1.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), verbindt de gemeente de conclusie dat de breedte van de zogeheten 'vrijwaringszone' dan niet langer meer 50 meter bedraagt, maar 25 meter. Dit volgt uit de raadpleging van artikel 2.1.2, tweede lid onder c en onder e van het Barro en het gegeven dat het Amsterdam-Rijnkanaal is geclassificeerd als 'CEMT-klasse VIb'. En dit betekent dat de breedte van



de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' op de verbeelding van het bestemmingsplan dus verkleind kan worden van 50 meter naar 25 meter. Aan Rijkswaterstaat is op 15 januari 2024 ambtshalve bevestiging gevraagd over deze conclusie. Het ambtshalve antwoord van Rijkswaterstaat van 08 februari 2024 is wat dat betreft behoudend van aard. Aangegeven is dat Rijkswaterstaat over een geheel traject langs Rijkswater binnen Amsterdam een breedte aanhoudt van 50 meter. Niet alleen bij Cruquius. In het antwoord van Rijkswaterstaat wordt verwezen naar de bredere roodgekleurde strook in de ingevoegde afbeelding (ontvangen op 08-02-2024). Rijkswaterstaat geeft aan dat er voor hen voorlopig dan ook geen aanleiding is om dit te wijzigen.

Conclusie en consequentie

Het zienswijze-onderdeel "Zichtlijnen voor beroepsvaart – vrijwaringszone" is geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

3.1.2 Onderdeel/onderwerp "Afstand tussen bebouwing en kade"lijn"

Samenvatting

Over het onderwerp "Afstand tussen bebouwing en kade"lijn" heeft Rijkswaterstaat een tweetal zienswijzen:

- a. Rijkswaterstaat wijst de gemeente er op dat tabel 32 van de Richtlijnen Vaarwegen (2020) voor een vaarweg van de klasse zoals langs de Kop van Cruquius een afstand van 10 m aangeeft als te hanteren 'vrije ruimte' (afstand tussen kade"lijn en bebouwing). Daarover geeft Rijkswaterstaat aan dat deze 'vrije ruimte' onder andere dient ter voorkoming van aanvaring van bouwwerken. Rijkswaterstaat constateert dat een deel van de beoogde nieuwbouw op kortere afstand ligt van het water van het Amsterdam-Rijnkanaal dan 10 meter.
- b. Rijkswaterstaat acht het noodzakelijk dat de gemeente vanuit haar verantwoordelijkheid afdoende onderbouwt dat afstanden van minder dan 10 m tot de vaarweg/kade"lijn volstaan, en welke kleinere afstanden dan kunnen gelden. Ons inziens levert bijlage 20 van de toelichting niet de gevraagde afdoende onderbouwing.

Afweging - beantwoordingzienswijze

Voor wat betreft het tweetal te onderscheiden zienswijzen over het onderwerp "Afstand tussen bebouwing en kade"lijn" is de volgende afweging aan de orde:

- a. Uit de statusomschrijving van de Richtlijn Vaarwegen (2020) is op te maken dat de richtlijnen voorzien in het verkeerskundig ontwerp van vaarwegvakken en de voorschriften zijn gericht op toepassing bij aanleg en renovatie van vaarwegen en vaarobjecten. Het bestemmingsplan maakt geen nieuw verkeerskundig ontwerp van een vaarwegvak mogelijk of de aanleg van een vaarweg of vaarobject. In zoverre is de in de zienswijze genoemde vrije ruimte van 10 meter van de betreffende richtlijn niet direct kaderstellend voor datgene dat met het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Dit laat onverlet dat over een vrije ruimte en aanvaarrisico van gebouwen wel een afweging is gemaakt in paragraaf 5.2.2 en paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin speelt onder andere mee dat de nieuwbouw langs het Amsterdam-Rijnkanaal plaats vindt op een locatie waar al lange tijd bebouwing staat en heeft gestaan en dat de

nieuwbouw in de kop van Cruquius in lijn wordt gebouwd met bebouwing langs het Amsterdam-Rijnkanaal ten zuiden van het plangebied.

- b. In de zienswijze koppelt Rijkswaterstaat het onderwerp "aanvaringsgevaar" aan afstanden in tabel 32 van de Richtlijn Vaarwegen (2020). In die betreffende tabel wordt onderscheid gemaakt in de zogeheten "oeverstrook" en "vrije ruimte". Aanvaringsgevaar wordt in die tabel niet genoemd, maar dit onderwerp wordt wel specifiek beschouwd in paragraaf 3.12.2 van de genoemde richtlijn. Voor het onderwerp aanvaringsgevaar wordt in die paragraaf voor niet-zeeschepen een afstand genoemd van 3,5 m tot 5 m. Het stedenbouwkundig kader voor de gebiedsontwikkeling van Cruquius (de spelregelkaart uit 2012 zoals beschreven in paragraaf van de toelichting 2.3.2) voldoet aan die afstand. In het bestemmingsplan is dit vertaald in een bestemming Verkeer - 2 waar nieuwe gebouwen zijn uitgesloten. Wel zijn boven de bestemming Verkeer - 2 overstekken beoogd vanaf de tweede verdieping. Deze overstekken en een deel van de begane grond van de zogeheten 'Werkmeester' is op minder dan 10 meter van de kade geprojecteerd. Dit is aanleiding geweest om het aanvaarrisico te onderzoeken. Het resultaat van het aanvaarrisico-onderzoek, dat is uitgevoerd door het adviesbureau RoyalHaskoningDHV, is in paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan uiteengezet.

Conclusie en consequentie

Het zienswijze-onderdeel "Afstand tussen bebouwing en kade" geeft een aanleiding voor de volgende wijziging van de toelichting van het bestemmingsplan:

- In paragraaf 5.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan, onder "Breedte vaarweg en vrij zicht" de situatiebeschrijving verduidelijken door het volgende toe te voegen:
 - de versie van het genoemde document 'De langs de vaarwegen benodigde vrije ruimte';
 - de spelregelkaart 2012;
 - de beschrijving van de situatie voor zover bebouwing op minder dan 10 meter wordt beoogd;
 - Verwijzing naar paragraaf 5.3;

3.1.3 Onderdeel/onderwerp "Aanvaarrisico / aanvaarbeveiliging"

Samenvatting

Rijkswaterstaat geeft aan dat specifiek voor de punt van de Kop van Cruquius geldt dat er ter plaatse een schuin tot loodrecht op de kade gericht aanvaarrisico bestaat vanuit de drukke vaarweg en dat de gemeente dat onderkent met de rapportage van RoyalHaskoningDHV d.d. augustus 2022: 'Aanvaarkansen en -scenario's voor ontwikkeling Cruquiusgebied'. Wat dat onderzoek betreft moet volgens Rijkswaterstaat niet alleen uitgegaan worden uitgegaan van de dagelijkse, reguliere praktijk, maar ook dat rekening gehouden moet worden met calamiteiten die zich kunnen voordoen. De bouwplannen dienen te worden getoetst op 'directe aanvaring' en op 'indirecte aanvaring'. Bij dit laatste gaat het om stootbelasting op een kade, die via trillingen in de grond/bodem kan doorwerken op bouwwerken in aanliggend gebied van een vaarweg.

Afweging – beantwoording zienswijze

Voor het bestemmingsplan is de vraag aan de orde of de locatie geschikt is voor nieuwbouw van woningen. Daarbij wordt onder andere gekeken naar het onderwerp “aanvaarrisico”. Dit vanwege de ligging nabij het Amsterdam-Rijnkanaal.

Bij aanvaarrisico gaat het om het risico dat een schip de kade raakt of de waterbodem nabij de kade (indirecte aanvaring gebouw), dan wel dat een schip het gebouw raakt in het geval een schip de kade op schuift / oploopt (directe aanvaring gebouw). Dit alles als gevolg van een incident tijdens normaal navigeren van binnenvaartschepen.

Veiligheid op het water is onder meer gereguleerd via de Scheepvaartverkeerswet (Svw). In de Swv staan algemene regels voor het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer. Het doel van dergelijke regels is onder meer een veilige vaart en het voorkomen en/of beperken van ongevallen op het water. Calamiteiten waarin een binnenvaartschip uit koers raakt als gevolg van menselijk falen of technisch falen en vervolgens de kade, waterbodem bij kade of een gebouw raakt, zijn met het naleven van dergelijke op veiligheid gerichte regels niet voor 100% te voorkomen. Voor het bestemmingsplan is dan van belang in hoeverre dergelijke calamiteiten meewegen in de met het oog op een goede ruimtelijke ordening te maken afweging over omgevingsveiligheid.

Omgevingsveiligheid richt zich op het vinden van een balans tussen economische activiteiten met risico's en de inrichting van de omgeving. Het gaat er hierbij om of er bij de inrichting van Cruquius extra aandacht nodig is voor de bescherming van de (toekomstige) bewoners. In het algemeen kan gesteld worden dat er Nederland beperkt ruimte is voor wonen én werken. Dat geldt ook voor Amsterdam. Mensen willen gezond en veilig leven en bedrijven willen ruimte houden voor (economische) groei, in dit geval via de mogelijkheden voor vervoer via water. Deze balans tussen ruimte voor ontwikkeling en het waarborgen van een veilige leefomgeving is het onderwerp van het maken van een afweging over het bestemmingsplan. Het 'plaatsgebonden risico' en het 'groepsrisico' zijn onder de werking van de Wet ruimtelijke ordening (van toepassing op voorliggend bestemmingsplan) hulpmiddelen in het omgevingsveiligheidsbeleid waarmee invulling gegeven wordt aan het beschermen van de omgeving.

De zienswijze van Rijkswaterstaat op het ontwerp bestemmingsplan is aanleiding voor het maken van een nadere analyse. Dit in overleg en met behulp van Rijkswaterstaat. De nadere analyse is uiteengezet in de notitie 'Aanvaarscenario's De Kop (Houtsma en Werkmeester) Cruquius' die een bijlage wordt bij het bestemmingsplan. Daaruit is onder meer voor de deellocaties 'Werkmeester' en 'Houtsma' het volgende op te maken:

Deellocatie 'Werkmeester'

Uit de nadere analyse volgt dat het projecteren van nieuwbouw op de beoogde locatie 'Werkmeester' niet zonder meer mogelijk is. Dit vanwege de ligging op de uiterste punt / kop van het schiereiland Cruquius waardoor een frontale aanvaring met aanzienlijke optredende indirecte en directe stootbelastingen, op voorhand niet voor 100% kan worden uitgesloten. Dit betreft een zone van circa 13 meter, gerekend vanaf de kade. Een specifieke berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is voor dat gebied niet noodzakelijk om tot die conclusie

te komen. De mogelijke stootbelastingen bij zowel een calamiteit van indirecte aanvaring, als een calamiteit van directe aanvaring, lijken voor nieuwbouw binnen 13 meter van de kade te groot te zijn om een gebouw op te kunnen dimensioneren. In het ontwerp bestemmingsplan was nieuwbouw op kortere afstand geprojecteerd. Dit betekent dat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. De resultaten van de nu uitgevoerde nadere analyse en het voorzorgsbeginsel geven aanleiding om nu in het bestemmingsplan een bouwverbod op te nemen voor de betreffende zone van 13 meter bij de deellocatie 'De Werkmeester'. Dit aangevuld met de mogelijkheid om met een besluit omgevingsvergunning, onder voorwaarden, later in de tijd af te kunnen wijken van dat bouwverbod. De voorwaarden voor afwijking van het bouwverbod zien toe op het treffen van maatregelen die er toe gaan leiden dat de nieuw beoogde gebouwen niet kunnen worden aangevaren, dan wel dat dan kan worden aangetoond dat de constructie dermate sterk is, dat het risico op bezwijken klein genoeg is om te voldoen aan de wettelijke constructie-eisen.

Als mogelijk te treffen aanvaarbeschermingsmaatregelen, zo blijkt uit oriënterende gedachteoefeningen tijdens afstemming tussen de aanvaar-adviseur van de initiatiefnemer en ambtelijke vertegenwoordiging van Rijkswaterstaat, wordt gedacht aan onder andere het verruimen van de kade en het in het Amsterdam-Rijnkanaal aanbrengen van remmingwerken. Het wordt in deze fase voor het bestemmingsplan aannemelijk geacht dat het met het aanbrengen van dergelijke aanvaarbeschermingsmaatregelen mogelijk is om de stootbelastingen op de beoogde nieuwbouw te reduceren. Dit op een dusdanige wijze dat daarna voldaan kan worden aan de bouwtechnische regelgeving ten aanzien van de aanvaardbare kans op bezwijken van nieuwbouw. Het proces om dit nader uit te werken verlangt naar verwachting een relatief lang tijdbestek. Om die reden wordt voor het vast te stellen bestemmingsplan gekozen om het concretiseren -en tot uitvoering brengen- van dergelijke maatregelen, te verbinden aan de afwijkingsbevoegdheid voor het hiervoor genoemde beoogde bouwverbod.

Deellocatie 'Houtsma'

De deellocatie Houtsma ligt, anders dan de locatie 'Werkmeester', niet op de kop van het schiereiland, maar volledig langs het kanaal. Dit betekent dat geen sprake zal zijn van kans op een frontale aanvaring in geval van calamiteit. Uit de nadere analyse volgt evenwel dat ook het projecteren van nieuwbouw op de locatie Houtsma niet zonder meer mogelijk is. Dit vanwege het volgende:

- *Calamiteit 'indirecte aanvaring':*
De nadere analyse heeft inzichtelijk gemaakt welke potentiële stootkrachten bepalend zijn voor het dimensioneren van de constructie van de gebouwen voor het scenario waarin een diep gelegen schip vastloopt in de waterbodem nabij de kade (zogenoeten 'indirecte aanvaring'). De krachten zijn aanzienlijk, maar van dien aard dat de constructie van het gebouw hierop ontworpen kan worden zonder dat daarvoor aanvaarbeschermingsmaatregelen nodig zijn. Via het proces van de vergunningverlening voor de bouwtechnische activiteit is dat geborgd.
- *Calamiteit 'directe aanvaring':*
Op voorhand kan niet voor 100% worden uitgesloten dat de afstand tot de kade ruim genoeg is om in géén enkele denkbeeldige calamiteitsscenario direct te kunnen worden geraakt als gevolg van schampend schip die schuin de kade oploopt. Voor het overgrote

deel van de vloot kan dat worden uitgesloten. Echter niet voor de denkbeeldige situatie dat het een calamiteit betreft waarin een onbeladen bepaald type schip met schuin oplopende boegvorm, een zogeheten type 'Europa II duwbak', de kade opschuift. In de notitie wordt dit 'scenario 2b' genoemd. Dit verlangt een nadere afweging over het risico daarop en, indien de kans op slachtoffers niet volledig kan worden uitgesloten, de vraag of de gevolgen met het treffen van bepaalde maatregelen kunnen worden beperkt.

Uit de nadere analyse wordt opgemaakt dat het op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan niet mogelijk is om plaatsgebonden risico contouren te berekenen voor het risico dat gebouwen langs het Amsterdam-Rijnkanaal geraakt worden door oplopende schepen. Dit omdat de informatie ontbreekt om voor het Amsterdam – Rijnkanaal (en overige vaarwegen) een gedegen gefundeerde kansschatting te maken voor wat betreft het plaatsgebonden risico als gevolg van aanvaren. Dit laat onverlet dat er wel gekeken is naar de mogelijkheid dat nieuwbouw geraakt kan worden. Dit met de afgeleide redenering dat, als niet uitgesloten is dat nieuwbouw geraakt kan worden, het ook niet uitgesloten is dat er géén slachtoffers kunnen vallen.

Uit de nadere analyse wordt opgemaakt dat in specifieke 'scenario 2b' (Europa II duwbak met schuine boeg), het niet uit te sluiten is dat de eerstelijns bebouwing ter plaatse van Houtsma geraakt kan worden. En dat derhalve voor dit 'scenario 2b', omwille van zorgvuldigheid en volledigheid een groepsrisicoberekening is opgesteld. Dit om te beoordelen of de gevolgen van dit risico dusdanig beperkt zijn dat deze met het oog op een goede ruimtelijke ordening kunnen worden aanvaard. De methode voor de berekening van het groepsrisico (GR) voor externe veiligheid 'gevaarlijke stoffen' is hier toegepast op het aanvaarrisico. In dit geval is het equivalent van de 'gevaarlijke stof' een schip dat een gebouw van plan Houtsma aan het Amsterdam-Rijnkanaal raakt. Bij het gebruiken van het GR als hulpmiddel onder het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening wordt een risico gerelateerd aan een bepaalde richtwaarde, ook wel de oriëntatiewaarde genoemd. Deze oriëntatiewaarde, geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van de kans op een ongeval met een groep slachtoffers (bron: *Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam; Hoe gaan we in de besluitvorming om met de risico's van gevaarlijke stoffen; 14 mei 2012*). Hoe groter de groep dodelijke slachtoffers, hoe kleiner de aanvaardbare kans op een ramp is. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde kan het bevoegd gezag bepalen of de kans op ongeval voor haar acceptabel is.

Op basis van bovenstaande gegevens is de groepsrisicocurve samengesteld voor het benoemde specifiek aanvaarrisico 'scenario 2b' ter plaatse van Houtsma. Uit de nadere analyse blijkt dat het groepsrisico kleiner is dan de oriëntatiewaarde (factor 0,73). Groepsrisico onder de oriëntatiewaarde is in dit geval aanvaardbaar als dit vergeleken wordt met het gemeentelijk beleid over groepsrisico bij externe veiligheid 'gevaarlijke stoffen' (*Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam; Hoe gaan we in de besluitvorming om met de risico's van gevaarlijke stoffen; 14 mei 2012*). In verdere navolging van een vergelijking met het hier genoemde uitvoeringsbeleid is, met het oog op de verantwoording van het groepsrisico, gekeken of er maatregelen te treffen zijn waarmee het groepsrisico kan worden verlaagd. Navolgend het resultaat.

Afweging mogelijke maatregel 'Houtsma' in het kader van de verantwoording groepsrisico:

Uit de nadere analyse is op te maken dat in de berekening voor het groepsrisico een aanvullende maatregel is beschouwd. Dit om te kunnen beoordelen of het aantal slachtoffers bij een calamiteit verder kan worden beperkt. De beschouwde maatregel bestaat uit het stellen van eisen aan het dimensioneren van het constructieve gebouwontwerp. Dit om te voorkomen dat het gebouw in zijn geheel komt te bezwijken indien een schip de eerstelijns bebouwing raakt. Daarvoor dient het ontwerp van de draagconstructie te worden voorzien in een zogeheten 'tweede draagweg'. Door het nemen van deze maatregel zal naar verwachting niet het gehele gebouw instorten, maar alleen lokaal de eerste twee bouwlagen. Het maximaal aantal slachtoffers zal daarmee naar verwachting lager worden dan 10 personen. Deze constatering is in de nadere analyse gerelateerd aan een doorkijk naar de nieuwe regelgeving over omgevingsveiligheid van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De Bkl is op voorliggend bestemmingsplan weliswaar niet van toepassing, maar de doorkijk geeft mede grip op het voorliggende vraagstuk. Uit artikel 5.15 Bkl blijkt volgens de nadere analyse dat er pas sprake is van groepsrisico als er sprake is van een kans op overlijden van meer dan 10 slachtoffers. Omdat er vanwege de maatregelen die genomen worden in de hoofddraagconstructie er naar verwachting geen sprake meer zal zijn meer dan 10 slachtoffers, wordt voor voorliggende situatie geconcludeerd dat het groepsrisico aanvaardbaar is. Het treffen van deze gebouwconstructie gerelateerde maatregel wordt daarvoor geborgd in de regels van het bestemmingsplan.

Conclusie en consequentie

De zienswijze is aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen:

- Verbeelding: Op de verbeelding wordt bij de locatie 'Werkmeester' een 'zone aanvaarrisico' opgenomen die is afgestemd op de rapportage van de nadere analyse;
- Regels:
 - In artikel 3.2 en 6.2 van de regels wordt een bouwverbod opgenomen voor de op de verbeelding op te nemen 'zone aanvaarrisico';
 - In artikel 3.3 en 6.3 van de regels wordt bepaald dat van het bouwverbod kan worden afgeweken als er maatregelen zijn getroffen die het aanvaarrisico op deze locatie aanvaardbaar maken voor nieuwbouw in de zone; danwel dat de kans op bezwijken van het gebouw als gevolg van buitengewone belastingen door aanvaring lager is dan 10-5, en advies is ingewonnen bij de vaarwegbeheerder.
 - Aan artikel 3.2 wordt een aanvullende voorwaardelijke verplichting opgenomen ter voorkoming van progressief falen (artikel 3.2.6 Voorwaardelijke verplichting constructie).
- Toelichting: De nadere analyse wordt onderdeel van paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en de nieuwe planregels worden toegelicht in paragraaf 6.2.3 van de toelichting.

3.1.4 Onderdeel/onderwerp "Externe veiligheid"

Samenvatting

Rijkswaterstaat constateert dat de gemeente een verantwoording groepsrisico heeft gemaakt en geeft aan dat de in de conclusie van paragraaf 4.6.4 genoemde maatregelen geborgd moeten worden in de regels van het bestemmingsplan. Dit betreft de volgende maatregelen:

- het realiseren van vluchtroutes van de risicobron af;
- het bereikbaar maken van de kade voor hulpdiensten door bijvoorbeeld de sneden toegankelijk te maken voor hulpverlenings-voertuigen;
- het maken van een vluchtplan en dit communiceren met de gebruikers van het plangebied;
- het bestand maken van de constructie tegen hittestraling.

Voorts wordt aangegeven dat aandacht wordt gemist voor de eventualiteit van een calamiteit die resulteert in het vrijkomen van giftige dampen. De frequentie van transport van giftige gevaarlijke stoffen is weliswaar laag, maar niet 'o'. Daarom vraagt dit aandacht voor afsluitbaarheid van mechanische ventilatie.

Afweging - beantwoordingzienswijze

Uit de Regeling Basisnet is op te maken dat het Amsterdam Rijnkanaal niet is aangewezen als route voor vervoer van giftige stoffen, maar uitsluitend als route voor vervoer van brandbare vloeistoffen en brandbare gassen. Het aspect "realiseren van vluchtroutes van de risicobron af – geen vluchtroutes in oostelijke richting" kan worden geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Voor de overige betreffende maatregelen is eerder de afweging gemaakt dat daarvoor in dit geval geen noodzaak is. Dit omdat het bestemmingsplan daarvoor niet het geëigende instrument is, dan wel omdat het betreffende doel bereikt wordt via de weg van communicatie hierover via de samenwerking tussen projectontwikkelaar en gemeente. Voor wat betreft de afsluitbaarheid van mechanische ventilatie geldt dat landelijke regelgeving er op toeziet dat een mechanisch ventilatiesysteem een voorziening heeft waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld bij een externe calamiteit die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnenlucht.

Conclusie en consequentie

Het zienswijze - onderdeel "Externe veiligheid" geeft aanleiding voor de volgende wijziging van de regels van het bestemmingsplan:

- Aan artikel 3.2.2 van de regels wordt het volgende sublid toegevoegd:
Op gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd -1' en 'specifieke vorm van gemengd - 2' bevindt een nooduitgang zich niet aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal.

3.1.5 Onderdeel/onderwerp "Hogere waarden Wgh"

Samenvatting

Over het onderwerp "Hogere waarden Wgh" heeft Rijkswaterstaat in de zienswijze op het bestemmingsplan een drietal zienswijzen:

1. Rijkswaterstaat geeft aan dat het bij het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder gehanteerde akoestisch rapport van Nieman: 'Kop van Cruquius Deelplan Houtsma Amsterdam' referentie 20171253/25238 (31 maart 2022) als bijlage moet worden opgenomen bij het bestemmingsplan. Dit vanwege het scheepvaartgeluid dat daarin is beschouwd.
2. Tevens wordt aangegeven dat in de planregels de borging van deze geluidmaatregelen die verband houden met het scheepvaartgeluid, ontbreekt.
3. Voorts wordt aangegeven dat planregel 1.28 duidelijk moet maken dat indien er sprake is van een hogere waarde, er ook maatregelen zullen moeten worden getroffen zoals beschreven in de hogere waarde beschikking en geluidrapporten.

Afweging - beantwoordingzienswijze

Voor wat betreft het drietal te onderscheiden zienswijzen over het onderwerp "Hogere waarden Wgh" het volgende:

1. Het besluit hogere waarden en de daarop betrekking hebbende onderzoeken worden ambtshalve als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd. Dit heeft tot gevolg dat de/het betreffende akoestisch rapport(en) ook als bijlage wordt/worden opgenomen bij het bestemmingsplan.
2. Voorts geldt voor het scheepvaartgeluid dat de projectontwikkelaar bekend is met het resultaat van het akoestisch onderzoek en dat in de bouwplannen rekening is en wordt gehouden met het scheepvaartgeluid. Dit is onder meer op te maken uit de ingediende aanvraag omgevingsvergunning voor Houtsma Noord en Zuid. Het doel om in de woningen een aanvaardbaar geluidniveau te hebben, rekening houdend met de geluidbelasting van scheepvaartgeluid, is en wordt derhalve bereikt via een ander instrument dan het bestemmingsplan.
3. Voor wat betreft de zienswijze van Rijkswaterstaat op lid 1.28 van de planregels geldt dat artikel 1.28 een begripsbepaling is dat een begripsbepaling geen planregel is. Deze zienswijze kan dan ook niet worden gevolgd.

Conclusie en consequentie

Het zienswijze – onderdeel "Hogere waarden Wgh" geeft geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.2 Zienswijze adressant 2

De zienswijze is opgebouwd uit meerdere onderdelen/onderwerpen. Navolgend wordt de zienswijze per onderdeel/onderwerp samengevat en wordt per onderdeel een afweging gemaakt of het bestemmingsplan moet worden gewijzigd of niet moet worden vastgesteld.

3.2.1 Onderdeel/onderwerp “Aard van de bestemming”

Samenvatting

Artikel 11.2 van de regels van het bestemmingsplan over de vrijwaringszone – vaarweg bevat regels waarbij getoetst moet worden aan nautische veiligheidsregels. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal geeft aan dat de bestemming Gemengd daarmee een voorwaardelijke is, en geen directe bestemming op grond waarvan de gronden binnen deze bestemming zonder nadere toets bebouwd en gebruikt kunnen worden. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal is van mening dat:

1. in dit geval een uit te werken bestemming of te wijzigen bestemming juridisch de oplossing is.
2. een directe bestemming gebonden aan voorwaarden de vraag doet rijzen of de bestemming wel uitvoerbaar is, wat een ongewenste situatie is.

Afweging - beantwoording zienswijze

In paragraaf 5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is het resultaat weergegeven van het onderzoek naar de nautische veiligheid. Hierin zijn de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan met de bestemming Gemengd biedt, getoetst aan de vijf voorwaarden van artikel 2.1.3 van het Besluit algemene regels omgevingsrecht (Barro) zoals dat gold op moment van ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan. Die voorwaarden zijn ook opgenomen in artikel 11.2.3 van de regels van het bestemmingsplan voor bouwen in afwijking van datgeen dat met het bestemmingsplan direct wordt mogelijk gemaakt.

Uit de toetsing in paragraaf 5.2 van de toelichting wordt opgemaakt dat de bouwmogelijkheden die met het bestemmingsplan met de bestemming Gemengd direct worden mogelijk gemaakt, voldoen aan de voorwaarden van artikel 2.1.3 Barro en daarmee, wat dat betreft uitvoerbaar zijn. Dit is reden om de betreffende voorwaarden in artikel 11.2 van de regels van het bestemmingsplan niet te verbinden aan het bouwen binnen de vrijwaringszone op gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 2', 'parkeergarage' en 'gemengd' (zie artikel 11.2.2). Dit betreft aanduidingen op de verbeelding ter plaatse van de zogeheten nieuwbouwlocaties 'Houtsma Noord' en 'Houtsma Zuid' (zie paragraaf 2.3.3 van de toelichting). Echter, wat abusievelijk nog ontbreekt in de regels is de naam van de aanduidingen die corresponderen met de verbeelding voor de zogeheten locatie 'Werkmeester'. De zienswijze is aanleiding om aan de regels van artikel 11.2.2 ook de aanduidingen toe te voegen die op de verbeelding zijn weergegeven ter plaatse van de locatie Werkmeester. Dit zodat ook de nieuwbouw op die locatie, zoals ook bij het ontwerpbestemmingsplan al wel die bedoeling was, ook bij recht mogelijk wordt. Dit met inachtneming van de overige regelingen die voor deze locatie van toepassing zijn.

Conclusie en consequentie

Het zienswijze - onderdeel geeft aanleiding voor de volgende wijziging van het bestemmingsplan:

- Regels: Aan de in artikel 11.2.2 genoemde aanduidingen worden de aanduidingen 'specifieke vorm van gemengd -1' en de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding -1' toegevoegd.

3.2.2 Onderdeel/onderwerp "Basisnet Water"*Samenvatting*

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan wel is getoetst aan het Barro, maar niet aan het Basisnet Water.

Afweging - beantwoordingzienswijze

Per 1 april 2015 is het Basisnet in werking getreden. Hierin staan risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet is onder meer verankerd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Anders dan Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal stelt, is er in navolging van artikel 5, eerste lid van het Besluit externe veiligheid transportroutes in paragraaf 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan onder meer getoetst aan de basisnetafstand, de zogeheten "PR 10-6 contour" van het Basisnet Water. In paragraaf 4.6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat er voorbij de oever geen PR 10-6 contour is en dat betekent dus het bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare objecten projecteert binnen de basisnetafstand. En dat het bestemmingsplan dus voldoet aan artikel 5, eerste lid Besluit externe veiligheid.

Conclusie en consequentie

Het zienswijze – onderdeel "Basisnet Water" geeft geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.2.3 Onderdeel/onderwerp "Basisnet Water - Plasbrandaandachtsgebied"*Samenvatting*

Volgens Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal moet, voor zover sprake is van een plasbrandaandachtsgebied, in de toelichting van een bestemmingsplan de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om in dat gebied nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten. Dit gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal stelt dat het ontwerpbestemmingsplan hierop niet is getoetst en dat dit zal alsnog moet gebeuren.

Afweging - beantwoordingzienswijze

In artikel 10, aanhef en eerste lid onder a Besluit externe veiligheid transportroutes over plasbrandaandachtsgebieden wordt een basisnet binnenwater niet genoemd. Voor basisnet binnenwater geldt iets anders, namelijk datgeen dat in artikel 10, aanhef en eerste lid onder b Besluit externe veiligheid transportroutes, is weergegeven: *In de toelichting bij een*

bestemmingsplan worden, voor zover dat plan betrekking heeft op een gebied dat ligt binnen een vrijwaringszone als bedoeld in artikel 2.1.1 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de redenen vermeld die er toe hebben geleid om in dat gebied nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Anders dan Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal stelt, zijn in navolging van artikel 10 van het Besluit externe veiligheid transportroutes, in de paragraaf 4.6.1 van de toelichting van het bestemmingsplan de redenen vermeld waarom in de vrijwaringszone nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden geprojecteerd.

Conclusie

Het zienswijze – onderdeel “Basisnet Water - Plasbrandaandachtsgebied” geeft geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.2.4 Onderdeel/onderwerp “Barro en toetsing”

Samenvatting

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (en niet pas bij de uitvoering van het bestemmingsplan) dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal geeft aan dat deze criteria ook in artikel 11.2.3 van de regels van het bestemmingsplan zijn genoemd en dat de relatie tussen de toetsing van artikel 11 van het bestemmingsplan en de (directe) gemengde bestemming een problematische is. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal stelt dat aan vorenbedoelde aspecten en regels alsnog aandacht moet worden besteed..

Afweging - beantwoordingzienswijze

Anders dan Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal stelt, is in paragraaf 5.2 van de toelichting voor wat betreft de bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan aandacht besteed aan de voorwaarden van artikel 2.1.3 van het Besluit algemene regels omgevingsrecht (Barro).

Conclusie en consequentie

Het zienswijze – onderdeel “Barro en toetsing” geeft geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.