

Verbreiding Klaprozenweg

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Beschrijving plangebied en huidige situatie	7
1.3	Bevoegdheidsverdeling	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Geldend planologisch kader	11
2.2	Omschrijving plan	11
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Regionaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.5	Stadsdeel beleid	17
Hoofdstuk 4	Verkeer en parkeren	21
4.1	Autoverkeer	21
4.2	Openbaar vervoer	22
4.3	Langzaam verkeer	22
4.4	Parkeren en laden/lossen	22
4.5	Onderzoek	23
Hoofdstuk 5	M.e.r.(beoordelings)plicht	25
Hoofdstuk 6	Geluid	27
6.1	Algemeen	27
6.2	Regelgeving	27
6.3	Resultaten onderzoeken	32
6.4	Conclusie	33
Hoofdstuk 7	Luchtkwaliteit	37
Hoofdstuk 8	Overige milieuaspecten	39
8.1	Water	39
8.2	Natuur	43
8.3	Bodem	45
8.4	Archeologie	45
8.5	Externe veiligheid	46
Hoofdstuk 9	Juridische planbeschrijving	49
9.1	Algemeen	49
9.2	Artikelgewijze toelichting	49
Hoofdstuk 10	Uitvoerbaarheid	53
10.1	Economische uitvoerbaarheid	53
10.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam Noord staat aan de vooravond van een groot aantal veranderingen. Veel gebieden worden in de komende jaren herontwikkeld en omgevormd tot hoogwaardige woon- en werkgebieden. Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt het verkeer toe. Het gaat daarbij zowel om het openbaar vervoer, de auto als het langzaam verkeer.

De Klaprozenweg is de belangrijkste verkeersweg voor de bereikbaarheid en ontsluiting van de te ontwikkelen gebieden Overhoeks, Buiksloterham, De Bongerd en NDSM. Naar verwachting zijn deze locaties rond 2030 volledig tot ontwikkeling gebracht.

De Klaprozenweg is een belangrijke route voor de beoogde Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam Noord. De HOV Zaancorridor is zowel opgenomen in de OV visie van de Stadsregio Amsterdam als van de gemeente Amsterdam. Daarnaast is de Klaprozenweg een belangrijke verkeersweg voor de bereikbaarheid en ontsluiting van Amsterdam Noord in het algemeen en ontwikkelingsgebieden Buiksloterham en NDSM in het bijzonder. De bestaande Klaprozenweg biedt onvoldoende capaciteit om de te verwachten toename van verkeer bij volledige ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever goed te kunnen verwerken.

Op 27 november 2007 heeft het College bij de toekenning van de gelden uit de Nota Ruimte (voorheen FES, oftewel Fonds Economische Structuurversterking-gelden) besloten tot aanleg van de Westelijke Ontsluitingsroute (Klaprozenweg) voor de Noordelijke IJ-oever (BD2007-007374).

Op basis van de huidige inrichting van de Klaprozenweg en de geprognoseerde toename van het aantal auto's is een verbetering van het openbaar vervoer uitgesloten. Om het openbaar vervoer goed te kunnen faciliteren en de doorstroming te borgen is naast een verbreding van de Klaprozenweg met busbanen een reconstructie van het Mosplein een voorwaarde. De geplande verbreding van de Klaprozenweg inclusief de reconstructie van het Mosplein past niet geheel in de vigerende bestemmingsplannen. Met dit bestemmingsplan wordt verbreding van de Klaprozenweg inclusief reconstructie Mosplein juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd: 'gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang'. Onder punt 3.4 van deze bijlage wordt hiertoe specifiek genoemd: 'ontwikkeling en verwezelijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan, het inpassingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen'. In dit bestemmingsplan wordt een wijziging van een weg mogelijk gemaakt en moet dus hiertoe worden gezien als onderdeel van deze categorie. Het in de Crisis- en herstelwet bepaalde met betrekking tot deze categorie als genoemd in bijlage I is dus van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

1.2 Beschrijving plangebied en huidige situatie

Het project Verbreding Klaprozenweg inclusief reconstructie Mosplein heeft betrekking op het wegvak vanaf de aansluiting op de Cornelis Douwesweg via de Klaprozenweg, Papaverweg, het Mosplein, tot de aansluiting op de Johan van Hasseltweg zoals hieronder weergegeven.



De Klaprozenweg is een belangrijke ontsluitingsroute voor Amsterdam Noord en maakt deel uit van het hoofdnet auto. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen en met name de bouwplannen voor Buiksloterham en het NDSM terrein zal de verkeersbelasting op deze route in de toekomst sterk toenemen. In de huidige situatie is de Klaprozenweg ingericht met één rijbaan per richting en is er beperkte opstelcapaciteit voor afslaand verkeer bij de kruisingen. Uitbreiding is noodzakelijk.

De Klaprozenweg en Mosplein zijn opgenomen in het (toekomstig) Hoofdnet Openbaar vervoer en in het netwerk openbaar vervoer van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam. Door de voorgenomen gebiedsontwikkeling neemt de behoefte naar een goede openbaar vervoerontsluiting toe. De geboden kwaliteit van het openbaar vervoer (bus) op de oost-west verbinding komt door de toenemende auto-intensiteiten onder druk te staan. De Klaprozenweg is het voorkeurs tracé voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV) Zaancorridor (een snelle

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

busverbinding tussen Zaandam en Amsterdam). Door in een vroeg stadium te investeren in busstroken neemt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer toe. In de zomer van 2011 is de bestuursovereenkomst R-bus Amsterdam Noord- Zaandam ondertekend. Hierin hebben Amsterdam, Zaandam, stadsdeel Noord en de Stadsregio afgesproken de HOV Zaancorridor verder uit te werken. Zowel de Klaprozenweg als het Mosplein maakt deel uit van deze corridor.

De Klaprozenweg en Mosplein zijn onderdeel van het hoofdnet Fiets en geeft de fietser een belangrijke oost-west verbinding door dit deel van Amsterdam-Noord. Bij het Mosplein sluit deze route aan op de op dit moment in voorbereiding zijnde: "langzaam verkeer verbinding Mosplein – Meeuwenlaan" en daarmee op het metrostation Van Hasseltweg. Bij de MS Van Riemsdijkweg sluit het fietsnetwerk aan op de NDSM-pont. Bij de C. Douwesweg sluit de route aan op de op dit moment in voorbereiding zijnde "Fietssnelweg A'dam-Zaanstad". Deze fietssnelweg is een onderdeel van het Rijksproject FileVrij.

Projectbureau Noordwaarts heeft aangegeven dat de realisatie van het totale programma aan de Noordelijke IJ-oever zeker tot 2030 in beslag neemt. De maximale capaciteit op de wegen zal dan ook pas in 2030 gehaald worden.

In het bestemmingsplan is de situatie zoals die is uitgewerkt voor 2030 als uitgangspunt genomen. In verband met de ontwikkeling van de Noordelijke IJeuvers, de Buiksloterham, De Bongerd en de eventuele komst van de Bongerd tunnel wordt in de toekomst een veel hogere verkeersintensiteit verwacht dan nu en om die reden is voldoende ruimte in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen om te zijner tijd het wegprofiel zodanig aan te passen dat die verkeersstroom kan worden verwerkt. Omdat mede door de crisis voorlopig kan worden uitgegaan van een lagere intensiteit in de komende jaren, wordt op de korte termijn een ontwerp uitgevoerd dat rekening houdt met een lagere verkeersintensiteit, maar makkelijk kan worden aangepast zodra dat nodig is.

Daarnaast is in het bestemmingsplan een gebied ten oosten van brug 356 opgenomen om nieuwbouw ten behoeve van restaurant De Klaproos mogelijk te maken.

1.3 Bevoegdheidsverdeling

De gemeenteraad heeft bij besluit van 26 januari 1994, no. 34, de Verordening op de Stadsdelen vastgesteld. Bij deze verordening is onder meer de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen aan de stadsdelen overgedragen. Dit bestemmingsplan is daarom opgesteld onder verantwoordelijkheid van de deelraad van het stadsdeel Amsterdam-Noord.

Het project wordt onder financiële verantwoordelijkheid van de centrale stad uitgevoerd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Geldend planologisch kader

Een deel van de Klaprozenweg is recentelijk opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham (van kracht sinds 2 juni 2010, onherroepelijk sinds 18 november 2011). Dit gedeelte van de Klaprozenweg, dat rekening houdt met de voorgenomen verbreding van de weg, is dan ook voor het grootste gedeelte niet meegenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Wel wordt het onherroepelijke bestemmingsplan Buiksloterham partieel herzien, parallel aan dit bestemmingsplan. Deze partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan Buiksloterham worden herzien. De overige regels van dat bestemmingsplan blijven onverkort van toepassing. De kaart (verbeelding) van de partiële herziening is een aanvulling dan wel wijziging op de vigerende plankaart van het bestemmingsplan Buiksloterham. Het betreft de tweede partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham. Ten gevolge van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek wordt voor een deel van kavel 1,3 en 4 van Buiksloterham een aanvullende regel/aanduiding opgenomen met betrekking tot de verplichte toepassing van een dove gevel of vliesgevel bij het realiseren van woonbebouwing. Tevens is daar waar nodig de vernieuwde ligging van de as van de weg meegenomen in dit plan. Een eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham is reeds in procedure: bij deze eerste herziening wordt onder meer voorzien in het verhogen van het woningbouwpercentage voor een beperkt aantal kavels en een aantal bijbehorende aanpassingen en verduidelijkingen in het plan. Deze eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham is vastgesteld door de stadsdeelraad Amsterdam Noord op 29 november 2012.

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen en de bouwverordeningengebieden in het plangebied. Dit bestemmingsplan vervangt de hieronder genoemde bestemmingsregelingen, voorzover de terreinen binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan gelegen zijn.

Vigerende bestemmingsplannen (en datum vaststelling):

- Oud Noord (29-1-2008)
- AUP, partiële herziening van het noordelijk deel (26-11-1958)
- Banne Buiksloot (21-8-1968)
- Banne Buiksloot eerste herziening (26-3-2008)
- De Bongerd (31-3-2009)
- AUP, partiële herziening van het noordelijke gedeelte ten westen van het zijkanaal I (8-5-1963)
- Cornelis Douwesterrein (15-12-1999)
- Cornelis Douwesterrein eerste partiële herziening (9-6-2004)
- Tuindorp Oostzaan (23-4-2008)
- Buiksloterham (16-12-2009)

2.2 Omschrijving plan

Voorliggend bestemmingsplan maakt de gewenste verbreding van de Klaprozenweg inclusief reconstructie Mosplein mogelijk. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen langs of in de nabijheid van de Klaprozenweg, zoals de projecten Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf, werd al in november 2007 bij toekenning van de FES-gelden besloten om de Klaprozenweg te verbreden.

Zowel de gemeente Amsterdam als de Stadsregio Amsterdam hadden de voorkeur om ter bevordering van het openbaar vervoer te investeren in duurzame mobiliteit en de extra rijstroken in te richten als busbanen. Het uitgangspunt voor de uitvoering van het project is dat de doorstroming van zowel het openbaar vervoer als de auto is geborgd.

Op 8 februari 2011 is het Programma van Eisen voor de Verbreding Klaprozenweg door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld. Hiermee is gekozen voor aparte busbanen naast één rijstrook per richting voor autoverkeer. Op basis van verschillende onderzoeken van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is gebleken dat met de aanleg van vrije busstroken de doorstroming van het autoverkeer geborgd is.

Op het traject doen zich een aantal bijzonderheden voor. Ten eerste is gebleken dat de wegverbreding naar 2 x 2 rijstroken niet overal inpasbaar is; ter hoogte van de Papaverweg, bij de Papaverhoek, is onvoldoende ruimte. Deze gronden vallen onder het ontwikkelgebied Buiksloterham. Om de verbreding op deze plek te kunnen realiseren moet een deel van de bestaande bebouwing worden aangekocht. Inmiddels is onder verantwoordelijkheid van het Projectbureau Noordwaarts het merendeel van de panden aangekocht. Wanneer de gemeente niet tot overeenstemming komt met alle eigenaren, start de gemeente ter ondersteuning van de minnelijke verwerving een onteigeningsprocedure op.

Ten tweede is de huidige brug 356 (over Zijkanaal I) niet voldoende breed om de extra rijstroken op aan te brengen. Deze brug biedt nu ruimte aan rijbanen, fiets- en voetpaden. Een verbreding met twee extra rijstroken gaat ten kosten van de ruimte voor fiets- en voetpaden. Hiervoor moet een aparte beweegbare fiets- en voetbrug gebouwd worden.

De scope van het project Verbreding Klaprozenweg liep in eerste instantie tot het Mosplein. Met ondertekening van de Bestuursovereenkomst R-net Amsterdam-Noord – Zaandam werd het mogelijk ook het Mosplein aan te pakken om de doorstroming van met name openbaarvervoer en autoverkeer te verbeteren. Het Mosplein wordt gestroomlijnd in aansluiting op de Johan van Hasseltweg maar blijft op dezelfde hoogte als in de huidige situatie zodat fietsers via de onderdoorgangen onder de weg doorrijden. De twee projecten Verbreding Klaprozenweg en reconstructie Mosplein zijn zo met elkaar verweven dat de projecten de ontwerpfase gelijktijdig voorbereid zijn en worden om in afstemming met elkaar uitgevoerd te kunnen worden.

Tegelijkertijd met het voorbereiden van dit bestemmingsplan wordt het definitieve ontwerp voor de inrichting van de weg uitgewerkt, op basis van het Programma van Eisen. Dit bestemmingsplan maakt de voorgenomen inrichting van de weg juridisch planologisch mogelijk.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

De verbreding van de Klaprozenweg verbetert de ontsluiting van Amsterdam Noord. De aanleg van vrije busstroken versterkt bovendien de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Hiermee draagt het project bij aan beleidsdoelstellingen van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio, de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Amsterdam-Noord.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid heeft betrekking op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld.

In april 2008 heeft projectbureau Noordwaarts een beschikking van het toenmalige Ministerie van VROM (nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu) gekregen in het kader van de Nota Ruimte met budget voor een aantal onderdelen binnen het bestemmingsplan Buiksloterham en voor infrastructuur op de Klaprozenweg. Inmiddels is het budget uit de Nota Ruimte gedecentraliseerd en overgedragen aan het gemeentefonds.

Dit bestemmingsplan draagt bij aan de in het SVIR geformuleerde beleidsdoelstellingen met betrekking tot het bevorderen van de bereikbaarheid.

Amvb Ruimte

De nationale belangen uit de structuurvisie (SVIR) worden in de AmvB Ruimte juridisch geborgd. Deze AmvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximisering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 1 november 2010 zijn beide documenten gepubliceerd en daarmee in werking getreden. In de structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij denkt deze visie te realiseren.

In de structuurvisie worden de (ruimtelijke) ontwikkelingen en de voornaamste keuzes, die de Provincie Noord-Holland moet maken, omschreven. Ook wordt geschetst hoe de Provincie er in 2040 uitziet en op welke wijze de Provincie met deze structuurvisie bij zal dragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De Provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen wordt ingespeeld op de veranderingen in de bevolkingsontwikkeling op langere termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie draagt ze bij aan de CO2-reductie. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de Provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad.
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en recreatieve en toeristische voorzieningen.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

Dit specifieke bestemmingsplan past binnen de ruimtelijke inrichting zoals de provincie die voor ogen heeft vanwege de verbetering van het vervoersnetwerk.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie

vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting. Het voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met de algemene regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'Mot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan. Het voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het beleid uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvastе keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam

Verbreiding Klaprozenweg (vastgesteld)

De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

De structuurvisie is 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. De Structuurvisie geeft aan dat de aanpassing van de Klaprozenweg een voorziene ontwikkeling is, die reeds eerder in gang is gezet en die tijdens de planperiode van de Structuurvisie wordt uitgevoerd. Derhalve wordt de aanpassing van de Klaprozenweg als autonome ontwikkeling aangemerkt.

3.5 Stadsdeel beleid

3.5.1 Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

In het Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040 wordt het gewenste ruimtelijk beeld van het stadsdeel in 2040 beschreven. Stadsdeel Noord wordt uitgebouwd tot een levendig en veelzijdig stadsdeel. De visie is één van de bouwstenen geweest voor de Structuurvisie Amsterdam 2040. Naast een beschrijving van de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling en bijbehorende bouwprojecten, worden condities genoemd die van belang zijn voor de toekomst van het stadsdeel Noord.

De belangrijkste condities betreffen het verbeteren en uitbreiden van de diverse vervoersnetwerken en het versterken van de attractiviteit van het stadsdeel Noord door de water- en groenstructuur te verbeteren.



3.5.2 Waterplan Amsterdam-Noord 2005-2010

Stadsdeel Noord heeft een eigen Waterplan opgesteld in samenwerking met de drie waterbeheerders van het stadsdeel Noord, namelijk het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Rijkswaterstaat (RWS). Het Waterplan is op 15 maart 2006 vastgesteld door de Deelraad en in mei-juni 2006 door de Hoogheemraadschappen vastgesteld en onderschreven door RWS. Het Waterplan Amsterdam-Noord is een uitwerking van het gemeentelijk beleid vastgelegd in het Waterplan Amsterdam.

Doel van het Waterplan Amsterdam-Noord is om aan te geven welke initiatieven en acties er in de komende jaren in stadsdeel Noord in gang worden gezet om de waterkwaliteit te verbeteren en de waterstructuur toekomstbestendig te maken. In stadsdeel Noord wordt gestreefd naar:

- voldoende water voor water;
- ecologisch gezond water;
- integratie van water en groen;
- het versterken van de belevingswaarde van water en groen;
- duurzaam en evenwichtig gebruik van water;
- duurzaam omgaan met grondwater.

Speciaal aandachtsgebied daarbij is de relatie tussen water en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Het Waterplan Amsterdam-Noord is de basis om de samenwerking tussen het stadsdeel Noord en de waterbeheerders te versterken en afspraken te maken over de uitwerking van het aspect water in ruimtelijke plannen op stadsdeelniveau.

In het Waterplan Amsterdam-Noord zijn twee niveaus geformuleerd: het basisniveau en het ambitieniveau. Met basisniveau wordt bedoeld wat wettelijk verplicht is en met ambitieniveau wordt bedoeld wat gewenst is.

Middels een convenant tussen de vier partijen (11 juli 2006) is afgesproken dat voor de waterstaatkundig gebieden een Natte-structuurplan (NSP) zal worden opgesteld door partijen. De NSP's bevatten concrete maatregelen met financiering en planning. Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de waterstaatkundige gebieden vormen onderdeel van het NSP. Hiermee is ook het verband gelegd tussen ruimtelijke ordening en water en kunnen stadsdeel en waterbeheerders samen maatwerk leveren.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt in het NSP Noordzeekanaalboezem-West.

Vanuit dit NSP bestaat de wens de herprofilering van de Klaprozenweg te benutten om watersystemen aan weerszijden van de weg die nu van elkaar gescheiden zijn (ondergronds) op elkaar aan te laten sluiten.

3.5.3 Parkeren op maat: parkeernota stadsdeel Noord 2007

De parkeernota is op 26 maart 2008 door de Deelraad vastgesteld. Het doel van de parkeernota is:

- overzicht te bieden over het parkeerbeleid, over het beschikbare instrumentarium om dit uit te voeren en over de regelingen & tarieven in de periode 2008-2012;
- de bestaande en te verwachten knelpunten per gebied in kaart brengen, mede op basis van in 2007 verrichte parkeerdrukmetingen;
- per gebied op maat instrumenten voorstellen die zijn in te zetten waar zich knelpunten voordoen.

3.5.4 Nota 'Laat de fiets niet links liggen'

De nota 'Laat de fiets niet links liggen' is op 13 juni 2007 door de Deelraad vastgesteld. In deze nota worden de verandering of nadere uitwerkingen ten opzichte van 'Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord' beschreven.

3.5.5 Horecanota

Het Horecabeleidsplan 2007-2015 'Voor elk wat wils' is op 5 oktober 2007 vastgesteld door de Deelraad.

Het beleid houdt vast aan de doelstellingen van het Horecabeleidsplan 1996. Dat wil zeggen verbreding van het horeca-aanbod, evenwichtig vestigingspatroon en tegengaan van overlast. Wel wordt nadrukkelijker ingegaan op de gewenste en noodzakelijk geachte ontwikkeling van nieuwe horeca in stadsdeel Noord.

Het stadsdeel wil gewenste horecaontwikkelingen stimuleren of in voorkomende gevallen zelfs op gang brengen, waardoor wonen, werken, winkelen en toeristisch of recreatief verblijf in stadsdeel Noord aantrekkelijker worden en horecavoorzieningen kunnen bijdragen aan de sociale samenhang en aan een goed contactennetwerk van burgers en bedrijfsleven. Daarom wordt in ruimtelijke vernieuwingsplannen structureel aandacht besteed aan ruimte voor nieuwe horeca. Ook in nieuwe bestemmingsplannen is horeca een nadrukkelijk aandachtspunt.

Hoofdstuk 4 Verkeer en parkeren

Algemeen

Ten behoeve van het bestemmingsplan Klaprozenweg is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 december 2009 (Verkeersstudie Klaprozenweg incl bijlagen, IVV, 17 december 2009). In de verkeersstudie is een beschrijving opgenomen van de effecten van verbreding van de Klaprozenweg op verkeer en vervoer. Er zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In deze studie is aangesloten bij de uitgangspunten van de eerdere uitgevoerde verkeersstudies in Amsterdam Noord, er wordt bijvoorbeeld van uitgegaan dat de complete ontwikkelingen op het NDSM-terrein, in Buiksloterham, het CAN en Overhoeks hebben plaatsgevonden.

Het verkeersonderzoek is vervolgens aangepast met de kennis dat er geen rekening met kilometerheffing gehouden dient te worden en er is een vertaalslag gemaakt van de verkeersintensiteiten die gebruikt zijn voor onderzoek naar luchtkwaliteit en geluid. Ook geldt het verkeersonderzoek als basis voor het doorrekenen van de verkeersafwikkeling over de Klaprozenweg.

Doel van het verkeersonderzoek is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van de Klaprozenweg inzichtelijk te maken waarbij de Klaprozenweg wordt uitgebreid met één vrije busbaan per rijrichting voor een hoogwaardige OV-verbinding.

4.1 Autoverkeer

De verkeersafwikkeling van het autoverkeer is op basis van de verkeersintensiteiten en het ontwerp met twee busbanen in middenligging in kaart gebracht voor zowel de verbreding van de Klaprozenweg als de reconstructie van het Mosplein.

De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in een tweetal onderzoeken naar doorstroming op de kruisingen, die gebundeld zijn in de bijlage voor verkeersonderzoek bij dit bestemmingsplan. Een toelichting op de onderzoeken is opgenomen in onderstaande paragraaf 4.5 Onderzoek.

Uit de onderzoeken blijkt dat op basis van de huidige intensiteiten in het ontwerp met busbanen in middenligging bij alle te regelen of geregelde kruisingen een regelbare situatie mogelijk is. In een vervolgonderzoek is gevraagd inzicht te verschaffen in de effecten van de aanstaande ontwikkelingen in Noord in de komende jaren op de verkeersdoorstroming van de Klaprozenweg met busbaan in middenligging. Voor de intensiteit is gebruik gemaakt van de beschikbare lustellingen van de kruisingen Floraweg en Stenendokweg. Met deze intensiteiten zijn de kruisingen in het nieuwe ontwerp doorgerekend en is onderzocht wat de maximale intensiteit is om de kruisingen regelbaar te kunnen houden. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat bij alle kruisingen een extra capaciteit van 20% van de verkeersintensiteit aanwezig is.

Voor de te verwachten verkeersintensiteiten in 2030 zijn twee varianten doorgerekend, namelijk met en zonder toekomstige Bongerdverbinding. In de variant met Bongerdverbinding zijn alle kruisingen regelbaar. In de variant zonder Bongerdverbinding zijn alle kruisingen regelbaar met uitzondering van de kruising Floraweg – Ridderspoorweg. Deze kruising wordt regelbaar als de verkeersintensiteit met 20% afneemt. Dat de kruising Floraweg – Ridderspoorweg niet regelbaar is heeft ondermeer te maken met de voorkeursroutes die in het model zijn opgenomen. Daarnaast zijn in het verkeersonderzoek geen flankerende maatregelen opgenomen zoals invoer van parkeertarieven, 30 km- zone in bepaalde gebieden, verkeersbelemmerende maatregelen zoals het aanleggen van verkeersdrempels, afsluitingen voor verkeer etc. Zie ook de toelichting op de onderzoeken in paragraaf 4.5.

Uit het verkeersregeltechnisch onderzoek van het Mosplein blijkt dat bij invoering van een vrije busbaan in de “hoge” variant, waarbij het langzaamverkeer onder de weg doorgeleid wordt en twee oversteken voor langzaamverkeer op maaiveldniveau zijn, de verkeersdoorstroming goed regelbaar is.

Uit de bovenstaande onderzoeken blijkt dat voor de komende jaren zowel het bus- als autoverkeer goed afgewikkeld kan worden op de kruisingen in het ontwerp met busbanen in middenligging. In de eindsituatie (2030) 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.

4.2 Openbaar vervoer

De Klaprozenweg is het beoogd tracé voor de HOV buscorridor richting Zaandam. Vanaf december 2010 rijden er al minstens 8 bussen per richting in de spits op deze corridor en dat zal zeker in de toekomst nog verder toenemen. Over de busstrook rijden ook de stadslijnen van GVB en EBS mee die op verschillende plekken het gebied in afslaan.

De HOVbus krijgt bij alle kruispunten absolute prioriteit die met detectie-meldingen op afstand en halteprocedures wordt gerealiseerd. Doorstroming voor de bus is met de aanleg van vrije busbaan in middenligging en prioriteit bij de verkeerslichten optimaal.

4.3 Langzaam verkeer

In het ontwerp van de verbreding Klaprozenweg inclusief reconstructie Mosplein wordt bij de fietsroutes aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers. De fietspaden worden vanaf Mosplein tot aan Cornelis Douwesweg aan beide zijden van de weg gelegd met uitzondering van het stuk ten westen van de brug aan de zijde van de NDSM-werf. Aan de noordzijde van de Klaprozenweg wordt een tweerichtingenfietspad aangelegd. Het fietsnetwerk wordt dusdanig ingericht dat fietser de bestemmingen aan met name de noordzijde goed kunnen bereiken.

De fietspaden worden vanaf Mosplein tot aan Cornelis Douwesweg aan beide zijden van de weg gelegd. Rond Zijkanaal I tot aan de MS van Riemsdijkweg wordt om redenen van verkeersveiligheid, herkomsten en bestemmingen aan de noordzijde van de Klaprozenweg een fietsbrug in noordelijke ligging aangelegd. Verder worden ten oosten van de brug aan beide zijden van de weg trottoirs gemaakt. Ten westen van de brug zal aan de zijde van NDSM vooralsnog geen trottoir aangelegd worden.

4.4 Parkeren en laden/lossen

Voor de verbreding van de Klaprozenweg is vanwege de bestaande kadastrale grenzen beperkte ruimte beschikbaar. Daarnaast is de Klaprozenweg onderdeel van hoofdnet auto. In het beleid voor het hoofdnet is het uitgangspunt om geen parkeerplaatsen aan te leggen. Omdat het voor een aantal ondernemers lastig is hun onderneming te bereiken worden er parkeerplekken langs de Klaprozenweg aan de zuidzijde vanaf Ribesstraat aangelegd. De huidige parkeerplekken die verdwijnen worden grotendeels vervangen door nieuwe parkeerplekken. Op de Klaprozenweg is geen mogelijkheid tot laden en lossen. Bij de Kamperfoelieweg blijft de laad- en losplek bestaan.

4.5 Onderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan Klaprozenweg is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 december 2009 (Bijlage 7 Verkeersstudie Klaprozenweg incl bijlagen, IVV, 17 december 2009). Het doel van het onderzoek 'Verkeersstudie Klaprozenweg' is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van de Klaprozenweg inzichtelijk te maken waarbij de Klaprozenweg wordt uitgebreid met één vrije busbaan per rijrichting voor een hoogwaardige OV-verbinding. Deze situatie is afgezet tegen een verbreding van de Klaprozenweg met twee rijstroken voor de auto. In het onderzoek van 2009 is uitgegaan van een belastingtarief per gereden kilometer (Anders Betalen voor Mobiliteit).

In deze studie zijn zes varianten met verkeersprognoses voor het jaar 2030 vergeleken. Als referentiesituatie is uitgegaan van de situatie waarbij de Klaprozenweg is uitgebreid met een vrije busbaan. In deze studie is aangesloten bij de uitgangspunten van de eerdere uitgevoerde verkeersstudies in Amsterdam Noord; er wordt bijvoorbeeld ervan uitgegaan dat de complete ontwikkelingen op het NDSM-terrein, in Buiksloterham, het CAN en Overhoeks hebben plaatsgevonden.

Van de zes varianten is variant 6 verder uitgewerkt om als input te dienen voor de lucht- en geluidsonderzoeken (Bijlage 8 Cijfers Klaprozenweg lucht geluid zonder kmheffing, IVV, 26 aug 2010). Deze variant laat de hoogste verkeersintensiteiten zien en wordt dus als worst case scenario beschouwd. In deze variant zijn geen flankerende maatregelen meegenomen om de verkeersintensiteit te kunnen reduceren of om invloed uit te kunnen oefenen op de routekeuzes. Dit betreft het volgende:

- toekomstjaar 2020, Klaprozenweg blijft 2*1 rijstroken voor het autoverkeer, aanvullend met een HOV-verbinding (twee extra busbanen) met een frequentie van 16x per uur op de Klaprozenweg; geen Bongerdverbinding.

De verkeersstudie is uitgevoerd met het verkeersmodel GenMod. GenMod wordt veelvuldig toegepast bij verkeersstudies in de agglomeratie Amsterdam. In een vervolgstudie wordt per kruising met een gedetailleerd simulatiemodel door DRO gekeken hoe de kruisingen, gegeven de verkeersintensiteiten, optimaal ingericht kunnen worden. Om globaal inzicht te krijgen in het effect van het invoeren van parkeertarief in Amsterdam Noord en in de ontwikkeling van het aantal OV-reizigers is dit naast onderzoek naar de zes varianten meegenomen in het verkeersonderzoek.

Ontwikkeling van aantal OV-reizigers

Het effect op het aantal reizigers vanwege de HOV-verbinding, waarbij tevens de Klaprozenweg is uitgebreid tot 2 rijstroken beschikbaar voor de HOV-verbinding (met een frequentie van 8 keer per uur) leidt tot 800 extra OV-reizigers (naar 33,5% aandeel openbaar vervoer) in de avondspits ten opzichte van een situatie waarbij de Klaprozenweg 2*2 rijstroken beschikbaar heeft voor de auto en er geen sprake is van een HOV-verbinding. Een verhoging van de frequentie van de HOV-verbinding van 8 keer per uur tot 16 keer per uur leidt tot ongeveer 200 extra OV-gebruikers in de avondspitsperiode.

Globaal inzicht in effect van invoeren parkeertarief Amsterdam Noord

Er heeft een analyse plaatsgevonden naar het effect van parkeerbeleid, waarbij in Amsterdam Noord een parkeertarief wordt geheven gelijk aan de overige delen van Amsterdam binnen de ring. Door het invoeren van een parkeertarief in Amsterdam Noord zal het aantal autoverplaatsingen afnemen. De modelberekeningen voor de Bongerdverbinding hebben aangetoond dat de invoering van de parkeertarieven leidt tot een geschatte reductie van de hoeveelheid autoverkeer op de lokale wegen in Amsterdam-Noord van tussen de 20% en 25%.

Andere flankerende maatregelen om het autoverkeer te reduceren zijn bijvoorbeeld verkeersbelemmerende maatregelen, zoals het aanleggen van verkeersdrempels of afsluitingen voor het verkeer of het aanpassen van verkeerslichtenregelingen. Op deze manier kan een verschuiving worden bereikt van verkeer van een ongewenste route naar een gewenste route.

In oktober 2010 zijn verkeersintensiteiten door DIVV verkeersonderzoek geleverd die benodigd waren voor de lucht en geluidsberekeningen (Bijlage 9 Toelichting cijfers tbv lucht en geluid, IVV, 1 oktober 2010). Deze verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het verkeersonderzoek van 17 december 2009, met als enig verschil in de uitgangspunten dat hier geen kilometerbeprijzing in is meegenomen. Het niet meenemen van deze kilometerheffing leidt op het stedelijk wegennet gemiddeld tot een toename van 3,9% op de stedelijke corridors en 3,7% op het overig stedelijke netwerk in 2020. Dit is echter de gemiddelde toename; lokaal kan het effect anders zijn. In het kader van verkeerscijfers voor lucht- en geluidberekeningen is hierom een zogenaamde worst-case aanpak gekozen, waardoor in 2030 moet worden uitgegaan van een gemiddelde toename van 6,6% op de corridors en 6,3% op het overige stedelijke wegennet. De verkeerscijfers komen daardoor iets hoger uit dan in het verkeersonderzoek van 2009. Zowel het luchtkwaliteitonderzoek en geluidsonderzoek als het doorrekenen van de verkeersafwikkeling zijn gebaseerd op de verkeerscijfers van 2009 opgehoogd met de bovenstaande percentages doordat de kilometerheffing is vervallen.

In 2011 is het project reconstructie Mosplein aangesloten op het project Verbreding Klaprozenweg. Hiervoor is een aanvulling op het verkeersonderzoek uit 2009 en 2010 gemaakt. De uitgangspunten zijn gelijk aan de uitgangspunten die gehanteerd zijn voor het onderzoek van 2010. Ook in dit onderzoek is kilometerbeprijzing niet meegenomen (Bijlage 10 Cijfers wegvakken Mosplein incl toelichting, IVV, 28 sept 11).

De verkeersafwikkeling van het autoverkeer is op basis van de verkeersintensiteiten en het ontwerp met twee busbanen in middenligging in kaart gebracht voor zowel de verbreding van de Klaprozenweg als de reconstructie van het Mosplein. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de volgende rapporten:

1. Verkeersregeltechnisch onderzoek van het Mosplein t.b.v. de inpassing van een vrije busbaan bij de hoge profielvariant, DRO, Hans Peperkamp, d.d. 1 maart 2012, zie Bijlage 11.
2. Verkeersregeltechnisch onderzoek ten behoeve van aanleg van een vrije busbaan op de Klaprozenweg in middenligging conform DRO profielontwerp model 2030, DRO, Hans Peperkamp, april 2012, zie Bijlage 12.

Hoofdstuk 5 M.e.r.(beoordelings)plicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.- (beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in de verbreding van een bestaande weg. Daarnaast voorziet dit bestemmingsplan in herontwikkeling van het kavel De Klaproos. Hierdoor ontstaat eveneens meer ruimte voor de wegverbreding.

Deze (her)ontwikkeling is geen project waarvoor vanwege de omvang daarvan op grond van de C-lijst 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 overschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan. Hierbij wordt het volgende overwogen.

- Het project heeft betrekking op een binnenstedelijke weg, niet zijnde een hoofdweg, snelweg of autoweg.
- De omvang van het project is beperkt; er worden vrije busstroken mogelijk gemaakt voor een tracé van 2,3 kilometer. Voor de verbreding worden slechts in zeer beperkte mate (minder dan 13.000 m²) onbebouwde gronden (bermen) met lage natuurkwaliteit betrokken.
- De verbreding verbetert de doorstroming van het toegenomen autoverkeer. De toename van de 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.
- Door de verbreding zelf neemt het verkeer niet toe. De gevolgen van de verbreding (situering dichtbij woningen, toename van verhard oppervlakte) zijn onderzocht. Tevens zijn de milieugevolgen in samenhang van de reeds genoemde ruimtelijke ontwikkelingen onderzocht en beoordeeld. (De resultaten van deze onderzoeken worden hierna besproken.)
- Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat het project geen onaanvaardbare hinder of gevaar oplevert. Aan alle van toepassing zijnde grenswaarden (zoals die bijvoorbeeld op grond van de Wet luchtkwaliteit en Wet geluidhinder) wordt voldaan.
- Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied, waardoor nadelige milieueffecten ter plaatse van beschermde gebieden zijn uitgesloten.
- In het plangebied zijn slechts enkele algemene diersoorten aanwezig zonder vaste verblijfplaats. Beschermde plantsoorten zijn niet aangetroffen in het plangebied.

Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat

derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 6 Geluid

6.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

6.2 Regelgeving

6.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

De Wet geluidhinder stelt voorts dat in geval van wijzigingen op of aan een weg die leiden tot een toename van de geluidbelasting op bestaande woningen, die toegenomen geluidbelasting moet worden getoetst aan de bestaande geluidbelasting. Indien de geluidbelasting ten opzichte van de heersende situatie met 2 dB of meer toeneemt, kan er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

6.2.2 Wegverkeergeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;

waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

a buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend (zie paragraaf 7.2.5).

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de bouwaanvraag.

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk 53	binnenstedelijk 63
Onderwijsgebouwen ^a	48	buitenstedelijk: 58	binnenstedelijk: 63
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	48	63	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	48	53	

delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw

algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleurerdagverblijven

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

Reconstructie

Bij vaststelling van een bestemmingsplan hoeven bestaande geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in de zone van bestaande wegen niet getoetst te worden (artikel 76, lid 3 Wgh). Een uitzondering hierop vormt een akoestisch relevante wijziging van een bestaande weg, namelijk bij reconstructie van een weg.

De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- het betreft een fysieke wijziging aan de weg;
- door de wijziging is er een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming.

Wordt aan deze voorwaarden voldaan dan is er sprake reconstructie in het kader van de Wgh en zal de

geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wgh.

De Wet Geluidhinder geeft de onderstaande definitie van het begrip reconstructie:

Reconstructie van een weg: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Artikel 77 van de Wet geluidhinder luidt als volgt:

- 1. Bij het voorbereiden van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, of bij het voorbereiden van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 76a, wordt vanwege burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld naar:*
 - a. de geluidsbelasting die door woningen binnen de zone, alsmede door andere geluidsgevoelige gebouwen of door geluidsgevoelige terreinen, vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken;*
 - b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten de waarden die ingevolge artikel 82 of artikel 100 als ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven zou gaan.*
- 2. Indien wordt overwogen toepassing te geven aan artikel 83, 85 of 100a heeft het akoestisch onderzoek tevens betrekking op de doeltreffendheid van de maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.*
- 3. Indien de vaststelling of herziening van het bestemmingsplan of het besluit tot vrijstelling als bedoeld in het eerste lid betrekking heeft op de reconstructie van een weg, wordt tevens akoestisch onderzoek ingesteld naar de heersende waarde.*

Artikel 100 van de Wet geluidhinder luidt als volgt:

- 1. Behoudens het tweede en derde lid is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone 48 dB.*
- 2. Ingeval eerder bij of krachtens deze wet, de Experimentenwet Stad en Milieu, de Interimwet stad-en-milieubenadering, of de Spoedwet wegverbreding een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone is vastgesteld dan 48 dB, en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, geldt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogste toelaatbare:*
 - a. de heersende waarde;*
 - b. de eerder vastgestelde waarde.*
- 3. Ingeval de weg op 1 augustus 2006 aanwezig, in aanleg of geprojecteerd was en niet eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren weg is vastgesteld dan 48 dB, en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de*

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

zone die op 1 augustus 2006 aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd waren de heersende waarde.

Artikel 100a van de Wet geluidhinder luidt als volgt:

1. Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen kan een hogere waarde dan de ingevolge artikel 100 geldende worden vastgesteld, met dien verstande dat

a. de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan, behoudens in gevallen waarin:

1°. ten gevolge van de reconstructie de geluidsbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen, en

2°. de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt uiterlijk voor afloop van de reconstructie ten behoeve van de toepassing van artikel 90 of artikel 111, tweede of derde lid, met betrekking tot woningen die door de reconstructie een hogere geluidsbelasting ondervinden, en

b. ingeval voor de betrokken woning eerder toepassing is gegeven aan artikel 83 of artikel 84, tweede lid, zoals dat luidde voor 1 september 1991 of, indien geen toepassing is gegeven aan het betrokken artikel en de heersende waarde 53 dB niet te boven gaat, de waarde niet hoger mag worden gesteld dan:

1°. 58 dB bij een reconstructie van een weg in buitenstedelijk gebied en

2°. 63 dB bij een reconstructie van een weg in stedelijk gebied.

2. De krachtens het eerste lid, onder a, te stellen hogere waarde mag niet hoger worden gesteld dan 68 dB.

3. In afwijking van het tweede lid mag de waarde ingeval eerder bij of krachtens deze wet, de Experimentenwet Stad en Milieu of de Interimwet stad- en milieubenadering een hogere waarde dan 68 dB is vastgesteld, niet hoger worden gesteld dan de eerder vastgestelde waarde.

6.2.3 Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm.

Beleid Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder

In november 2007 heeft college van B&W van de gemeente Amsterdam het beleid vastgesteld, op grond waarvan hogere waarden worden beoordeeld en vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde dienen te krijgen. Aan deze stille zijde kunnen dan bij voorkeur de verblijfsruimten zoals woon- en slaapkamers worden gerealiseerd. Nieuwe woningen die gerealiseerd worden met een zogenaamde 'dove' gevel dienen altijd

een stille zijde te krijgen, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

6.2.4 Cumulatie

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor en weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wet geluidhinder geeft voor een dergelijk cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop. Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als er voor één of meer van de geluidbronnen een ontheffing wordt gevraagd. Dus als een woning zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot cumulatie.

6.2.5 Swung - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen. Aan SWUNG-1 is overgangsrecht verbonden voor reeds in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen.

6.3 Resultaten onderzoeken

In opdracht van Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is door LBP SIGHT onderzoek verricht naar de akoestische aspecten van de verbreding van de Klaprozenweg. Het onderzoek en de resultaten daarvan zijn beschreven in het rapport 'Amsterdam dIVV: Akoestisch onderzoek Verbreding Klaprozenweg Amsterdam Noord', d.d. 1 juni 2012, kenmerk R085448aaA1.rw en is als Bijlage 1 Akoestisch onderzoek Verbreding Klaprozenweg Amsterdam Noord, LBP Sight, 1 juni 2012 toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

De geluidberekeningen, situatie prognosejaar 2020 (= 2030) na reconstructie van de Klaprozenweg, zijn uitgevoerd op de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid, (de woonschepen in Zijkanaal I zijn ten tijde van het uitvoeren van dit onderzoek krachtens de Wet geluidhinder niet geluidgevoelig doch omdat dit wellicht in de nabije toekomst middels een wetswijziging verandert, zijn zij in het kader van dit onderzoek gelijkwaardig als woningen meegenomen) welke is getoetst aan de

heersende waarde. Waar nodig en mogelijk zijn geluidsreducerende maatregelen zoals het toepassen van geluidsreducerend asfalt in het model ingevoerd, teneinde zo mogelijk het reconstructie-effect weg te werken.

De Klaprozenweg grenst voor een deel aan het Buiksloterhamgebied, waarvoor recent een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld waarbij ook is voorzien in de realisatie van woningen. Voor de aldus geprojecteerde bestemmingsplankavels is gebruik gemaakt van het SIGHT-rapport 'Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Buiksloterham', rapportnummer P080051, van 11 juli 2008, opgesteld in opdracht van Projectbureau Noordwaarts. (Herziene rapportage P090134-1-091006-040-R-CW-rd definitief, rapportdatum: 18 september 2009). In voornoemde rapportage zijn tevens de hogere grenswaarden vastgesteld conform het Besluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan "Buiksloterham", vaststellingsdatum: 17 november 2009.

De geluidbelasting van de mogelijk toekomstige woonbebouwing op het NDSM-terrein is vastgesteld voor een MER-studie. Voor deze woningen zijn geen hogere grenswaarden vastgesteld. Er is in het akoestisch onderzoek ten behoeve van de Verbreding Klaprozenweg geen rekening gehouden met woonbebouwing op het NDSM-terrein, aangezien de gehele of gedeeltelijke realisatie van dat plan nog onzeker is.

Als gevolg van de toekomstige verbreding van de brug over het Zijkanaal I wordt de eerste rij woonboten aan de noordzijde van de brug verplaatst. Deze rij woonboten is dan ook niet betrokken in het akoestisch onderzoek.

6.4 Conclusie

In opdracht van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de geluidsbelasting in de omgeving als gevolg van de reconstructie van de Klaprozenweg te Amsterdam Noord. Op sommige locaties (bestaande woningen) wordt de reconstructiegrenswaarde van de Wet geluidhinder (een toename van de geluidsbelasting van (afgerond) maximaal 2 dB) overschreden. Met de toepassing van geluidsreducerend asfalt kan dat aantal woningen worden gereduceerd tot die in het volgende overzicht:

Geluidbelasting - na maatregelen - van woningen, die de reconstructiegrens overschrijden

Straat	Huisnummer	2010 [dB]	2020 [dB]	Toename [dB]
Ribesstraat, achtergevel	40, h=1,5m	52,02	53,57	1,55
Ribesstraat, achtergevel	40, h=4,5m	53,45	54,96	1,51
Ribesstraat, achtergevel	42, h=1,5m	54,61	56,78	2,17
Ribesstraat, achtergevel	42, h=4,5m	55,65	57,50	1,85
Ribesstraat, achtergevel	44, h=1,5m	56,37	58,65	2,28
Ribesstraat, achtergevel	44, h=4,5m	57,00	59,09	2,09
Ribesstraat, achtergevel	44, h=7,5m	57,09	58,92	1,83
Ribesstraat, zijgevel	44, h=1,5m	61,27	63,13	1,86
Ribesstraat, zijgevel	44, h=4,5m	61,62	63,28	1,66

Van de woningen uit voorgaande tabel zal moeten worden nagegaan in hoeverre de karakteristieke geluidwering toereikend is voor het vereiste binnenniveau.

Voor het plangebied Buiksloterham is recent een nieuw bestemmingsplan vastgesteld dat onder meer de realisatie van woningbouw mogelijk maakt. In de volgende tabel zijn voor de relevante kavels de berekende geluidbelastingen als gevolg van de reconstructie van de Klaprozenweg (met toepassing van geluidsreducerend asfalt) gegeven en zijn deze vergeleken met die welke bij het vaststellen van het bestemmingsplan Buiksloterham zijn berekend. Voor deze kavels zijn eerder hogere grenswaarden vastgesteld.

Nummer kavel	hoogste waarde op de gevel in dB, jaar 2020, bsp Buiksloterham	hoogste waarde op de gevel in dB, jaar 2020, bsp Verbreding Klaprozenweg	Toename in dB
K1	62	64	2
K2	61	62	1
K3	61	65	4
K4	59	63	4
K5	59	62	3
K6	60	62	2
K7	60	63	3
K17	61	63	2

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

De geluidsbelasting ter plaatse van deze bestemmingsplankavels (eerstelijnsbebouwing) wordt thans hoger berekend dan ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan Buiksloterham. De geluidsbelasting neemt met het treffen van geluidsreducerende maatregelen af, echter de hoogste geluidbelasting blijft op enkele gevels echter 65 dB, waarmee de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt overschreden. Zonder verdere maatregelen kan voor een beperkt deel van de geplande bebouwing niet zonder meer een woonbestemming worden gerealiseerd (voor een deel van kavel 1, 3 en 4 van Buiksloterham wordt door middel van een afzonderlijke bestemmingsplanherziening een aanvullende regel/aanduiding opgenomen met betrekking tot de verplichte toepassing van een dove gevel of vliesgevel bij het realiseren van woonbebouwing) en zal voor een ander deel van de geplande woningen een procedure moeten worden opgestart voor een hernieuwde vaststelling van de hogere grenswaarden.

In de volgende tabel worden de nu berekende geluidbelastingen als gevolg van de Papaverweg (met de toepassing van geluidreducerend asfalt) vergeleken met die welke voor het bestemmingsplan Buiksloterham zijn berekend. Voor de in de tabel opgenomen kavels (met uitzondering van kavel 38) zijn tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan Buiksloterham hogere grenswaarden vastgesteld.

Nummer kavel	hoogste waarde op de gevel in dB, conform bestemmingsplan	hoogste waarde op de gevel in dB, jaar 2020, bsp Verbreding Klaprozenweg	Toename in dB
K36	62	62	0
K37	62	63	1
K38	---	52	n.v.t.

Als gevolg van het toepassen van geluidsreducerend asfalt tussen het Mosplein en de Papaverhoek, wordt de geluidbelasting van Kavel 37 gereduceerd van 64 dB naar 63 dB, zodat wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

In het bestemmingsplan Buiksloterham is voor deze kavels de aanduiding 'milieuzone -zone wet milieubeheer' opgenomen: binnen deze gebiedsaanduiding zijn woningen of andere milieugevoelige functies niet toegestaan. Er is echter een wijzigingsbevoegdheid voor Burgemeester en wethouders opgenomen om het bestemmingsplan te wijzigen, zodat binnen het op de plankaart aangegeven gebiedsaanduidingsvlak 'zone wet milieubeheer' wonen wel kan worden toegestaan (mits de betreffende gronden niet gelegen zijn binnen 50 meter van de gronden met de bestemming 'Bedrijf' (B) met inachtneming van de milieuhinder die de bestaande bedrijven mogen veroorzaken krachtens verleende milieuvergunningen, dan wel andere geldende eisen op grond van de Wet milieubeheer). Uit dat oogpunt dient alsnog een hogere waarde te worden vastgesteld. Voor de kavels 36 en 37 dient de eerder vastgestelde hogere grenswaarde te worden verhoogd.

Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Regelgeving

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit slechts vastgesteld worden indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

- het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van het bestemmingsplan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft of bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het bestemmingsplan samenhangende maatregel of een door dat bestemmingsplan optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- het bestemmingsplan is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Beoordeling luchtkwaliteit

Het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam heeft op 15 februari 2012 een onderzoek (nr. 20759) uitgevoerd naar de effecten van de herprofilering op de luchtkwaliteit, welke als Bijlage 6 Onderzoek Luchtkwaliteit Klaprozenweg, IBA, 15 februari 2012 aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.

De Klaprozenweg wordt in de toekomst verbreed met één rijstrook per richting. In de toekomst blijft het aantal beschikbare rijstroken voor het autoverkeer echter ongewijzigd, aangezien de extra rijstrook louter beschikbaar is voor het openbaar vervoer. Voor de HOV-verbinding op de Klaprozenweg heeft divv in de "Verkeersstudie Klaprozenweg" van 17 december 2009 diverse varianten gedefinieerd.

Er is voor gekozen dit luchtkwaliteitonderzoek te richten op de Variant 6. Variant 6 kan als volgt beschreven worden: toekomstjaar 2020, Klaprozenweg blijft 2*1 rijstroken voor het autoverkeer; aanvullend een HOV-verbinding met een frequentie van 16 x per uur op de Klaprozenweg; geen Bongerdiverbinding. Deze variant laat de hoogste verkeerintensiteiten zien en wordt dus beschouwd als de worst-case scenario.

Door het voorgenomen plan om de Klaprozenweg te verbreden komt de rijbaan dichterbij de gevel te liggen. Op de meeste weggedeeltes ligt de rijbaan op minder dan 10 meter van de gevel. Het effect hiervan op de luchtkwaliteit is getoetst. De jaren 2015 en 2020 zijn hierbij als toetsjaren gehanteerd.

Uit het onderzoek blijkt dat in 2015 en 2020 de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide de grenswaarde op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden ten gevolge van de verbreding van de Klaprozenweg.

Voor fijn stof geldt dat de grenswaarde in 2015 en 2020 op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden ten gevolge van de verbreding van de Klaprozenweg.

Voor het aantal dagen per jaar waarop de daggemiddelde concentratie fijn stof de grenswaarde overschrijdt laat het onderzoek zien dat de norm in 2015 en 2020 op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden ten gevolge van de verbreding van de Klaprozenweg.

Conclusie:

Aangezien de herprofilering (verbreding) van de Klaprozenweg niet leidt tot overschrijdingen van de in de wet gestelde grenswaarde zijn de voorgenomen plannen in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007 en kan het plan gezien vanuit dit perspectief ten uitvoer gebracht worden.

Hoofdstuk 8 Overige milieuaspecten

8.1 Water

8.1.1 Algemeen

De waterbeheertaken binnen de gemeentegrens van Amsterdam zijn onderverdeeld bij verschillende waterbeheerders. Dit zijn:

- Rijkswaterstaat waterbeheerder van het Noordzeekanaal, IJ en IJmeer-Markermeer;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier waterbeheerder in Amsterdam Noord, ten noorden van de Buiksloterdijk, Nieuwendammer en Schellingwouderdijk;
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Hieronder wordt eerst het toepasselijke beleidskader beschreven.

8.1.2 Beleidskader

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet daarnaast het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit.

Rijkswaterstaat Noord-Holland

Rijkswaterstaat Noord-Holland is de waterbeheerder van het Noordzeekanaal en de zijkanalen (dus ook van zijkanaal I) en vaarwegbeheerder van de vaargeul van het Noordzeekanaal (vaarwegbeheer is niet aan de orde in dit plangebied).

Voor rijkswateren is het 'Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015' van belang.

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 danwel 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.

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving' (goedgekeurd door het Algemeen Bestuur op 17 juni 2010 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, mede namens de provincies Zuid-Holland en Utrecht, op 21 september 2010). In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

Keur AGV 2011

Naast het waterbeheerplan beschikt het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht over een keur. De Keur is een verordening van het hoogheemraadschap en geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) wel of niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Het doel van de Keur is om de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Een verzoek tot ontheffing (aanvraag watervergunning) kan bij Waternet worden ingediend.

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

In het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat beschreven hoe de gemeente Amsterdam invulling geeft aan haar drie zorgtaken:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvoerend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij voldoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Waterplan Amsterdam-Noord en Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-west

In 2006 is het Waterplan Amsterdam-Noord vastgesteld door het stadsdeel Amsterdam-Noord en de waterbeheerders hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat. In het convenant van 11 juli 2006, behorend bij het Waterplan Amsterdam-Noord, is afgesproken dat het Waterplan wordt uitgewerkt in acht natstructuurplannen (NSP).

Het Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-west, waarin het plangebied valt, dient ter uitvoering van het waterplan. In het NSP worden maatregelen beschreven die bijdragen aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen van het waterplan. Bij het bepalen van beleidsdoelstellingen (en de hiermee samenhangende maatregelen) is rekening gehouden met de bekende ruimtelijke veranderingen, zoals de veranderingen in het landgebruik (toevoeging verharde oppervlak).

Waterkwaliteit/ecologie

Vanuit Europa en het Rijk zijn er binnen de gemeente Amsterdam wateren aangewezen waarvoor strengere waterkwaliteitseisen gelden. Dit zijn de Kader Richtlijn Water en Natura 2000 gebieden. Deze zijn omschreven in het Waterbeheerplan AGV 2010 – 2015 deel KRW.

8.1.3 Beoordeling wateraspecten

Hieronder wordt ingegaan op het overleg dat is gevoerd en verantwoording afgelegd over de wijze waarop relevante waterhuishoudkundige aspecten zijn meegenomen bij de ruimtelijke planvorming. Hierbij komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Waterkering;
- Toename verharding/ compensatie;
- Grondwater;
- Nautiek;
- Voorkomen van verontreinigingen.

Waterkering

Indien er een waterkering is gelegen binnen het plangebied moeten de kern- en beschermingszones van de kering worden opgenomen op de verbeelding en worden bestemd met de dubbelbestemming "Waterkering". Het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering is watervergunningsplichtig.

Op het punt waar de Klaprozenweg aansluit op de Cornelis Douwesweg/Steendokweg ligt een secundair

directe waterkering. Deze kering is, inclusief beschermingszone, opgenomen op de verbeelding (plankaart) en heeft de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

Binnen het waterstaatswerk gelden verschillende beperkingen voor onder andere bouwactiviteiten en ontgravingen, die in de Keur van het desbetreffende hoogheemraadschap zijn vastgelegd. Om deze reden is alleen een bestemmingsomschrijving verbonden aan de dubbelbestemming aangezien de regelgeving hieromtrent bij een ander bevoegd gezag ligt en niet bij het stadsdeel.

Toename verharding/compensatie

Op grond van de Keur moet bij een toename in verharding van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak binnen stedelijk gebied, minstens 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater worden gecompenseerd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem.

In het kader van dit bestemmingsplan is overleg geweest tussen het stadsdeel en de waterbeheerder (Waternet). In dit overleg is vastgesteld dat de verbreding van de Klaprozenweg en de reconstructie Mosplein extra verharding met zich meebrengt. Vanwege deze extra verharding moet er watercompensatie plaatsvinden. In het overleg met het stadsdeel Noord en Waternet zijn een aantal mogelijkheden voor watercompensatie besproken. In eerste instantie is gekeken naar het aanleggen van een kwelsloot in hetzelfde peilgebied als waar de Klaprozenweg in ligt. Het Cornelis Douwesterrein zou beoogd gebied zijn, maar hier moet eerst een sanering plaatsvinden. In overleg met projectbureau Noordwaarts wordt nu onderzocht of meegelift kan worden met het project Overhoeks waarvan de watercompensatie in de noordelijke IJ-oever plaatsvindt. Ook vinden gesprekken met de Waterbank van het Havenbedrijf Amsterdam plaats. De uiteindelijke keuze voor de wijze van watercompensatie wordt in overleg met de waterbeheerder bepaald.

Voor de Klaprozenweg en Mosplein neemt de verharding met in totaal circa 7.900 m² toe, dit komt door de toename Klaprozenweg (8.015 m²) maar dit wordt gedempt door de afname bij het Mosplein (circa 144 m²) zodat je netto op 7.900 m² uitkomt. Tien procent van de extra verharding moet gecompenseerd worden, dat neerkomt op circa 790 m².

Grondwater

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een geohydrologisch onderzoek) aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het "Plan gemeentelijke watertaken" en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereenvolgens minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Met een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. De resultaten van het onderzoek moet beschikbaar worden gesteld aan Waternet.

Voor de reconstructie van de Klaprozenweg worden geen bemalingen voorzien. De werkzaamheden gaan niet dieper dan de grondwaterstand. Indien de werkzaamheden toch dieper moeten worden uitgevoerd, dan zal voor kleine bemalingen een Melding Grondwateronttrekking worden gedaan, inclusief een Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

Verder staan langs de Klaprozenweg bomen, die tijdens en na de werkzaamheden worden gehandhaafd en waarschijnlijk worden er nieuwe bomen geplant. Hierbij is de maatgevende grondwaterstand van belang. De bomen hebben ruimte voor de wortelzone boven de grondwaterstand nodig en is een ontwatering van 0,8 m of meer gewenst. Voor het meten van de grondwaterstand zal waarschijnlijk aanvullend onderzoek nodig zijn op bepaalde locaties (tussen de brug en het Mosplein) en zullen daar wellicht peilbuizen dienen te worden geplaatst voor een exacter beeld van de grondwaterstand.

Nautiek

Rijkswaterstaat Noord-Holland is de waterbeheerder van het Noordzeekanaal en de zijkanalen (dus ook van zijkanaal I) en vaarwegbeheerder van de vaargeul van het Noordzeekanaal (vaarwegbeheer is niet aan de orde in dit plangebied).

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Bij de plannen langs het IJ en noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Voorkomen van verontreiniging

In algemene zin is het verboden activiteiten of initiatieven te ontplooiën die een verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit tot gevolg hebben. Verder is het van belang om regenwater zo schoon mogelijk te houden door bronmaatregelen te treffen.

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan.

Voor wat betreft hemelwaterafvoer in het kader van de wegverbreding zal worden voldaan aan de richtlijnen van de Commissie Integraal Waterbeheer. Volgens deze richtlijnen mag het afstromend wegwater geïnfiltreerd worden in de naastliggende berm, met een overstortmogelijkheid naar het oppervlaktewater. Aansluiting op het riool is niet noodzakelijk. Indien er geen ruimte is voor een berm, is aansluiting op de hemelwaterafvoer (HWA) een goede optie. In het kader van het definitieve wegontwerp zullen waar nodig nadere afspraken worden gemaakt met de rioolbeheerder (Waternet). Indien het wegwater geloosd gaat worden op het oppervlaktewater dienen nadere afspraken hierover te worden gemaakt met de waterbeheerder (Rijkswaterstaat).

8.2 Natuur

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

- de Natuurbeschermingswet 1998 (NBW 1998) voor de gebiedsbescherming;
- de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden beschermd op basis van beleid, zoals de Nota Ruimte en het provinciale en het gemeentelijk ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur zoals vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Het plan hoeft derhalve niet om advies te worden voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC).

8.2.1 Regelgeving

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Flora en faunawet

Op grond van de Flora en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Ffw aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Ffw kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Ffw niet uitvoerbaar.

8.2.2 Resultaten onderzoeken

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft in januari 2012 een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten in het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de notitie "Natuurwaardenonderzoek aanleg busbaan Klaprozenweg", zie als Bijlage 2 Natuuronderzoek aanleg busbaan Klaprozenweg, DRO, januari 2012 bij dit bestemmingplan.

Langs de Klaprozenweg is de aanleg van twee busbanen gepland. In dit onderzoek is nagegaan of er vanuit de natuurwetgeving consequenties zijn voor het plan. Voor dit gebied gaat het vooral om de Flora- en faunawet. Een negatief effect op Natura2000-gebieden is niet te verwachten.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur zoals vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Direct aangrenzend aan het plangebied liggen de schoolwerktuinen met bosplantsoen. Deze schoolwerktuinen behoren wel tot de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. Dit bestemmingsplan voorziet niet in functiewijzigingen van deze gronden.

In de directe omgeving van het plangebied komen twee groepen huismussen voor. Verblijfplaatsen van mussen zijn het hele jaar beschermd. Door de verblijfplaatsen tijdens de werkzaamheden te ontzien kunnen negatieve effecten op de kolonies worden voorkomen. Voor de nesten van andere vogels in bomen en struiken geldt dat deze tijdens de broedperiode beschermd zijn, maar daar buiten niet. Door met de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met de aanwezigheid en de nabijheid van nesten van vogels kunnen overtredingen van de Flora- en faunawet worden voorkomen. Een ontheffingsaanvraag is dan ook niet nodig. Onderzoek naar vleermuizen heeft opgeleverd dat er geen boombewonende soorten in het plangebied zijn. Het bosplantsoen tussen schoolwerktuinen en de Klaprozenweg beschermt de strook achter de bomen. Hier foerageren gewone dwergvleermuizen die waarschijnlijk in gebouwen in de omgeving verblijven. Vleermuizen vallen onder de Europese Habitatrichtlijn en zijn zwaar beschermd. Het foerageergebied van vleermuizen wordt als vaste verblijfplaats beschouwd en wordt door de Flora- en faunawet beschermd. De mogelijkheden om ontheffing te krijgen voor deze soort zijn beperkt. Daarom wordt in het natuurwaardenonderzoek

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

geadviseerd om een deel van de bosstrook in stand te houden, zodat de functie van het achterliggende gebied als foerageergebied voor vleermuizen behouden blijft. De wegverbreding zoals voorzien in dit bestemmingsplan gaat uit van instandhouding van de bosstrook, zodat de functie van het achterliggende gebied als foerageergebied voor vleermuizen niet zal worden aangetast.

De beschermde vissoort rivierdonderpad is bij het onderzoek naar vissen niet in de oever aangetroffen. Bij dempingswerkzaamheden bij het Zijkanaal I is het voldoende om aan de zorgplicht van de Flora- en faunawet te voldoen door vissen niet in te sluiten.

8.3 Bodem

Het gehele projectgebied bevindt zich in een deel van Amsterdam-Noord dat is opgehoogd met baggerslib en vervolgens is ingericht en geschikt gemaakt voor industrie en woningbouw. Volgens de Bodemkwaliteitskaart wordt de bodem binnen vrijwel het gehele projectgebied aangemerkt als klasse 3 ('matig verontreinigde grond'). Het bedrijvengebied ten zuiden van de Klaprozenweg en de Papaverweg is ingedeeld in klasse 4 ('sterk verontreinigde grond').

Voor de verbreding van de Klaprozenweg moet ter hoogte van de Papaverweg/Papaverhoek een aantal panden worden verwijderd. Dit zijn veelal bedrijfspanden waarvan de aard van de bedrijfsactiviteiten (garagebedrijven en werkplaatsen) aangemerkt wordt als verdachte activiteiten welke mogelijk hebben geleid tot het ontstaan van plaatselijke bodemverontreinigingen.

Voor de uitvoering van werkzaamheden wordt nog nader onderzoek gedaan naar de aard en mate van verontreinigingen. Tevens dient beoordeeld te worden of er noodzaak en urgentie is voor sanering. Indien nodig, wordt gesaneerd. Hiervoor worden financiën gereserveerd.

In dit bestemmingsplan worden geen gevoelige functies op verontreinigde grond mogelijk gemaakt. Verder zijn financiën gereserveerd voor eventuele saneringswerkzaamheden. Bodemverontreiniging betekent aldus geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

8.4 Archeologie

Algemeen

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van gebied. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

- beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
- terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
- terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

Toetsingskader

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten. In deze wet is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Het archeologiebeleid van Amsterdam is gebaseerd op het principe dat bij bodemversturende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid.

Onderzoeken

De verbreding van de Klaprozenweg gaat niet gepaard met werkzaamheden waarvoor diepe bodemingrepen nodig zullen zijn. Een uitzondering hierop is de bouw van de brug over het Zijkanaal I.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft het Bureau Monumenten en Archeologie een Quick-scan uitgevoerd naar de te verwachten archeologische waarden ter hoogte van de brug. Uit de quick-scan (Bijlage 5 Archeologische quick scan, BMA, 21 oktober 2010) is gebleken dat in het plangebied geen archeologische waarden meer worden verwacht omdat in het verleden grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden. Vanwege de negatieve archeologische verwachting is geen archeologisch vervolgonderzoek nodig.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat de meldingsplicht op grond van de Monumentenwet van toepassing blijft. Deze wettelijke meldingsplicht houdt in dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

8.5 Externe veiligheid

Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windturbines.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn: inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windturbines.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

Het onderhavige bestemmingsplan betreft het juridisch planologisch mogelijk maken van de verbreding van de bestaande Klaprozenweg en heeft dus grotendeels een verkeersbestemming.

Voor wat betreft het mogelijk maken van de wegverbreding, geldt dat er geen bouw, aanleg of vestiging van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten en is de Externe Veiligheidswetgeving niet van toepassing. Dat geldt dus voor het grootste deel van het plan.

Tevens is binnen het plangebied een horecabestemming (restaurant) opgenomen ten behoeve van 'De Klaproos' (Klaprozenweg 60). De Externe Veiligheidswetgeving is wel van toepassing op het perceel Klaprozenweg 60 De Klaproos, dit perceel heeft een horecabestemming. Dit is een beperkt kwetsbaar object en daarom zijn hierna de externe veiligheidsaspecten hiervan in beschouwing genomen:

BEVI bedrijven

Rondom het plangebied bevinden zich de risicovolle bedrijven Airproducts (in Buiksloterham) en het LPGstation Driesprong Brandstoffen. Deze bedrijven zijn echter voor dit bestemmingsplan niet relevant omdat het buiten het invloedsgebied van de bedrijven ligt.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Het perceel Klaprozenweg 60 ligt binnen 200 meter ("invloedsgebied") van de transportroute voor gevaarlijke stoffen (transportroute naar Buiksloterham, vanaf afslag Molenwerf), maar niet binnen de contour voor het plaatsgebonden risico PR 10-6 per jaar. Er wordt dus voldaan aan de grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het perceel ligt niet binnen het invloedsgebied van de transportroutes over water en spoor.

Buisleidingen

Het perceel Klaprozenweg 60 ligt niet binnen het invloedsgebied van de hoge druk aardgasleiding.

Hoofdstuk 9 Juridische planbeschrijving

9.1 Algemeen

Het plan is gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften.

Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de voorschriften die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

9.2 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding (plankaart). Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Het bijzondere aan dit bestemmingsplan is dat parallel aan het onderhavige bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg tevens een herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham ('Tweede partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham') wordt voorbereid en in procedure gebracht. Dit in verband met de uitkomsten van het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan 'Verbreding Klaprozenweg' is opgesteld. Ten gevolge van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek dient namelijk voor een deel van kavel 1, 3 en 4 van het bestemmingsplan Buiksloterham een aanvullende regel/aanduiding te worden opgenomen met betrekking tot de verplichte toepassing van een dove gevel of vliesgevel bij het realiseren van woonbebouwing. Deze partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan Buiksloterham worden herzien.

Toelichting op planregels

Het bestemmingsplan is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012(SVBP 2012). Concreet betekent dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt

kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

Artikel 3 Groen

Dit artikel is voor het veiligstellen van de groenstrook met een te behouden boom, gelegen tussen weg en het te verleggen fiets-en voetpad ter hoogte van het politiebureau.

Artikel 4 Horeca

In dit artikel wordt het restaurant De Klaproos bestemd, zodanig dat herbouw op een iets grotere afstand van de weg (binnen het aangeduide bouwvlak) mogelijk wordt gemaakt. In het ontwerpbestemmingsplan was deze bestemming een uit te werken horecabestemming met daarbij de mogelijkheid om enkele extended stay appartementen te realiseren. Het initiatief is echter intussen gewijzigd; daarom wordt er niet meer voorzien in extended stay, maar nog uitsluitend in Horeca IV. Wellicht wordt in de toekomst voorzien in een bedrijfswoning bij deze horecabestemming; dit is echter nog niet meegenomen in dit bestemmingsplan.

Indien De Klaproos wordt herbouwd binnen het aangeduide bouwvlak, ontstaat er meer ruimte ten behoeve van de wegverbreding dan in de huidige bestaande situatie. Daartoe is een wijzigingsbevoegdheid (van Horeca naar Verkeer) opgenomen voor de buiten het bouwvlak gelegen gronden van De Klaproos.

Artikel 5 Verkeer

Dit artikel beslaat de bestemming voor de te verbreden weg: hierin wordt zowel voorzien in de rijstroken voor het autoverkeer als het busverkeer en het langzaam verkeer.

De aanduiding "specifieke vorm van verkeer" maakt het mogelijk om het fiets-en voetpad ter plaatse te verleggen, los van het wegprofiel, in verband met een te behouden boom.

Artikel 6 Water

Dit artikel betreft een stukje bestaand water ten zuiden van de brug. Deze gronden zijn meebestemd bij dit bestemmingsplan, zodat er direct op de waterbestemming van het aangrenzende in procedure zijnde bestemmingsplan wordt aangesloten.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

Op het punt waar de Klaprozenweg aansluit op de Cornelis Douwesweg/Steendokweg ligt een secundair directe waterkering. Deze kering is, inclusief beschermingszone, opgenomen op de verbeelding (plankaart) en heeft de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

Binnen het waterstaatswerk gelden verschillende beperkingen voor onder andere bouwactiviteiten en

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

ontgravingen, die in de Keur van het desbetreffende hoogheemraadschap zijn vastgelegd. Om deze reden is alleen een bestemmingsomschrijving verbonden aan de dubbelbestemming aangezien de regelgeving hieromtrent bij een ander bevoegd gezag ligt en niet bij het stadsdeel.

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen. Ook mogen de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden met ten hoogste 1 meter.

Artikel 12 Overgangsrecht

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

Artikel 13 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer evenals de datum van vaststelling door de Deelraad.

Hoofdstuk 10 Uitvoerbaarheid

10.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de uitvoering van de wegverbreding heeft de gemeenteraad voldoende middelen gereserveerd zodat de economische uitvoerbaarheid van dit plan wordt gewaarborgd. Het totale project Klaprozenweg en Mosplein is geraamd op circa 57,2 miljoen euro. De dekking is afkomstig van de Stadsregio Amsterdam, grondexploitatie, Voorkeursnet en de Algemene dienst van de Gemeente Amsterdam.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning, of de bouw van één ander hoofdgebouw. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

10.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omdat in het kader van het programma van eisen voor het wegontwerp reeds inspraak (er is een informatiemarkt voor omwonenden en ondernemers gehouden) heeft plaatsgevonden, heeft het Dagelijks Bestuur afgezien van het verlenen van inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan. Op grond van de Inspraakverordening van stadsdeel Noord mag hier van worden afgezien als reeds in het kader van het stedenbouwkundig plan of een vergelijkbaar plan inspraak heeft plaatsgevonden.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Rijkswaterstaat Noord-Holland;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Waternet;
4. Gasunie;
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
6. Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam;

7. Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam;
8. Stadsregio Amsterdam;
9. Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, gemeente Amsterdam.

Hieronder zijn de binnengekomen reacties samengevat en voorzien van beantwoording.

1. Rijkswaterstaat Noord-Holland

Rijkswaterstaat Noord-Holland merkt het volgende op: In hoofdstuk 8 wordt aangegeven dat het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht de bevoegde waterbeheerder is. Zij wijzen er op dat Rijkswaterstaat Noord-Holland in het plangebied van de Verbreding Klaprozenweg de waterbeheerder is van het Noordzeekanaal en de zijkanalen en ook vaarwegbeheerder is van de vaargeul van het Noordzeekanaal. Dit is mede van belang voor het watertoetsproces.

Reactie:

Hoofdstuk 8 van het bestemmingsplan is hier op aangepast: in de tekst wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat Noord-Holland de waterbeheerder is van het Noordzeekanaal en de zijkanalen en vaarwegbeheerder van de vaargeul van het Noordzeekanaal.

2. Provincie Noord-Holland

Van de provincie Noord-Holland is geen reactie ontvangen.

3. Waternet

Waternet geeft in haar reactie aan zowel namens het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) als de gemeente Amsterdam te reageren op het voorliggende bestemmingsplan:

- namens hoogheemraadschap AGV en de gemeente Amsterdam

- beleid en regelgeving en bevoegdheden

Waternet voert alle waterbeheer taken van het hoogheemraadschap AGV uit. In opdracht van de gemeente Amsterdam is Waternet verantwoordelijk voor drinkwaterlevering, het rioolbeheer, de grondwaterzorgtaak en het nautisch beheer van vaarwegen in Amsterdam. Vanuit deze belangen vraagt Waternet aandacht voor het volgende. In de paragrafen Water: 'algemeen' en 'regelgeving en beleid' wordt ingegaan op de watertoets en de van toepassing zijnde regelgeving en beleid geschetst. Hier worden echter niet alle relevante waterkaders genoemd; het aangehaalde kader is daarnaast deels achterhaald. In de tekst staat dat alleen AGV waterbeheerder is. Ook Rijkswaterstaat heeft echter een beheertaak in dit gebied. Voor een compleet overzicht van de bevoegdheden en beleid en regelgeving die van toepassing zijn wordt verwezen naar de standaard waterparagraaf van december 2011. In samenwerking met stadsdeel Noord zijn in deze standaard waterparagraaf het beleid, kaders en de bevoegdheden opgeschreven. Zij verzoeken deze standaardwaterparagraaf te gebruiken voor dit plan, met het verzoek deze te specificeren daar waar nodig en vervolgens op te nemen in de ruimtelijke onderbouwing voor dit bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg.

Reactie:

De tekst in hoofdstuk 8 is aangevuld en gespecificeerd naar aanleiding van de standaardwaterparagraaf van december 2011.

- NSP Noordzeekanaalboezem-West en Watertoets

Op pagina 19 van de toelichting wordt ingegaan op het Nat Structuur Plan (NSP)

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

Noordzeekanaalboezem-West. Daar wordt onder andere de conclusie getrokken, onder verwijzing naar dit NSP, dat de waterbeheerders niet langer eisen dat er per stedenbouwkundig plan of per bestemmingsplan individuele maatregelen genomen hoeven te worden en dat het Waterplan en NSP volstaan voor de watertoets voor het bestemmingsplan.

Deze conclusie wordt niet gedeeld. In het NSP-west is inderdaad verband gelegd tussen ruimtelijke ordening en verschillende waterbelangen, dit kan echter niet de watertoets vervangen. Zo wordt er bijvoorbeeld van uitgegaan dat het NSP concrete maatregelen beschrijft inclusief financiering en verdeling van kosten. Dit is echter niet het geval. Verder wordt onder andere geen rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot keringen, nieuwe relevante (beleids)ontwikkelingen en uitvoeringstermijnen van RO-ontwikkelingen en bijbehorende maatregelen. Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen is het nodig maar ook zinvol om het watertoetsproces in een zo vroeg mogelijk stadium op te starten.

Het uitgangspunt dat er geen watertoets nodig was heeft er mogelijk toe geleid dat nu niet alle waterbelangen voldoende zijn meegenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Graag ziet Waternet een aangepaste waterparagraaf tegemoet waarbij in elk geval voldoende aandacht voor onderstaande aspecten wordt gevraagd.

Reactie:

In het kader van dit bestemmingsplan heeft afstemming met Waternet plaatsgevonden. Daarnaast is er overleg met Waternet gevoerd in het kader van het wegontwerp, met het oog op de diverse bij het plan betrokken wateraspecten.

Niet alle bevindingen uit het wateroverleg waren weergegeven in de toelichting van dit bestemmingsplan, de tekst is nu wat dit betreft aangevuld.

- namens hoogheemraadschap AGV

-Waterkwantiteit

Aangegeven wordt dat de toename van de verharding gecompenseerd moet worden. Er is echter nog geen concrete keuze gemaakt over waar en op welke wijze de toename van verharding wordt gecompenseerd. Geadviseerd wordt om de gewenste keuze voor te leggen aan zowel AGV/Waternet als RWS.

Reactie:

Als gevolg van de voorgenomen wegverbreding zal er compensatie van de toename van verharding plaatsvinden. Op dit moment vindt nog overleg plaats over de exacte locatie/wijze van compensatie van deze toename van verharding. De gewenste keuze wordt tijdig voorgelegd aan AGV/ Waternet en Rijkswaterstaat.

-Kering

Op het punt waar de Klaprozenweg aansluit op de Cornelis Douwesweg/Steendokweg ligt een secundair directe kering. De kern- en beschermingszones van deze kering zijn niet op de plankaart ingetekend. Tevens is niet in beeld gebracht op welke wijze rekening wordt gehouden met deze kering. Waternet verzoekt de kern- en beschermingszone van de kering op te nemen op de plankaart en te bestemmen met de dubbelbestemming "Waterkering". Het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en

beschermingszones van de waterkering is watervergunningsplichtig.

Reactie:

De secundair directe waterkering met beschermingszone zal, voor zover deze is gelegen binnen het plangebied, worden opgenomen op de verbeelding met de dubbelbestemming "Waterkering". In de toelichting zal tevens worden vermeld dat de Keur van toepassing is en het uitvoeren van werkzaamheden in verband met de waterkering watervergunningplichtig is.

Voor werkzaamheden ter plaatse van de secundaire directe waterkering en de bijbehorende beschermingszone zal tijdig een watervergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur.

- namens de gemeente Amsterdam

- Grondwater

Niet in beeld is gebracht of de verbreding consequenties heeft voor het grondwater en zo ja, welke maatregelen genomen worden om eventuele negatieve effecten te compenseren.

Reactie:

Voor de reconstructie van de Klaprozenweg worden geen bemalingen voorzien. De werkzaamheden gaan niet dieper dan de grondwaterstand. Indien de werkzaamheden toch dieper moeten worden uitgevoerd, dan zal voor kleine bemalingen een Melding Grondwateronttrekking worden gedaan, inclusief een Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

- Tot slot

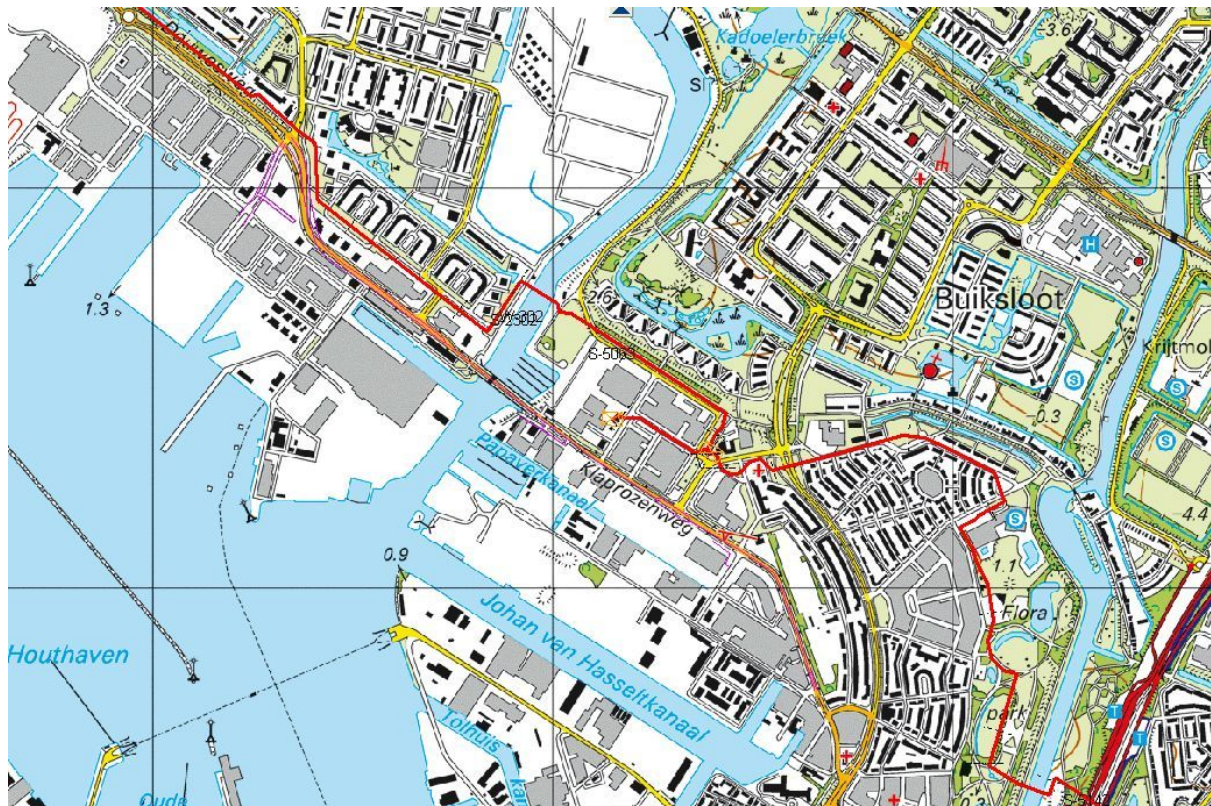
Vanwege de onvolledigheid van de waterparagraaf kan niet met zekerheid worden gezegd of alle relevante waterbelangen zijn benoemd. Ze gaan graag in overleg om in beeld te brengen voor welke aspecten mogelijk nog meer zorg is. Zij adviseren om na te gaan of RWS als mede waterbeheerder aan wil sluiten bij dit overleg. Mocht besloten worden geen overleg aan te gaan, zien zij graag een aangepaste waterparagraaf tegemoet, waarop Waternet nog kan reageren voordat het plan Verbreding Klaprozenweg ter inzage wordt gelegd.

Reactie:

In het kader van dit bestemmingsplan heeft afstemming met Waternet plaatsgevonden met het oog op de watertoets en de diverse bij het plan betrokken wateraspecten. Niet alle bevindingen uit dit overleg waren echter weergegeven in de toelichting van dit bestemmingsplan, de tekst van de waterparagraaf is nu wat dit betreft aangevuld

4. Gasunie

Gezien het feit dat er zich een leiding bevindt in de buurt van de voorgenomen ontwikkeling, verzoeken zij over de mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen tijdig overleg te plegen met de betreffende tracébeheerder. Daarnaast dient er te allen tijde een KLIC-melding (0800-0080 www.klic.nl) plaats te vinden; daarmee wordt dan ook informatie verschaft over de ligging van andere kabels en leidingen. Zie ook de bijgevoegde afbeelding.



Reactie: Voor de uitvoering van werkzaamheden zullen alle benodigde maatregelen worden getroffen met betrekking tot de aanwezige kabels en leidingen en er vindt regelmatig overleg plaats met de betreffende tracébeheerders.

In het kader van de wenstracéprocedure is er reeds overleg geweest met de tracébeheerder van Gasunie: hij heeft aangegeven dat de leiding van Gasunie zich buiten de werkgrenzen van het project bevindt.

5. Brandweer Amsterdam-Amstelland

Van de Brandweer Amsterdam-Amstelland is geen reactie ontvangen.

6. Bureau Monumenten & Archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft de volgende opmerkingen:

-Ten aanzien van Archeologie

De quickscan die BMA heeft gemaakt en de conclusie daarvan, is in het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg opgenomen, inhoudelijk heeft BMA daarom geen opmerkingen. Wel is het zo dat als bijlage 5 op pagina 351 niet de (begeleidende) brief is opgenomen zoals staat vermeld, maar de quickscan zelf. die is ook als bijlage 6 opgenomen en staat er dus dubbel in.

Reactie: Deze ommissie is inmiddels gecorrigeerd.

- Ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden

Het plangebied loopt rond de Mosveld/Papaverweg langs de begrenzing van het beoogde rijksbeschermd stadsgezicht (dat ligt globaal ten oosten daarvan). Uit het bestemmingsplan blijkt niet of de huidige bebouwing en stedenbouwkundige structuur verder ongewijzigd blijft.

Voor het gedeelte globaal ten westen van/rond de Papaverhoek/Papaverweg is door BMA in opdracht van het stadsdeel in 2003 een Cultuurhistorische Effectrapportage gemaakt. Hieruit blijkt dat er 'betekenisvolle cultuurhistorische bebouwing' en bijzondere karakteristieke elementen in de Papaverhoek zijn. Het is niet duidelijk of deze onderzoeksresultaten zijn meegenomen in het onderzoek, aangezien de wegverbreding voor dit deel onderdeel uit blijkt te maken van een ander bestemmingsplan. BMA verzoekt daarom voor beide voornoemde aspecten meer (detail)inzicht te verschaffen ten aanzien van de consequenties voor de bestaande bebouwing en aanwezige cultuurhistorische waarden.

Reactie:

Het beoogde rijksbeschermd stadsgezicht dat wordt bedoeld, is opgenomen in het aangrenzende vigerende bestemmingsplan 'Oud Noord'. In dat bestemmingsplan is -in overleg met BMA- in de regels (artikel 23 van de planregels) voor een aantal architectonische eenheden een beschermende regeling opgenomen, met name betrekking hebbend op de voorkomende kapvormen van woningen. De beschermende regeling heeft geen betrekking op het verkeersareaal.

Met dit bestemmingsplan voor verbreding van de Klaprozenweg worden geen wijzigingen voorzien in de aanwezige karakteristieke bebouwing en karakteristieke stedenbouwkundige structuur op de aan het bestemmingsplan aangrenzende gronden. Het onderhavige bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg voorziet in verbreding van de weg, maar daardoor wordt de stedenbouwkundige structuur van de Bloemenbuurt niet aangetast.

Een deel van de Klaprozenweg is recentelijk opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham (van kracht sinds 2 juni 2010, onherroepelijk sinds 18 november 2011). Dat gedeelte van de Klaprozenweg, dat rekening houdt met de voorgenomen verbreding van de weg, is dan ook voor het grootste gedeelte niet meegenomen in onderhavig bestemmingsplan. In het kader van het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham is in 2003 de bedoelde Cultuurhistorische Effectrapportage opgesteld. De resultaten hiervan zijn destijds meegenomen en verwerkt in het bestemmingsplan Buiksloterham.

Het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg heeft geen betrekking op gronden met cultuurhistorische waarden en heeft geen consequenties voor bestaande karakteristieke bebouwing en aanwezige cultuurhistorische waarden in de omgeving van het plangebied.

7. Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam

Het plan is getoetst aan de Structuurvisie Amsterdam 2040 en overige relevante beleidskaders. Geconcludeerd kan worden dat het plan past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie. Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

8. Stadsregio Amsterdam

Van de Stadsregio Amsterdam is geen reactie ontvangen.

9. Dienst Milieu- en Bouwtoezicht

Van de DMB is geen reactie ontvangen.

Verbreding Klaprozenweg (vastgesteld)

