Gemeente

Amsterdam

Bestemmingsplan Eerste Partiële Herziening Verbreding Klaprozenweg

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaanheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.N1403BPSTD-VG01
Datum print	7 Juli 2015
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**9**
2.1	Beschrijving plangebied	9
2.2	Vigerend juridisch-planologisch kader	10
Hoofdstuk 3	**Doel van de herziening**	**11**
Hoofdstuk 4	**Gevolgen van de herziening**	**13**
Hoofdstuk 5	**Uitvoeringsaspecten**	**15**
Hoofdstuk 6	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**17**
6.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	17
6.2	Participatie	18

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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 Overhoeks, Buiksloterham, De Bongerd 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-oevers goed te kunnen verwerken. Met het onherroepelijke bestemmingsplan 'Verbreding Klaprozenweg' wordt verbreding van de Klaprozenweg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Na het onherroepelijk van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg is gebleken dat een deel van de ligplaats van de woonboot aan het Koppelingspad nummer 1 ten onrechte niet als zodanig is bestemd. De woonboot zal worden terug geplaatst aan de kant van het Koppelingspad, ten noorden van de nieuwe brug 356. Daarom zal door middel van een kleine wijziging/ correctie in de planregeling (regels/ verbeelding) deze omissie worden hersteld.

Voor deze wijziging is een partiële herziening van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg gewenst. Bij deze herziening zal voorzien worden in de voorgestelde wijziging. De partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan worden herzien, inclusief een kleine aanpassing aan de plankaart. De overige regels van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg en de plankaart (verbeelding) blijven onverkort van toepassing.

1.2 Bevoegdheden

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.

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad echter besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging vormt de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten). De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam en een herverdeling van taken en bevoegdheden van de stadsdelen (welke bovendien overgaan in bestuurscommissies). Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen.

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

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving plangebied

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.

Deze herziening heeft slechts betrekking op een gedeelte van de ligplaats Koppelingpad nummer 1, gelegen aan de noordzijde van Brug 356.

2.2 Vigerend juridisch-planologisch kader

Het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg (NL.IMRO.0363.N1001BPSTD-VG02) werd op 29 mei 2013 vastgesteld door de Deelraad van Amsterdam Noord en is op 25 juli 2013 onherroepelijk geworden. De gronden die onder deze herziening vallen zijn bestemd als "Verkeer", met de aanduiding "brug".

Hoofdstuk 3 Doel van de herziening

Na het onherroepelijk van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg is gebleken dat een deel van de ligplaats van de woonboot aan het Koppelingspad nummer 1 ten onrechte niet als zodanig is bestemd. De woonboot zal worden terug geplaatst aan de kant van het Koppelingspad, ten noorden van de nieuwe brug 356. Daarom zal door middel van een kleine wijziging/ correctie in de planregeling (regels/ verbeelding) deze omissie worden hersteld.

Voor deze wijziging is een partiële herziening van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg gewenst. Bij deze herziening zal voorzien worden in de voorgestelde wijziging. De partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan worden herzien, inclusief een kleine aanpassing aan de plankaart. De overige regels van het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg en de plankaart (verbeelding) blijven onverkort van toepassing.

Tijdens de voorbereiding van deze bestemmingsplanherziening is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 16 april 2014 een belangrijke uitspraak gedaan inzake woonboten. Kortgezegd is het gevolg van deze uitspraak dat (vrijwel alle) woonboten als 'bouwwerk' dienen te worden aangemerkt. Dit betekent dat in principe voor deze drijvende woningen, net als woningen op de wal, een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning) nodig is. Voor de meeste bestaande woonboten bestaat echter de verwachting dat zij niet voldoen of kunnen voldoen aan alle eisen uit het Bouwbesluit.

In afwachting van aanpassing van de wetgeving wat dit betreft, is op 1 juli 2014 door het college van B&W besloten om met het 'Gedoogkader Woonboten' er in te voorzien dat tijdelijk en onder voorwaarden, het innemen van een ligplaats, het vervangen en verbouwen van woonboten (die voor 16 april 2014 nog niet als bouwwerk werden aangemerkt) toe wordt gelaten. Bij het innemen van een bestaande ligplaats zal niet actief worden gevraagd om een omgevingsvergunning voor het bouwen en niet actief worden gehandhaafd. Uitgangspunt is de bestaande situatie. In geval van vervanging of verbouwen van een bestaande woonboot zal worden beoordeeld of een omgevingsvergunning bouwen kan worden verleend of een gedoogbeschikking aan de orde is. Voorwaarden voor het verlenen van een gedoogbeschikking zijn o.a. dat er een ligplaatsvergunning op grond van de Vob moet zijn afgegeven en dat de woonboot/ ligplaats moet passen binnen de bestemming van het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Aan deze laatste voorwaarde kan niet worden voldaan zonder deze bestemmingsplanherziening/ -correctie (herstel van de omissie waarbij een gedeelte van een vergunde ligplaats is wegbestemd/ onder het overgangsrecht is gebracht). Na deze herziening kan de woonboot/ligplaats aan het Koppelingspad nummer 1 weer voldoen aan de voorwaarden van het onlangs bestuurlijk vastgestelde gedoogkader.

Volledigheidshalve is echter in de planregels van deze herziening de regeling met betrekking tot de woonboot/ligplaats niet alleen alsnog ondergebracht in de gebruiksregels van het bestemmingsplan, maar óók in de bouwregels van het bestemmingsplan "Verbreding Klaprozenweg". Dit om er voor te zorgen dat er in de nabije toekomst geen belemmeringen ontstaan bij het terugplaatsen van de tijdelijk verplaatste woonboot, ná het gereedkomen van de reconstructie van de Klaprozenweg/ bouw van de nieuwe brug.

Uitgangspunt bij de herzieningsregels is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de planregels en -systematiek van het ter plaatse vigerende 'moederplan' Verbreding Klaprozenweg en het aangrenzende vigerende bestemmingsplan 'De Bongerd', waarbinnen een deel van de ligplaats zich bevindt.

Hoofdstuk 4 Gevolgen van de herziening

De ruimtelijke en milieugevolgen van het project Verbreding Klaprozenweg zijn reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Verbreding Klaprozenweg' zorgvuldig onderzocht. De wijziging die met deze herziening wordt beoogd, bestaat in feite uit het mede bestemmen van de huidige ligplaats voor de woonboot op het adres Koppelingpad nummer 1. Het gaat om het vastleggen van de legale, vergunde situatie. Een deel van de ligplaats is reeds opgenomen in het aangrenzende onherroepelijke bestemmingsplan 'De Bongerd'; het deel dat binnen het plangebied 'Verbreding Klaprozenweg' ligt wordt met deze planherziening alsnog positief bestemd. De wijziging heeft geen gevolgen voor de omgeving.

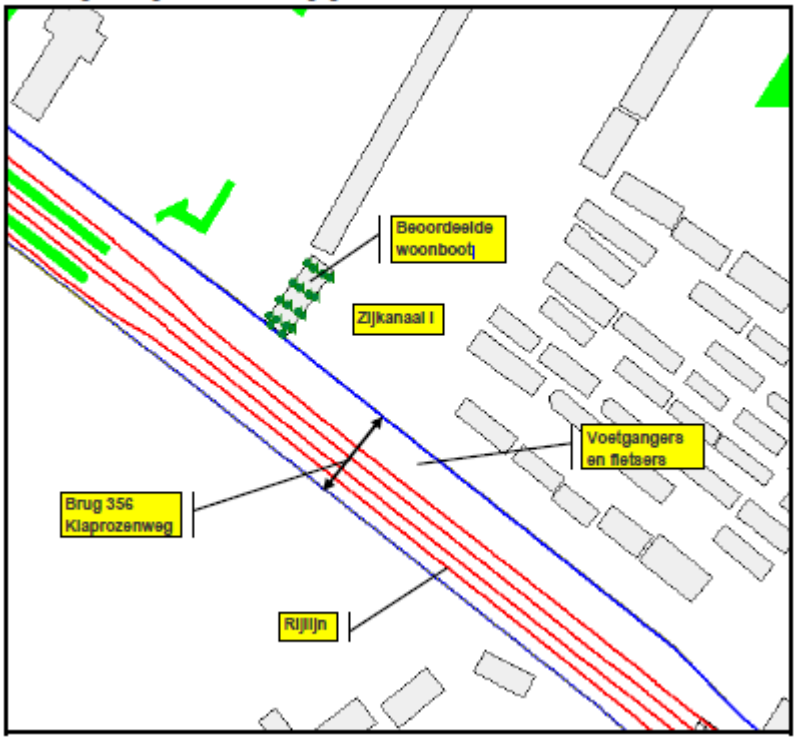
Akoestisch onderzoek

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai.

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als na het fysiek aanpassen van een weg de geluidbelasting toeneemt met 1,50 dB en hoger. Als de geluidbelasting met niet meer dan 1.49 dB toeneemt is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en kunnen de aanpassingen aan de weg zonder strijd met deze wet worden uitgevoerd.

In het kader van deze herziening is op 15 december 2013 in opdracht van de gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, door het bureau LBP Sight akoestisch onderzoek verricht (kenmerk VO85448ad.00001.rw, zie Akoestisch onderzoek). Aangezien ná het afronden van de werkzaamheden ten behoeve van de verbreding van de Klaprozenweg de woonboot aan het Koppelingpad weer teruggeplaats zal worden, is de toekomstige geluidbelasting (2020/2030) voor deze ligplaats berekend.

In de volgende figuur is de locatie gegeven van de woonboot, situatie 2020/2030



Uit het rapport kan worden geconcludeerd dat de hoogste geluidbelasting van de gevel van de woonboot voor de situatie 2020/2030 57 dB is en de hoogste geluidbelasting van het dak 61 dB.

De hoogste geluidbelasting van de gevel van de woonboot voor de situatie 2011 61 dB is en de hoogste geluidbelasting van het dak 61 dB.

Er is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, omdat de toename van de geluidemissie- grotendeels- teniet wordt gedaan door de afschermende werking van de nieuwe brug , na verbreding van de Klaprozenweg. Vanuit de optiek van de Wgh bestaat er dan ook geen belemmering tot de voorgenomen aanpassing van de Klaprozenweg.

Hoofdstuk 5 Uitvoeringsaspecten

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de deelraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig 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.

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.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

1. Rijkswaterstaat;
2. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
5. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht-Waternet
6. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
7. Dienst Ruimelijke Ordening gemeente Amsterdam

Van Rijkswaterstaat, Waternet en de DRO hebben wij een reactie ontvangen. Rijkswaterstaat en de DRO hebben aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben. Van de andere instanties is geen reactie ingekomen. De ontvangen reactie van Waternet is hieronder samengevat.

- reactie Waternet

Waternet heeft het toegezonden document voorgelegd aan haar toezichthouders. Zij hebben het volgende nautische advies opgemaakt:

Na terugplaatsing zal de woonboot gedeeltelijk onder de brug worden afgemeerd. Het is volgens het bepaalde in artikel 7.02, eerste lid onder d uit het Binnenvaartpolitiereglement, niet toegestaan om onder een brug af te meren. Dit betekent dat er nautisch bezwaar is om de woonboot terug te plaatsen op een zodanige wijze dat hij gedeeltelijk onder de brug komt te liggen.

Ervan uitgaande dat de boot zodanig kan worden afgemeerd dat hij niet geheel of gedeeltelijk onder de brug komt te liggen en hij komt te liggen voor de zijdoorvaartopening van de brug Klaprozenweg zal deze doorvaart niet toegankelijk zijn voor de scheepvaart. In beginsel zal dat geen probleem opleveren. Er dient dan wel aan beide zijden van de brug een verkeersteken model A.1 uit bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) te worden geplaatst boven deze zijdoorvaartopening.

reactie:

In deze partiele herziening is het uitgangspunt om de regeling van het onherroepelijke bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg zo veel mogelijk in stand te laten. Doel van het bestemmingsplan is slechts om het gedeelte van de ligplaats van de woonboot aan het Koppelingspad nummer 1 dat ten onrechte niet als zodanig is bestemd, alsnog mede als ligplaats te bestemmen.

Na terugplaatsing zal de woonboot tegen de brug aan komen te liggen, niet eronder. De breedte van de brug die op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan mogelijk is, zal namelijk niet geheel worden benut. Daarom is de aanduiding van 'woonschepenligplaats' opgenomen tot de rand van de brug (op basis van het definitieve ontwerp van de brug). Voor wat betreft de locatie van de aanduiding en de systematiek van bestemmen is aangesloten bij de wijze van bestemmen als in het aansluitende vigerende bestemmingsplan 'De Bongerd', waar het grootste deel van de woonboot zich in bevindt. Er is daarbij wel gekozen voor het handhaven van de bestemming 'Verkeer', aangezien binnen deze bestemming de betreffende gronden ook voor 'water' zijn bestemd.

Het plaatsen van de vereiste verkeerstekens op basis van het BPR, zoals door u aangegeven, zal door de gemeente worden meegenomen bij de uitvoering van het wegverbredingsproject.

6.2 Participatie

Aangezien het gaat om een kleine reparatie van een zeer recent vastgesteld (en onherroepelijk) bestemmingsplan, is besloten in het voorstadium van de procedure af te zien van het ter inzage leggen van de stukken en het bieden van gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen (inspraak). Op grond van de Inspraakverordening van het stadsdeel Amsterdam-Noord hoeft geen inspraak te worden verleend als dat tot gevolg heeft dat er tweemaal of vaker over hetzelfde onderwerp inspraak wordt verleend. Op het bestemmingsplan Verbreding Klaprozenweg is in november 2012 inspraak verleend.

In het kader van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zal een ieder de mogelijkheid hebben om een zienswijze in te dienen.