



Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg

12 maart 2013

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken
	De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de
	OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten
	Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het
	Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het
	Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.N1001BPSTD
Planstatus	Vaststelling bestemmingsplan

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg met de daarop betrekking hebbende stukken met ingang van 7 november 2012 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven (en is volledigheidshalve integraal als bijlage bij de raadsvoordracht opgenomen).

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten:

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

1. LRT-Advocaten, namens de heer R.Zaal van Papaver Safety Rent-a-car aan de Papaverweg 3-B;
2. Rijkswaterstaat Noord-Holland;
3. Praxis Vastgoed B.V. en Praxis Doe-het-zelf Center B.V.

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht.

De door adressanten genoemd onder 1 en 2 ingediende schriftelijke zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1: LRT-Advocaten, namens de heer R.Zaal van Papaver Safety Rent-a-car aan de Papaverweg 3-B

Zienswijze

Adressant geeft aan dat de zienswijze berust op de volgende onderdelen:

- A Plangebied van het bestemmingsplan
- B Haalbaarheid van het bestemmingsplan
- C Verkeerstechnische problemen bestemmingsplan
- D Planning
- E Financiële uitvoerbaarheid bestemmingsplan

A Plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg beslaat het gehele wegvak van de Klaprozenweg; van het einde van de Cornelis Douwesweg tot aan het begin van de Papaverweg en tevens enkele gedeelten buiten dat wegvak. Tevens beslaat het bestemmingsplan de Papaverweg, de Ribesstraat en het Mosplein tot aan de aansluiting met de Johan van Hasseltweg. Een deel van de Klaprozenweg is reeds opgenomen in het bestemmingsplan Buiksloterham; het onderhavige bestemmingsplan overlapt gedeeltelijk dit bestemmingsplan en het bestemmingsplan zal deels worden herzien middels de Tweede Partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham. (Tegen de Tweede Partiële herziening heeft adressant eveneens een zienswijze ingediend).

Adressant heeft er bezwaar tegen dat de grenzen van het bestemmingsplan Buiksloterham na de partiële herziening ongewijzigd blijven, terwijl gedeelten van het wegvak van de Klaprozenweg binnen dit bestemmingsplan vallen. Dit betekent dat er voor sommige gedeelten van de weg twee verschillende bestemmingsplannen naast elkaar zullen gelden en dat de bestemmingsplannen elkaar op bepaalde grondgebieden overlappen. Dit is een onwenselijke situatie. De bestemmingen Verkeer in het bestemmingsplan Buiksloterham en het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg zijn weliswaar gelijklopend, maar de overige bepalingen van de plannen zijn niet exact hetzelfde. Het is dus niet ondenkbaar dat op deze gronden verschillende en wellicht tegenstrijdige bepalingen zullen gelden. Adressant is tegen 'opknippen' van het plan en pleit voor uniformiteit. Niet duidelijk is welk plan voorrang heeft.

Beantwoording

Een deel van de voorgenomen wegverbreding is recentelijk opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham (onherroepelijk sinds 18 november 2011). In dat bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met de voorgenomen verbreding van de Papaverweg (verlengde van de Klaprozenweg), voorzover die binnen het bestemmingsplangebied van Buiksloterham valt. Gezien de passende, recente en onherroepelijke bestemming van deze gronden ten behoeve van de wegverbreding zijn deze niet nogmaals meegenomen bij het onderhavige bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg.

De verkeersbestemmingen van beide bestemmingplannen (Verkeer-1 uit bestemmingsplan Buiksloterham en Verkeer uit bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg) sluiten op elkaar aan en zijn niet tegenstrijdig.

Voor zover het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg reeds geldende bestemmingsplannen overlapt, komt het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg hiervoor straks in de plaats (op het moment dat dit bestemmingsplan de procedure

heeft doorlopen en rechtskracht verkrijgt). Er zal dan ook geen overlap van plannen ontstaan of onduidelijkheid over voorrang van plannen.

Voor de zienswijzen betrekking hebbend op het bestemmingsplan Tweede partiele herziening Buiksloterham, die u tevens benoemt in deze zienswijze, verwijs ik u naar de beantwoording van uw zienswijze met betrekking tot dat bestemmingsplan.

B Haalbaarheid project

Het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg is opgesteld zodat de Klaprozenweg verbreed kan worden en het grootste deel van het plangebied heeft de zeer algemene bestemming 'Verkeer'. De precieze inrichting zal worden geregeld in het projectbesluit Verbreding Klaprozenweg. Op 8 februari 2011 heeft het college ingestemd met verdere uitwerking van het programma van eisen (productie 1, bijlage zienswijze) in een voorontwerp en een definitief ontwerp (projectbesluit: productie 2, bijlage zienswijze). Op 30 oktober 2012 heeft het college ingestemd met de verdere voorbereiding van de projecten Verbreding Klaprozenweg en reconstructie Mosplein in een voorontwerp dat op 7 november 2012 ter inzage is gelegd en waartegen adressant eveneens een inspraakreactie in heeft gediend.

Qua planning is bij het Programma van Eisen/ Projectbesluit vermeld dat de uitvoering van het project moet starten in 2012, omdat anders geen subsidie van de Stadsregio Amsterdam verkregen zal worden. Het project moet in 2013 opgeleverd zijn om aan de vereisten voor de subsidie van het toenmalige ministerie van VROM te verkrijgen. De kosten van het gehele project worden in de financiële paragraaf van het projectbesluit geraamd op 47 miljoen euro exclusief BTW, hiervan is reeds 12,5 miljoen uitgegeven aan de voorbereiding van het bestemmingsplan. De raming van de kosten van het project zijn weergegeven in de financiële toelichting bij het ontwerp, maar zijn echter geheim en niet openbaar gemaakt.

Beantwoording

Voor uw bezwaren betrekking hebbend op het ontwerp van de weg: deze worden in het kader van de verdere vaststelling van het ontwerp voor de wegverbreding beantwoord.

In de toelichting van het bestemmingsplan is op afdoende wijze aangegeven dat het plan financieel en economisch uitvoerbaar is binnen de planperiode. De passage hierover in het bestemmingsplan is overigens wel aangepast; ten onrechte stond nog vermeld dat de dekking deels afkomstig is uit de Nota Ruimte. De gelden die toegekend waren vanwege de Nota Ruimte, zijn inmiddels overgedragen aan de gemeente Amsterdam ten behoeve van het project. De bijbehorende subsidievoorwaarden (oplevering 2013) zijn inmiddels vervallen. De Stadsregio Amsterdam heeft bevestigd aan het rijk dat aan de subsidievoorwaarden is voldaan en het plan gestart is in 2012.

C Verkeerstechnisch

-Adressant meent dat de verbreding van de Klaprozenweg op grond van het onderhavige bestemmingsplan op twee plaatsen onuitvoerbaar is. Dat is ten eerste in de bocht van de Klaprozenweg ter hoogte van de Stekkerweg en ten tweede in de bocht van de Papaverweg in de richting van de Johan van Hasseltweg.

De bocht in de Klaprozenweg ter hoogte van Stekkerweg en de TT Vasumweg is te smal voor het aanleggen van twee busbanen, twee autobanen en twee fietspaden. Op de foto's die zijn bijgevoegd als bijlage bij deze zienswijze (productie 4) is te zien dat de bebouwing op die plaats erg dicht op de weg staat.

Volgens adressant is het verkeerstechnisch zeer de vraag of het mogelijk is dat bussen de bocht in de Klaprozenweg ter hoogte van de Johan van Hasseltweg kunnen maken, dit is namelijk een zeer scherpe bocht.

Beantwoording

Het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg maakt een verbreding van de weg mogelijk, met een busbaan in beide richtingen in middenligging van de weg. Voor het autoverkeer blijft twee keer één rijstrook beschikbaar.

Hiertoe is een wegontwerp uitgewerkt voor het gehele traject. Dit ontwerp voldoet verkeerstechnisch aan alle eisen en er is dan ook geen sprake van ruimtegebrek op de genoemde locaties: er is voldoende ruimte voor de beoogde wegverbreding:

Ten westen van de brug over Zijkanaal I bestaat het ontwerp uit twee rijstroken voor auto, twee busbanen in middenligging, een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde en een voetpad aan de noordzijde. Deze indeling is uitvoerbaar.

Door het Mosplein aan te sluiten op de Klaprozenweg is in het ontwerp de bocht van de Johan van Hasseltweg naar de Papaverweg flauwer dan de huidige bocht. In het ontwerp is onderzocht of bussen, vrachtverkeer en auto's op deze kruising goed kunnen doorstromen en met name voor het bus/vrachtverkeer voldoende ruimte is om de bocht te kunnen maken. Dit past in het voorliggende ontwerp.

-Adressant heeft begrepen dat voordat de Papaverweg ontwikkeld zal worden allereerst de Distelweg en de Ridderspoorweg ontsloten zullen worden, zodat het verkeer via die route zal rijden. Het is daarom onduidelijk waarom de onteigeningsprocedure nu reeds in gang is gezet.

Beantwoording

Zoals hierboven reeds vermeld is een deel van de voorgenomen wegverbreding recentelijk opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham. In dat bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met de voorgenomen verbreding van de Papaverweg (verlengde van de Klaprozenweg), voorzover grenzend aan het bestemmingsplangebied van Buiksloterham. In het bestemmingsplan Buiksloterham is dan ook een strook bestaande bebouwing langs de Papaverweg ten behoeve van de wegverbreding wegbestemd en zijn hiertoe de benodigde middelen gereserveerd. De gemeente gaat zorgvuldig om met bestaande rechten en heeft daarom het traject van wegbestemmen en aankoop/onteigening tijdig in gang gezet. Dit is ook nodig om het wegverbredingsproject binnen de planperiode te kunnen realiseren.

-Conclusies van het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan zijn dat het aanleggen van de busbanen kan leiden tot een verhoging van de frequentie van de bussen en extra openbaarvervoer gebruikers. De uitbreiding met aparte busbanen betekent een slechtere doorstroming op de weg dan het geval is in de situatie dat de Klaprozenweg wordt uitgebreid met één rijstrook per richting voor het autoverkeer en de busbanen vervallen. In beide situaties is er sprake van congestie, maar in de eerste meer dan in de laatste. Bovendien leidt de aanleg van de busbanen tot congestie voor het autoverkeer in de omgeving, hetgeen ook staat vermeld in de verkeersstudie. Als meer opstelvakken bij de kruisingen worden aangelegd kan de vertraging beperkt worden; volgens de verkeersstudie zal deze oplossing voor dit probleem nader onderzocht worden. Ook maakt de verkeersstudie melding van de mogelijkheid een vervolgstudie te doen naar manieren om het autoverkeer te

reduceren door het te verschuiven naar andere routes middels drempels of verkeerslichten, deze nadere onderzoeken zijn echter nog niet bekend.

Uit het verkeersonderzoek blijkt derhalve dat het aanleggen van de busbaan het toenemende autoverkeer zal vertragen en het is dus de vraag of een betere ontsluiting van de ontwikkelingsgebieden gehaald kan worden. Enig positief effect op de ontsluiting van de ontwikkelingsgebieden door toenemend ov, kan immers weer teniet worden gedaan door filevorming die busbanen tot gevolg hebben.

Beantwoording

Het doel van de verkeerstudie is om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (de doorstroming) van de Klaprozenweg inzichtelijk te maken waarbij de Klaprozenweg wordt uitgebreid met één vrije busbaan per rijrichting voor een hoogwaardige OV-verbinding.

In de verkeersstudie is een vergelijking gemaakt tussen twee rijstroken voor auto's/ twee rijstroken voor bussen en vier rijstroken voor auto's. Conclusie is dat in beide situaties sprake is van congestie, waarbij de congestie in het eerste geval iets hoger ligt dan in het tweede geval. Op basis van de verkeerstudie en het ontwerp is het verkeer op kruispuntniveau nogmaals doorerekend. De conclusie is dat bij de gegeven prognoses de kruisingen regelbaar zijn en het verkeer afgewikkeld kan worden.

Alleen de kruising Floraweg/Ridderspoorweg vormt daarbij een aandachtspunt. In de eindsituatie (in 2030, bij volledige ontwikkeling van de omliggende ontwikkelingsgebieden, dat wil zeggen het worst-case scenario) is de doorstroming alleen kritisch op de kruising Floraweg – Ridderspoorweg, in het geval er geen rekening wordt gehouden met aanvullende maatregelen. Er kan echter met flankerende maatregelen een verschuiving worden gerealiseerd in routekeuzes, zodat ook op deze kruising in de eindsituatie het verkeer kan doorstromen.

-Het plangebied beslaat enkel de Klaprozenweg en niet de Cornelis Douwesweg; op de Cornelis Douwesweg wordt de weg niet verbreed en is op sommige gedeelten slechts één rijstrook beschikbaar en is er geen afzonderlijke busbaan. Wordt de tijdwinst van bussen die wordt geboekt op de busbaan van de Klaprozenweg gedurende 2,5 km niet meteen weer teniet gedaan op de Cornelis Douwesweg?

-Op de plaats waar de Cornelis Douwesweg overgaat in het Coentunnelcircuit is op dit moment veelvuldig sprake van congestie. Het toevoegen van twee busbanen op de Klaprozenweg zal leiden tot verdere filevorming.

Beantwoording

De Verbreding Klaprozenweg en aansluiting Mosplein is onderdeel van meerdere maatregelen om doorstroming van de HOV Zaancorridor (HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en het autoverkeer te verbeteren.

Voor de wegvakken van de Cornelis Douwesweg zijn maatregelen mogelijk om te komen tot HOV kwaliteit. In 2012 is er een analyse uitgevoerd om te zien of zich mogelijk doorstromingsproblemen voordoen in 2020. Ook is gekeken of het comfort van HOV route verhoogd kan worden. Uit de analyse blijkt dat er geen capaciteitsproblemen zijn, maar dat er wel kleine maatregelen denkbaar zijn die het

comfort van de HOV-route kunnen verhogen. Deze kleine maatregelen worden verder onderzocht en uitgewerkt en kunnen na akkoord van het bestuur uitgevoerd worden. Bij het Coentunnelcircuit – Molenaarsweg worden verkeerslichten geplaatst met prioriteit voor de bus, waardoor doorstroming zal verbeteren.

D. Planning

Zoals vermeld zijn voor de uitvoering van het project verschillende subsidies verleend; blijkens het bestemmingsplan afkomstig van de Stadsregio Amsterdam, de Nota Ruimte, de grondexploitatie, Voorkeursnet en de Algemene dienst van de gemeente Amsterdam.

In de beschikking tot subsidieverlening van het ministerie van VROM (productie 5, bijlage zienswijze) van april 2008 is in de algemene voorwaarden bepaald dat de voorbereiding of de uitvoering van het gesubsidieerde project uiterlijk moet beginnen in het jaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft. Ook de subsidie van de Stadsregio heeft als voorwaarde dat het project begint in 2012.

Op de website van de gemeente Amsterdam (productie 6, bijlage zienswijze) staat echter vermeld dat de uitvoering van het project zal beginnen over circa twee jaar. De beide subsidies staan dus op losse schroeven en daarmee ook de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Beantwoording

De gelden die toegekend waren vanwege de Nota Ruimte, zijn inmiddels overgedragen aan de gemeente Amsterdam ten behoeve van het project. De bijbehorende subsidievoorwaarden (oplevering 2013) zijn inmiddels vervallen. De Stadsregio Amsterdam heeft bevestigd aan het rijk dat aan de subsidievoorwaarden is voldaan en het plan gestart is in 2012.

E Financiële uitvoerbaarheid

In paragraaf 10.1 van het bestemmingsplan is de economische haalbaarheid van het project Verbreding Klaprozenweg weergegeven; in die paragraaf is enkel vermeld dat de gemeenteraad voldoende middelen heeft gereserveerd zodat de economische uitvoerbaarheid van dit plan wordt gewaarborgd. De dekking is afkomstig van: "de Stadsregio Amsterdam, de Nota Ruimte, de grondexploitatie, Voorkeursnet en de Algemene dienst van de gemeente Amsterdam". Niet vermeld, noch onderbouwd is waar de dekking uit bestaat en welk bedrag gedekt dient te worden.

De financiële raming en onderbouwing is ten onrechte niet bij het onderhavige bestemmingsplan gevoegd en is onterecht geheim gehouden in het voorontwerp. Het inmiddels opgelopen tekort en de onzekerheid over de totale prijs van het project wegens de aanbestedingsprocedure maken dat de financiële uitvoerbaarheid van het project zeer onzeker is.

Beantwoording

De paragraaf met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid in de toelichting is nader aangevuld.

Op deze wijze is afdoende invulling gegeven aan het bepaalde in artikel 3.1.6. van het Besluit Wet ruimtelijke ordening.

Adressant 2: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Zienswijze

Rijkswaterstaat Noord-Holland maakt enkele opmerkingen op de tekst van de toelichting van het bestemmingsplan:

- In hoofdstuk 8.1.2 van de toelichting wordt het waterbeheer omschreven. Zij verzoeken hier toe te voegen dat voor rijkswateren het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 van belang is.
- Voorts in hoofdstuk 8.1.2 toevoegen dat; "Het oppervlaktewater in beheer bij het rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervinden. Het waterbeheer voor de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. Het belangrijkste doel van peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen."
- Bij hoofdstuk 8.1.3 van de toelichting is het van belang te weten dat Rijkswaterstaat geen vaarwegbeheer uitoefent in het plangebied.
- Bij ditzelfde hoofdstuk over het onderwerp hemelwaterafvoer toe voegen dat: "Indien het wegwater geloosd gaat worden op het oppervlaktewater nadere afspraken hierover met de waterbeheerder (Rijkswaterstaat) gemaakt dienen te worden."

Beantwoording

De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van uw opmerkingen aangepast.

Adressant 3: Praxis Vastgoed B.V. en Praxis Doe-het-zelf Center B.V.

Zienswijze

1. Praxis exploiteert een bouwmarkt aan de Draaierweg 9 in Amsterdam-Noord op de hoek met de Klaprozenweg. De Klaprozenweg bestaat nu uit twee rijstroken met één rijstrook voor iedere richting. Ingevolge artikel 4 van de planregels van het ontwerpbestemmingsplan is de Klaprozenweg bestemd als Verkeer. Binnen deze bestemming zijn op grond van artikel 4 lid 1 onder a en b onder andere rijwegen en busbanen toegestaan. De Klaprozenweg vormt de belangrijkste toegangsweg tot de bouwmarkt aan de Draaierweg 9.

Uit paragraaf 2.2 van de toelichting volgt dat de Klaprozenweg wordt verbreed tot twee maal twee rijstroken ten behoeve van een busbaan. Tegelijkertijd met het voorbereiden van het bestemmingsplan wordt het definitieve ontwerp voor de inrichting van de weg uitgewerkt; aangegeven is dat het bestemmingsplan de voorgenomen inrichting van de weg juridisch planologisch mogelijk maakt.

In het programma van eisen is aangegeven dat linksafslaand verkeer vanaf de Klaprozenweg naar de Draaierweg niet wenselijk is; dit verkeer moet gebruik maken van de geregelde kruisingen door om te rijden via de achterliggende wegen. Uit het "voorontwerp verbreding Klaprozenweg incl. reconstructie Mosplein van 17 april 2012 blijkt dat nog steeds wordt beoogd deze verkeerswijziging te realiseren: daarin is vermeld dat over de hele Klaprozenweg het principe 'rechtsaf-in en rechts-uit' geldt. Deze verkeerswijziging betekent dat het verkeer vanuit westelijke richting zal moeten omrijden via de Floraweg en de Slijperweg naar de Draaierweg.

Het succes van bouwmarkten is in grote mate afhankelijk van de bereikbaarheid per auto, een geringe verslechtering van de bereikbaarheid heeft een aanzienlijke impact op de omzet. Het wordt met een geringe verslechtering van de bereikbaarheid al snel aantrekkelijker om een concurrent te bezoeken die beter bereikbaar is. Doordat bezoekers zullen moeten omrijden worden zij langs de Gamma-bouwmarkt aan de Floraweg geleid. Doordat een Gammabouwmarkt eerder op hun weg komt, zal een aanzienlijk deel van de bezoekers voor de Gamma-bouwmarkt kiezen en niet verder doorrijden naar de Praxis-bouwmarkt.

Uit het ontwerpbestemmingsplan en de bijlagen blijkt niet duidelijk waarom voor deze verkeerswijziging is gekozen. In het PvE is alleen aangegeven dat er geen ruimte is voor een apart linksafvak en dat het linksafslaande verkeer de capaciteit en de doorstroming op de Klaprozenweg beperkt. Niet is onderbouwd waarom er geen ruimte is voor een linksafvak en evenmin blijkt of er is gekeken naar alternatieven.

Deze verkeerswijziging heeft een schadelijk effect voor de exploitatie van de Praxis-bouwmarkt. In de toelichting is niet terug te zien dat het negatieve effect van de mogelijkheden die het bestemmingsplan heeft voor de Praxis is betrokken bij het bestemmingsplan. Dit getuigt van een onzorgvuldige voorbereiding en een gebrekkige belangenafweging.

2. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is geen m.e.r.(-beoordeling) verricht. In de toelichting staat dat de verbreding de doorstroming van het toegenomen autoverkeer verbetert en dat deze toename wordt veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen langs/dichtbij de Klaprozenweg, zoals in

Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf. Voor deze ruimtelijke ontwikkelingen is er wel een m.e.r. procedure doorlopen. Het is Praxis niet bekend of bij de wel doorlopen m.e.r.procedure de onderhavige verbreding is betrokken. Indien dat niet het geval is, is er sprake van niet toegestaan opknippen van een ruimtelijk plan, het onderhavige bestemmingsplan hangt immers onlosmakelijk samen met die ontwikkelingen.

3. Zij verzoeken de zienswijze bij de vaststelling van het bestemmingsplan te betrekken, bij voorkeur zodanig dat het autoverkeer vanuit westelijke richting op de Klaprozenweg linksaf de Draaierweg in kan blijven rijden.

Beantwoording

1.

De gemeente Amsterdam wil investeren in openbaar vervoer en in een capaciteitsvergroting van de huidige Klaprozenweg. Voor de verbetering van het busvervoer, de zogenoemde toekomstige Zaancorridor, worden op de Klaprozenweg twee busbanen in middenligging aangelegd. Voor het autoverkeer blijft twee keer één rijstrook beschikbaar. Voor een aantal belangrijke kruispunten worden opstelvakken verlengd en/of toegevoegd, zodat ook in de toekomst het verkeer voldoende kan doorstromen. Dit wordt mogelijk gemaakt door middel van het onderhavige bestemmingsplan.

Deze wegverbreding behelst dus niet slechts een verbetering van het openbaar vervoer tussen Amsterdam Noord en Zaandam, maar zorgt er ook voor dat in de toekomst het toegenomen verkeer (als gevolg van de diverse ontwikkelingsgebieden, zoals Buiksloterham, NDSM, CAN, De Bongerd en Overhoeks) kan blijven doorstromen en omliggende bedrijven (zoals de Praxis) goed bereikbaar blijven.

In het kader van het wegontwerp is nader uitgewerkt hoe hieraan uitvoering kan worden gegeven. Over de hele Klaprozenweg geldt in verband met de gewenste doorstroming het principe "rechtsaf-in en rechts-uit".

De gemeente heeft bij de uitwerking van het wegontwerp wel degelijk naar de mogelijkheden gekeken om de Draaierweg zowel vanaf de oost- als van de westzijde in te kunnen rijden. Dit kan alleen door het plaatsen van verkeerslichten, anders ontstaan onveilige verkeerssituaties. Voor het plaatsen van verkeerslichten zijn er echter opstelvakken nodig en deze zijn ruimtelijk niet in te passen in verband met de zijweg Polijsterweg en vervolgens de Floraweg. Bovendien rijdt er te weinig verkeer van de Klaprozenweg naar de Draaierweg om het plaatsen van verkeerslichten ter plaatse te rechtvaardigen.

Vanuit het westen zal de Praxis overigens goed bereikbaar blijven via de Floraweg, Slijperweg en de Draaierweg; vanuit het oosten verandert de bereikbaarheid van de Praxis niet.

2.

De voorgenomen wegverbreding is geen project waarvoor vanwege de omvang daarvan op grond van de C-lijst van het Besluit m.e.r. een m.e.r.-plicht geldt. Wel kan de activiteit worden gezien als een wegverbreding van een bestaande weg, zoals genoemd in kolom 1 van de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels worden echter ruimschoots onderschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

De verbreding verbetert de doorstroming van het toegenomen autoverkeer. De toename van het autoverkeer wordt veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen langs / dichtbij de Klaprozenweg, zoals in Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf. Voor de genoemde ruimtelijke ontwikkelingen is er wel een m.e.r.-procedure doorlopen. Er is dan ook geen sprake van het 'opknippen' van ruimtelijke ontwikkelingen, teneinde een eventuele m.e.r.plicht te omzeilen.

Zie verder ook hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan.

3.

In het bestemmingsplan wordt de wegverbreding planologisch mogelijk gemaakt; het al dan niet plaatsen van verkeerslichten bij afslagen is echter geen zaak van het bestemmingsplan.

Ambtshalve aanpassingen

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen aangebracht.

In het ontwerpbestemmingsplan was een uit te werken horecabestemming opgenomen voor restaurant de Klaproos, dat de herbouw van het restaurant op iets grotere afstand van de weg mogelijk maakte met daarbij de mogelijkheid om enkele extended stay appartementen te realiseren. De plannen voor de extended stay appartementen zijn inmiddels van de baan. De Klaproos heeft nog wel plannen voor de herbouw van het restaurant, hiertoe is de bestemming Horeca opgenomen.

Verder is gebleken is dat de bestemmingsplannen Verbreding Klaprozenweg en NDSM Oost niet geheel op elkaar aansluiten. Het gaat om twee kleine reststroken ter hoogte van de Van Riemsdijkweg 1 en de Vasumweg 26 t/m 4a en ten zuiden van de brug. Om de bestemmingsplannen goed op elkaar aan te laten sluiten, worden deze reststroken bij bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg getrokken.