Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.N2003BPGST-VG02
Datum print	17 November 2025
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Leeswijzer	10
Hoofdstuk2	**Plankader**	**11**
2.1	Ligging en begrenzing	11
2.2	Doelstelling	11
2.3	Geldend planologisch kader	11
2.4	Beschrijving van het plangebied	14
2.5	Geschiedenis van het plangebied	14
Hoofdstuk3	**Beleidskader**	**19**
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk4	**Het ruimtelijk kader**	**27**
4.1	Programma Klaprozenbuurt 2	27
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	28
Hoofdstuk5	**Milieu- en omgevingsfactoren**	**31**
5.1	Inleiding	31
5.2	Milieueffectrapport	31
5.3	Verkeer en parkeren	31
5.4	Geluid	32
5.5	Electromagnetische velden	38
5.6	Bedrijven en milieuzonering	39
5.7	Luchtkwaliteit	45
5.8	Bodem	47
5.9	Cultuur en archeologie	47
5.10	Duurzaamheid	48
5.11	Externe veiliheid	51
5.12	Natuur en landschap	56
5.13	Stikstof	59
5.14	Water	60
Hoofdstuk6	**Juridische planbeschrijving**	**67**
6.1	Algemeen	67
6.2	Planopzet	67
6.3	Planregels	67
6.4	Artikelgewijze toelichting	68
Hoofdstuk7	**Economische uitvoerbaarheid**	**73**
7.1	Investeringen en opbrengsten	73
7.2	Grondexploitatiewet	73

Hoofdstuk8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 75

8.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro) 75
8.2 Participatie 75
8.3 Procedure 76

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

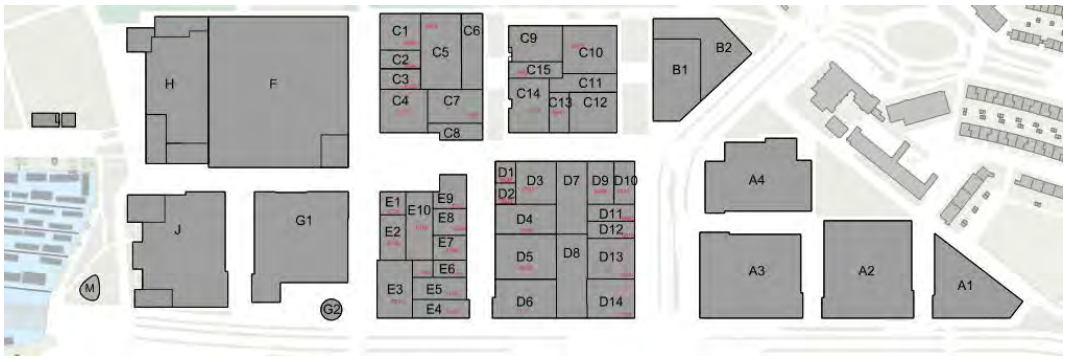
1.1 Aanleiding

Het projectgebied Klaprozenbuurt, nu grotendeels een extensief gebruikt bedrijventerrein, ligt als een puzzelstuk tussen de ontwikkelgebieden aan de Noordelijke IJ-oever (Buiksloterham en NDSM-werf) en de bestaande woonbuurten (Banne-Buiksloot, Bloemenbuurt). Het gebied is aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw in het kader van Koers 2025, een integrale stadsbrede ontwikkelstrategie voor de bouw van 50.000 woningen.

In de Investeringsnota Klaprozenbuurt van januari 2020 zijn de belangrijkste programmatische uitgangspunten vastgelegd en verdeeld over de blokken in het gebied. Er is uitgegaan van 250.000 m2 bvo in het projectgebied, waarvan 200.000 m2 bvo wonen.

Op 13 februari 2020 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Klaprozenbuurt vastgesteld. Naar aanleiding van een tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan op 16 juni 2021 opnieuw vastgesteld. Inmiddels is het bestemmingsplan geheel onherroepelijk.

Het bestemmingsplan Klaprozenbuurt voorziet alleen voor het zuidoostelijk deel (blokken A1 t/m A4) van het plangebied in rechtstreekse bouwtitels voor de transformatie van het gebied. De overige gronden van het plangebied hebben conserverende bestemmingen met wijzigingsbevoegdheden. De wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen om ook de rest van het plangebied te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied.



Afbeelding 1.1: Blokken Klaprozenbuurt (bron: Investeringsnota Klaprozenbuurt)

In het bestemmingsplan en de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheden zijn het bouwvolume, het maximum aantal woningen en de niet-woonfuncties verdeeld en gemaximeerd over de verschillende deelgebieden. Het bestemmingsplan gaat per wijzigingsgebied uit van een (1) maximaal bvo totaal, (2) maximum aantal woningen en (3) maximum bvo per overige functie.

Inmiddels wordt uitvoering gegeven aan het bestemmingsplan. Deels gebeurt dat door het sluiten van contracten en het verlenen van vergunningen in het rechtstreeks bestemde deel (blokken A1 t/m A3) en deels door het contracteren met ontwikkelende partijen in de plandelen waarop een wijzigingsbevoegdheid rust (de blokken B, C, D en E).

Bij het uitvoeren van de bouwplannen, het sluiten van overeenkomsten en naar aanleiding van voortschrijdend inzicht is gebleken dat de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsregels niet geheel bruikbaar zijn om als kader te dienen voor de beoogde ontwikkeling van het gebied. De

knelpunten hebben betrekking op het aantal woningen en de beperkte mogelijkheden om economische functies uit te wisselen tussen de verschillende bouwblokken.

Woonprogramma

Het woonprogramma dat in de Investeringsnota is voorzien is per blok uitgedrukt in een maximum brutovloeroppervlak (bvo) per bouwblok. Dit is vervolgens vertaald in de regels van het bestemmingsplan door de bvo's te delen door een gemiddelde woninggrootte van 100 m2 bvo per woning.

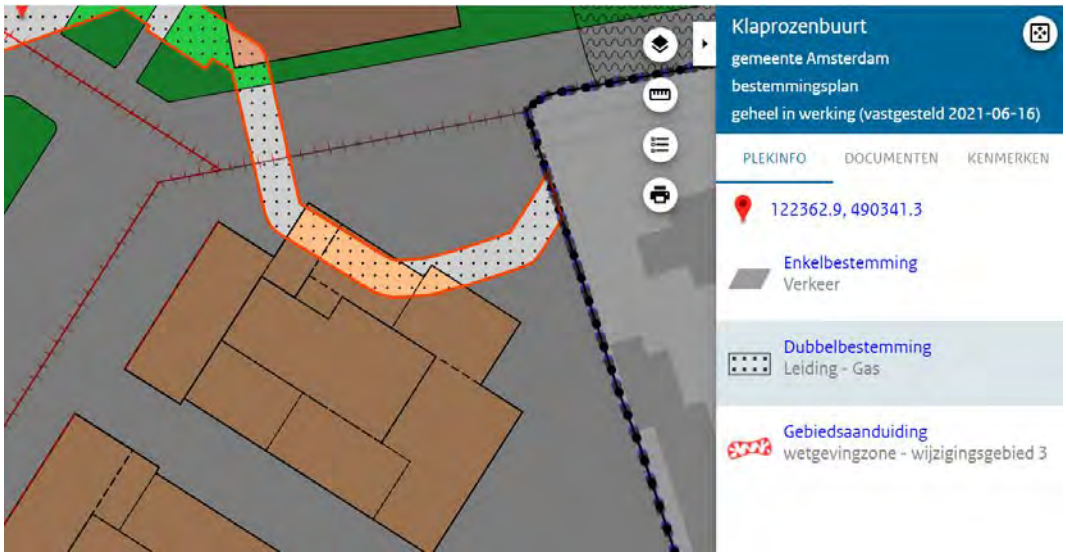
Bij de uitvoering van het bestemmingsplan wordt nog steeds ingezet op een zo divers mogelijk woningaanbod met verschillende woninggroottes en verschillende segmenten (sociale huur, middeldure en vrijesector woningen). Echter is in de praktijk gebleken dat binnen sommige blokken meer kleine woningen noodzakelijk zijn om de economische uitvoerbaarheid haalbaar te maken en hierdoor, binnen het maximale volume van 200.000 m2 bvo aan wonen, meer woningen worden gerealiseerd dan op basis van het bestemmingsplan en de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheden is voorzien.

Niet-woonprogramma

Het invullen van het niet-woonprogramma stuit in de praktijk op een aantal te rigide bepalingen waarbij het niet-woon programma is toegedeeld naar de wijzigingsgebieden en daarmee niet kan worden uitgewisseld tussen bouwblokken. Er is daarom een gebrek aan de gewenste flexibiliteit bij het inpassen van economische functies; dit knelt met bestuurlijke ambities omtrent productieve bedrijvigheid en de herhuisvesting van bestaande bedrijvigheid.

Verleggen gasleiding

In blok A4 is een school voor basisonderwijs voorzien. Ter plaatste van dat bouwblok ligt nu nog een hogedruk gasleiding. Deze gasleiding is in het bestemmingsplan Klaprozenbuurt opgenomen met de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'.



Afbeelding 1.2: Ligging dubbelbestemming 'Leiding - Gas'

Inmiddels is het nieuwe tracé van deze gasleiding overeen gekomen met de Gasunie.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt de te verplaatsen gasleiding planologisch ingepast op de plek van het nieuwe tracé op een grotere afstand van blok A4. De beperkende regels als gevolg van de dubbelbestemming voor het realiseren van de in dit blok geprojecteerde school komen daarmee te vervallen op de huidige plek van de gasleiding.

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de genoemde knelpunten opgelost. Voor de plandelen van de Klaprozenbuurt waar dit bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2 betrekking op heeft worden dus geen wijzigingsplannen opgesteld maar wordt voorzien in nieuwe bestemming (Gemengd) op basis waarvan de herontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

1.1.1 Crisis-en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) is van toepassing op het onderhavige bestemmingsplan en op de bestemmingsplanprocedure. Dit, vanwege het feit dat er sprake is van een project met meer dan 11 woningen. Zie Crisis- en herstelwet (Chw), artikel 1.1, lid 1 jo Bijlage I, lid 3, sub 3.1 "ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden". Het voordeel hiervan is dat de (beroeps-)procedures korter zijn onder vigeur van de Crisis- en herstelwet (Chw). Zo duurt de behandeling van een beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een half jaar in plaats van de normale termijn van een jaar.

Het project Klaprozenbuurt maakt tevens deel uit van de projecten in het kader van de 'Koers 2025' die zijn aangemeld als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte in de 17e tranche van de Chw. Deze 17e tranche is met het Besluit van 25 januari 2019 in werking getreden (Staatsblad 53 d.d. 15 februari 2019).

De projecten in het kader van Koers 2025 zijn opgenomen in artikel 7c, lid 17 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De bepalingen van artikel 7c zijn hierdoor op het bestemmingsplan "Klaprozenbuurt 2" van toepassing, waardoor er een bestemmingsplan met een verbrede reikwijdte kan worden opgesteld. Hierdoor wordt het onder meer mogelijk om:

- In het bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een bij die regels aan te geven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Daarbij kan worden bepaald dat de beleidsregels worden vastgesteld door de raad of door burgemeester en wethouders;
- Kostenverhaal uit te stellen tot bij een omgevingsvergunning voor het bouwen;
- Af te wijken van geluidwetgeving om het akoestisch onderzoek beter af te stemmen op het detailniveau en de fase van voorbereiding van het bestemmingsplan;
- Het besluit hogere waarden deel uit te laten maken van het bestemmingsplan.

Het bevoegd gezag mag deze experimenteerruimte benutten maar is daartoe niet gehouden.

1.2 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad (30 mei 2017) is het plangebied Klaprozenbuurt aangewezen tot grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de voorbereiding van het bestemmingsplan bij het college van B&W ligt. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsregeling.

Omdat het bestemmingsplan Klaprozenbuurt van zeer recente datum is wordt voor een aantal hoofdstukken, waaronder bijvoorbeeld de beleidsparagraaf, in dit bestemmingsplan kortheidshalve verwezen naar het bestemmingsplan Klaprozenbuurt.

De toelichting van dit wijzigingsplan bestaat uit 8 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven. Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt ingegaan het voorgaande juridisch-planologisch kader. In hoofdstuk 3 wordt verwezen naar het beleidskader zoals dat is opgenomen in het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1). In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het ruimtelijk kader, het te realiseren programma en de stedenbouwkundige kaders. In de hoofdstukken 5 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). In hoofdstuk 8 wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven. Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en de regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Klaprozenbuurt 2' wordt globaal als volgt begrensd:

De zuidgrens van het plangebied is de Klaprozenweg, de westgrens is de Draaierweg. De noordgrens loopt langs de Metaalbewerkersweg en de oostgrens wordt bepaald door de Klimopweg.



Afbeelding 2.1: Plangrens bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

2.2 Doelstelling

Het nieuwe bestemmingsplan 'Klaprozenbuurt 2 heeft als doel om te functioneren als toetsingskader voor de transformatie van het gebied.

2.3 Geldend planologisch kader

Er geldt voor dit gebied het bestemmingsplan Klaprozenbuurt, vastgesteld op 13 februari 2020 en de reparatie van dat plan zoals vastgesteld op 16 juni 2021.

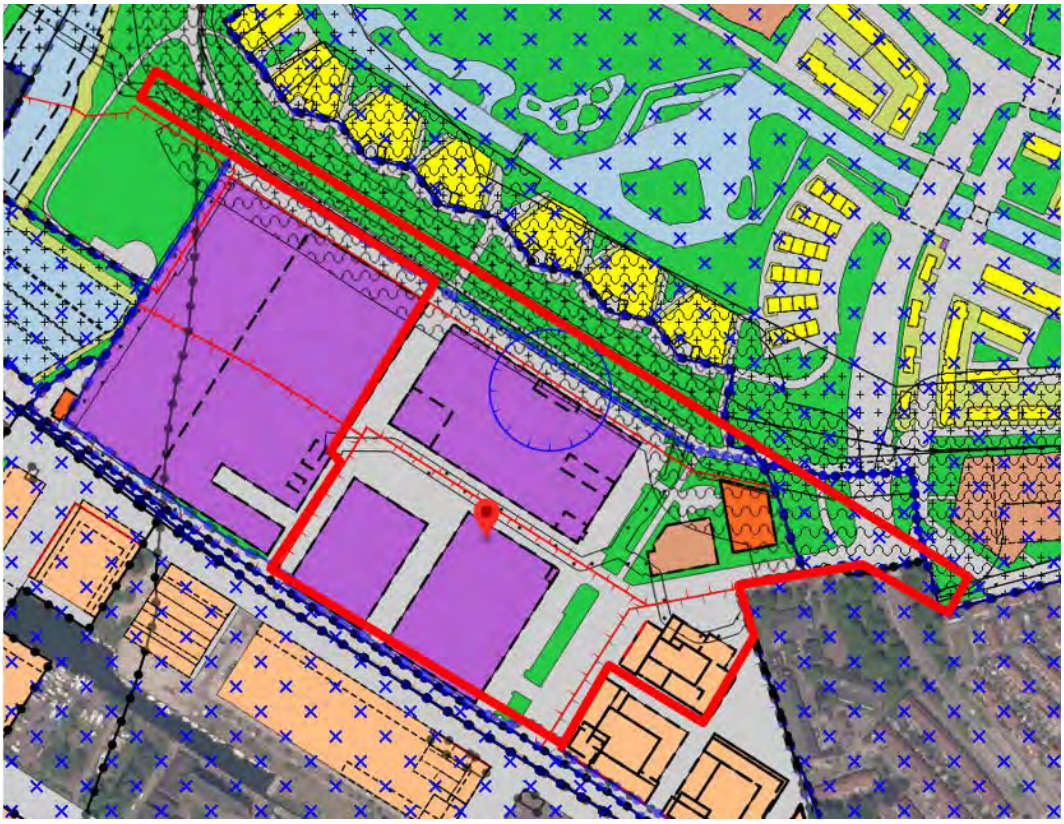
Bestemmingsplan 'Klaprozenbuurt'

De volgende bestemmingen komen voor in het plangebied:

- Bedrijf
- Gemengd
- Groen
- Horeca
- Maatschappelijk
- Verkeer
- Leiding – Gas
- Waarde – Cultuurhistorie
- Waterstaat – Waterkering

In de bestemmingen Bedrijf zijn bedrijven toegestaan die vallen onder categorie 1, 2 of 3.1 in de van de regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen. Er zijn een aantal maatbestemmingen opgenomen voor reeds gevestigde bedrijven met een hogere milieucatagorie:

- op het adres Metaalbewerkerweg 19, een garagebedrijf - categorie 3.2;
- op het adres Polijsterweg 7, een autoschadeherstelbedrijf - categorie 3.2;
- op het adres Polijsterweg 9, een drukkerij - categorie 3.2;
- op het adres Polijsterweg 15, een smederij - categorie 3.2;
- op het adres Slijperweg 6, een voedingsmiddelenfabriek - categorie 4.1.



Afbeelding 2.2: Uitsnede uit bestemmingsplan 'Klaprozenbuurt', plangebied binnen de rode lijn (bron: ruimtelijkeplannen).

Wijzigingsbevoegdheden

Omdat een aanmerkelijk deel van het te transformeren terrein de komende jaren nog zal worden

gebruikt ten behoeve van de bestaande bedrijvigheid is er in het bestemmingsplan Klaprozenbuurt voor gekozen om de nieuwe ontwikkelingen door middel van wijzigingsbevoegdheden op te nemen. Op die manier kan er bij een voldoende concrete ontwikkeling, die voldoet aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en milieutechnisch inpasbaar is, mee worden gewerkt door middel van een wijzigingsplan.

In de wijzigingsregels is het totaalprogramma weergegeven dat binnen de verschillende wijzigingsgebieden tezamen kan worden gerealiseerd. Per wijzigingsbevoegdheid is een deelprogramma van de totale ontwikkeling opgenomen. Zoals aangegeven in 1.1 volstaan de wijzigingsregels niet overal voor de beoogde uitontwikkeling van het plangebied.

Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders'

Het beleid ten aanzien van grondwaterneutrale kelders is in 2021 vastgelegd door middel van het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' (vastgesteld op 7 oktober 2021). De basis hiervoor wordt gevormd door het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam waarmee wordt getracht ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen.

Voorbereidingsbesluit Darkstores/flitsbezorgers

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 26 januari 2022 het voorbereidingsbesluit darkstores met flitsbezorging genomen. Besloten is dat een paraplubestemmingsplan wordt voorbereid voor een gebied dat bestaat uit het gehele grondgebied van Amsterdam. Met het voorbereidingsbesluit wordt bepaald dat het voor het gehele grondgebied van Amsterdam verboden is om het gebruik van gronden en/of bouwwerken te wijzigen naar vormen van bedrijfsvoering die blijkens hun reclame-uiting, presentatie, assortiment of bedrijfsvoering zijn te kwalificeren als zogenoemde flitsbezorgdiensten vanuit darkstores. Waarbij darkstores en flitsbezorgdiensten bijzondere vormen van bedrijfsvoering zijn die niet zijn gericht op het klassieke winkelen, in de zin dat mensen ter plaatse komen om producten te vergelijken en uit te kiezen, en worden als volgt gedefinieerd:

a. flitsbezorgdiensten zijn bezorgdiensten van online bestelde consumentenproducten, met de bedoeling deze binnen zeer korte termijn te bezorgen, bij de besteller;
b. darkstores zijn overwegend opslagruimtes met consumentenartikelen, veelal dagelijkse goederen, al dan niet met een afhaalloket of afhaalbalie, niet of slechts in zeer beperkte mate toegankelijk voor winkelend publiek;

Het voorbereidingsbesluit is met ingang van 27 januari 2022 in werking getreden en geldt voor een periode van één jaar.

Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters

Voor het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam geldt het voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters' zoals vastgesteld op 16 februari 2022. Dit plan beoogd in voorbereiding van een algemene maatregel van bestuur, de komst van nieuwe hypercale datacenters tegen te gaan.

2.4 Beschrijving van het plangebied

2.4.1 Ruimtelijke opbouw

Het plangebied wordt gekenmerkt door twee structuurelementen, namelijk de wegen- en waterstructuur. Ten zuiden van het plangebied ligt de Klaprozenweg wat een belangrijke doorgaande (stroom)weg van oost naar west is. Ten noorden van het plangebied ligt de Metaalbewerkerweg, een weg naar de noordkant van het stadsdeel (Landsmeerderdijk). En tenslotte aan de oostkant ligt de Floraweg die een belangrijke ontsluiting richting het westen van het stadsdeel is. De Klaprozenweg is in 2018 geherprofileerd.

Een ander structuurelement in het plangebied is het water. Hoewel in het plangebied niet veel oppervlaktewater aanwezig is, ligt het plangebied nabij de belangrijkste scheepvaartverbinding die bestaat uit het Noordhollandsch kanaal en daarop volgende kanalen. Zijkanaal I wordt niet meer als vaarroute gebruikt en heeft nu de functie als gracht ten behoeve van waterberging die rondom de gerealiseerde woonwijken loopt en is daarmee onderdeel gaan uitmaken van het woonmilieu. Rondom het plangebied bevinden zich diverse waterlopen die naast een utilitaire ook een recreatieve betekenis hebben gekregen.

De openbare ruimte binnen het plangebied Metaalbewerkerweg en omgeving is enige jaren terug geherprofileerd. Hoewel dit ten koste is gegaan van de grootte van de openbare ruimte, oogt deze nog steeds weids.

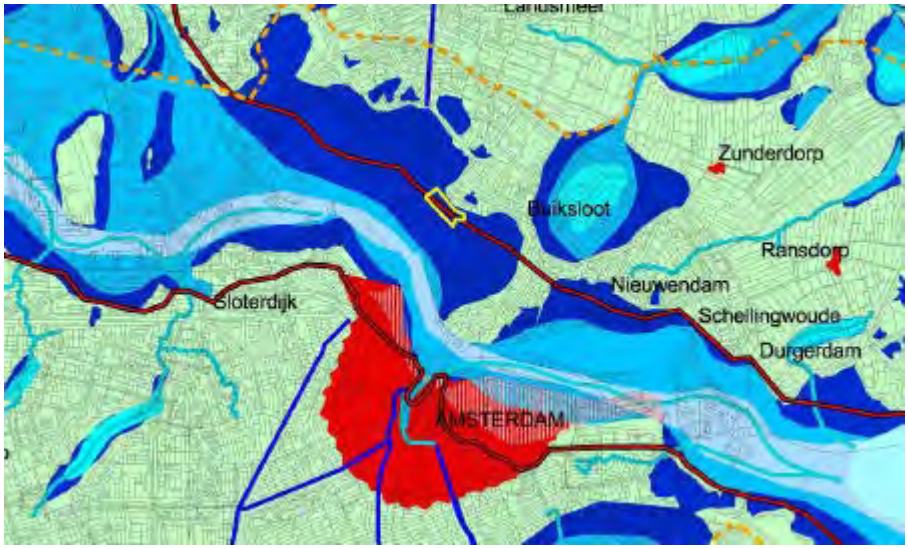
2.4.2 Functionele opbouw

In de wederopbouwperiode van de vorige eeuw is het plangebied Metaalbewerkerweg en omgeving in ontwikkeling gekomen. Aanvankelijk maakte het plangebied deel uit van het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltterrein-west. Dit industrieterrein bood ruimte aan zware industrie en havengebonden bedrijvigheid. Pas in 2008 maakt het plangebied Metaalbewerkerweg en omgeving geen deel meer uit van dit gezoneerde industrieterrein doordat met de vaststelling van het bestemmingsplan Eerste herziening, Banne Buiksloot de zogenaamde 'grote lawaaimakers' zijn uitgesloten. Dit maakte overigens mede de weg vrij om het gebied Buiksloterham van werken naar wonen te transformeren.

Het plangebied Metaalbewerkerweg en omgeving heeft min of meer altijd een werkfunctie gehad. Deze functie heeft zich in de loop der tijd en allerlei ontwikkelingen als het ware geëvolueerd van industrieterrein naar bedrijfsterrein waar zich kleine (stadsverzorgende) bedrijven hebben gevestigd gecombineerd met de vestiging van grootschalige (perifere) detailhandel.

2.5 Geschiedenis van het plangebied

De Metaalbewerkerweg en omgeving bevindt zich in de Buiksloterhampolder en voor een klein deel in het IJ. Voordat deze polder in de 19de eeuw werd drooggelegd, was dit gebied onderdeel van de waterloop van het IJ. Het huidige stroomgebied van het IJ was het resultaat van landschappelijke ontwikkelingen in de 12de - 14de eeuw. Tijdens stormvloeden in die periode werd onder meer de veenrug tussen het Oer-IJ en het Almere, het huidige IJsselmeer, weggeslagen en werd het oorspronkelijke smalle IJ aanzienlijk breder door veenafslag.



Afbeelding 2.3 De ligging van het plangebied (geel) weergegeven binnen een reconstructie van de middeleeuwse ontwikkeling van het IJ waarbij de oorspronkelijke smalle waterloop (zeer lichtblauw) zich door stormvloeden in de 12 de eeuw (lichtblauw) en 14 de eeuw (donkerblauw) verbreedde, met de zeedijk (rood) uit circa 1350.

Vanaf de Middeleeuwen tot aan het einde van de 19de eeuw was het IJ de belangrijkste vaarroutetussen Amsterdam en Haarlem. Vooral werd in toenemende mate gebruik gemaakt van het IJ voor het transport en de overslag van goederen in de Amsterdamse haven die zeeschepen aanvoerden via de Zuiderzee en de vaargeulen langs Pampus. De Buiksloterham was een inham aan de noordkant van het IJ tussen de landtong De Nes in het westen, de landtong Volewijk in het oosten en de eeuwenoude Waterlandse Zeedijk, die rond 1300 op grote lijnen haar huidige vorm kreeg en nog altijd als zodanig herkenbaar is, aan noordkant. Het gebied was sinds 1819 in gebruik als stortplaats voor baggergrond uit de Amsterdamse havens en grachten. De gemeente Amsterdam begon in 1848 als werkverschaffingsproject met de drooglegging van de Buiksloterham, maar het werk werd al snel wegens geldgebrek stil gelegd, waarna in 1851 F.W.J. Beukelaar als particulier de concessie kocht voor de inpoldering inclusief de uitgevoerde werken en de rechten op ondergrond. Door hem werd de polder ingedijkt en drooggemalen. De nieuw gewonnen grond kreeg een agrarische bestemming. In 1877 werden alle polders in Noord bij wet van 1877 bij de gemeente Amsterdam gevoegd.



Afbeelding 2.4 Het plangebied (rood omlijnd) op de Topografisch Militaire Kaart uit 1854

een verkaveling van percelen haaks hierop. Nadat de polder weer Amsterdams bezit was geworden, besloot men het te bestemmen tot industriegebied met tentoonstellingsruimte en later ook tot woongebied. Rond 1900 ontstond ruimtebehoefte voor ondermeer grote scheepswerven, toeleverende bedrijven en grootschalige fabrieken. In 1901 stelde het gemeentebestuur daarom de 'Commissie voor het ontwerpen van een plan tot uitbreiding van de bebouwde kom der gemeente Amsterdam benoorden het IJ' in. Een groot deel van de Buiksloterham werd daarin omgevormd tot industrieterrein met in het oostelijke deel woningbouw (zoals de Van der Pek- en Bloemenbuurt).In 1906 werd dit plan vastgesteld. Uiteenlopende bedrijven vestigden zich in de loop van de 20e eeuw van zuid naar noord in de rest van de polder, waarbij de meest recente bedrijven ten noorden van de Klaprozenweg kwamen. Daaronder bevond zich het eerste olieopslagbedrijf van Amsterdam, precies op de plek van het latere Shell Research Laboratorium - nu Overhoeks, de Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker aan de Papaverweg en de Amsterdamse Vuilverbrandingsinstallatie aan het Papaverkanaal. Verder waren er ook enkele publieke functies waaronder tentoonstellingsterreinen en horeca maar die waren allemaal voor 1940 alweer verdwenen.

Wegens niet aflatende twijfels of de investeringen ook wel de verwachte opbrengsten op zouden leveren, liet het stadsbestuur echter na haar plannen uit 1906 op een consequente wijze uit te voeren. Het Hoofdkanaal (1919 Johan van Hasseltkanaal) dat oost-west door de Buiksloterham had moeten lopen, werd vanaf 1908 deels gegraven, maar nooit voltooid. De ruimtelijke ontwikkeling van de Buiksloterhampolder wordt vanaf 1906 gekenschetst door een hoofdstructuur van insteekkanalen en wegen en de uitvoering van enkele (spoor)pontveren, waaronder het Distelveer. Hiermee ging de oorspronkelijke structuur van de polder geheel verloren: om de grond bouwrijp te maken hoogde men het terrein flink op en de nieuwe structuur had niets met de oude te maken. Alleen de Grasweg volgt nog de loop van de zuidwestelijke ringdijk en ringsloot rond de polder. Binnen het plangebied werd rond 1920 het Buiksloterkanaal gegraven dat in de jaren 30 echter weer gedempt werd. Sinds 1963 loopt hier de Slijperweg. Het gebied Metaalbewerkerweg e.o. staat in de partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingplan uit 1959 als 'nog te ontwikkelen industrieterrein'. In het bestemmingsplan Banne Buiksloot (1969) is voor het eerst de huidige verkaveling te zien.

Waterlandse Zeedijk

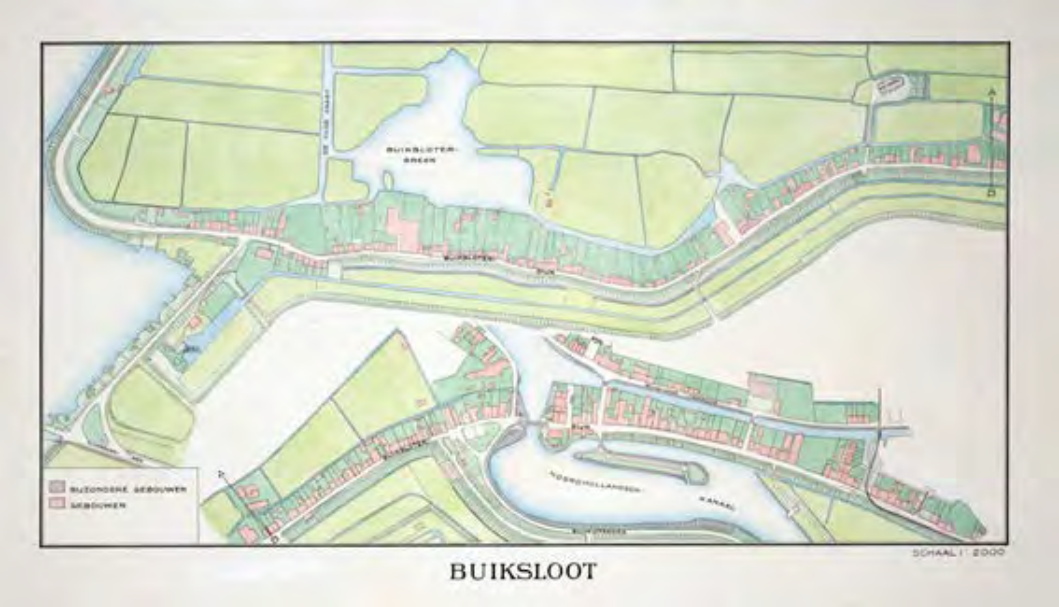
De Waterlandse Zeedijk is een uniek cultuurhistorisch en landschappelijk element, dat de

ontstaansgeschiedenis van Noord vertelt: een stadsdeel dat ontstaan is langs de kenmerkende dijkdorpen in een structuur van lintbebouwing. De Waterlandse Zeedijk is afgebouwd rond 1300 en wordt aangemerkt als provinciaal monument. Op de Waterlandse Zeedijk waren verschillende lintdorpen gelegen, waaronder Buiksloot. De dijkdorpen grensden enerzijds aan het open water (de huidige Buiksloterham) en anderzijds aan veeweide gebied (de huidige Banne).

Op het onderdeel van de Waterlandse Zeedijk binnen het plangebied stonden tientallen binnendijkse dijkwoningen, onderdeel van het dijkdorp Buiksloot. Ten behoeve van een oost-west autoverbinding zijn deze dijkwoningen in de jaren '60 gesloopt. De oorspronkelijke dijk is alleen opgehoogd met een breder wegtalud. De autoverbinding is uiteindelijk nooit gerealiseerd. De Waterlandse Zeedijk ter hoogte van het plangebied is als zodanig nauwelijks nog herkenbaar, ook door het dichtgegroeide bosplantsoen op de dijk.

In het bestemmingsplan Banne Buiksloot II is in dat kader een dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie opgenomen, waarin de volgende te beschermen waarden zijn opgenomen:

- De typerende lintbebouwingsstructuur met enkele verbindingen naar het benedendijkse land;
- Het groene en waterrijke karakter dat gedragen wordt door het zicht op de water- en groenpartijen;
- Hoogteverschillen met het omringende land.



Afbeelding 2.5 Kaart uit de jaren '30 met het oorspronkelijk dijklandschap inclusief dijkbebouwing. NB: op deze kaart worden twee delen van de Waterlandse Zeedijk weergegeven. Het bovenste gedeelte is het oorspronkelijk dijklandschap in het plangebied; het onderste gedeelte ligt meer naar het oosten, buiten het projectgebied. Credits: Allard Pierson Museum

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Voor de beschrijving van het beleidskader wordt verwezen naar het moederplan met uitzondering van de hieronder opgenomen paragrafen die aandacht besteden aan nieuw beleid sinds het vaststellen van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1).

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als rijksstructuurvisie. De NOVI vervangt onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI is de langetermijnvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving in Nederland.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie;
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden;
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Het voorliggende bestemmingsplan is in lijn met de ambities en doelstellingen zoals die volgen uit de NOVI.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsverordening NH2020

Op 17 november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 van de provincie Noord-Holland in werking getreden. De omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provinciale Omgevingsverordening (POV) geeft een verdere invulling van de hoofdambitie van de Omgevingsvisie, een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De regels geven de kaders waarbinnen deze ruimte voor afweging en maatwerk mogelijk is en zijn in overeenstemming met de ontwikkelprincipes en ambities zoals verwoord in de Omgevingsvisie. Deze regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen.

In de POV is de provinciale regelgeving (zoals ten aanzien van milieu en luchthavens) beleidsneutraal omgezet ten opzichte van de voordien geldende provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het beleidsneutrale karakter betekent dat de in de PRV geldende regelgeving zonder aanpassing van de normstelling en met een gelijkwaardig beschermingsniveau is overgezet in de integrale POV. Waar nodig zijn de regels wel verduidelijkt en vereenvoudigd.

De provincie werkt overigens aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020; de Omgevingsverordening NH2022. Deze zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet, naar verwachting op 1 januari 2023. Ook de Omgevingsverordening NH2022 is gericht op een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid, zoals omschreven in de Omgevingsvisie NH2050.

In de provinciale omgevingsverordening is (gelet op artikel 1.1.1 eerste lid onder h. van het Besluit

ruimtelijke ordening) het gehele onderhavige plangebied aangemerkt als bestaand stedelijk gebied: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur."

Blijkens de toelichting van de POV zijn gemeenten verplicht om bestemmingsplannen voor het bestaand stedelijk gebied te maken en hebben zij bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid. Dit laatste geldt zowel ten aanzien van het voldoen aan de huisvestingsvraag als het voldoen aan voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 'Een menselijke metropool' vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De Omgevingsvisie beschrijft de gewenste ruimtelijke toekomst van Amsterdam tot 2050. Hierbij is uitgegaan van een aanhoudende groei van de bevolking en economie in de Metropoolregio Amsterdam. De opgave is om de woningmarkt in balans te brengen, de economie te vernieuwen, de werkgelegenheid te herstellen en de verduurzaming en klimaatbestendigheid van de stad te versnellen. Daarbinnen neemt Amsterdam haar verantwoordelijkheid door in bestaand stedelijk gebied ruimte te bieden voor 150.000 extra woningen, 300.000 extra Amsterdammers en 200.000 extra arbeidsplaatsen, plus alle daarbij behorende stedelijke voorzieningen. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

1. Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee bruggen over het IJ en een regionaal fietsnetwerk.

2. Groeien binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Behoud van productieve bedrijvigheid in Amsterdam.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
- Verduurzaming van de haven.

3. Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsstad

- Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting, spelen en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roellstraat) worden groene stadslanen begeleid door

bebouwing.
- Schaalsprong metro- en treinnet en vervoerhubs om stad en rest van de regio te verbinden.

4. Rigoureus vergroenen

Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- Ontwikkeling parken (Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Marineterrein, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
- Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.
- Beschermen van rust- en ruigtegebieden (Oeverlanden, Bretten, Diemerbos)

5. Samen stadmaken.

Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncooperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.

De Omgevingsvisie bestaat uit vier delen:

1. Visie

Deze beschrijft de ontwikkeling van Amsterdam en de regio, de grote opgaven en de visie tot 2050, waarbij de hiervoor genoemde vijf strategische keuzes centraal staan.

2. Waar

Dit deel behandelt de ruimtelijke koers bij de visie van de stad als onderdeel van de regio en geeft per stadsdeel een beknopte uitwerking en een adaptieve ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Hier zijn de regionale visiekaart en het ruimtelijk beeld van de stad en agglomeratie opgenomen. Deze zijn als ruimtelijk-programmatisch kader uitgewerkt in een serie kaarten.

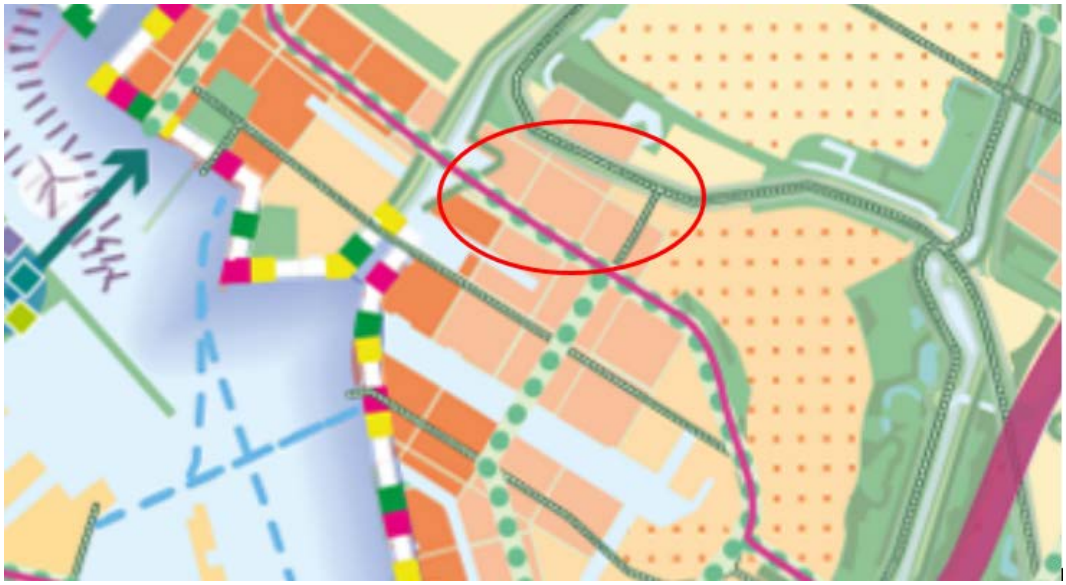
3. Wat

Dit deel geeft een overzicht van het Amsterdamse beleid voor de leefomgeving. Per sectoraal thema wordt aangegeven welke nieuwe richtingen verkend moeten worden.

4. Hoe

Dit deel gaat over de doorwerking van de omgevingsvisie. Het agendeert veranderopgaven voor onze organisatie en in de samenwerking met samenleving, markt en andere overheden die nodig zijn om de visie uit te voeren.

In de visiekaart die bij de Omgevingsvisie hoort is het plangebied aangewezen als 'gemengde stadsbuurt'.



Afbeelding 3.1 - Visiekaart Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (gemengde stadsbuurt)

Een gemengde stadsbuurt voorziet in ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, parkjes en langs watergangen.



Afbeelding 3.2 - Visiekaart Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (productieve wijk)

Productieve wijk: In deze nieuwe gemengde stadsbuurten is naast woningbouw ruimte voor behoud van bestaande en voor nieuwe

productieve bedrijvigheid.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid. De essentiële beleidsonderdelen uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 worden bij de desbetreffende thema's besproken.

3.3.2 Groenvisie 2020-2050

Op 21 december 2020 heeft de gemeenteraad de 'Groenvisie 2020-2050, Een leefbare stad voor mens en dier' vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tot 2050 verder kan ontwikkelen.

Groen in de stad levert een essentiële bijdrage aan de gezondheid en het sociale welzijn van de bewoners. In de visie van Amsterdam wordt daarom gestreefd naar verbinding en verbetering van het groen in de stad, met als doel een sterke groene structuur. De groenstructuur moet bestaan uit een gevarieerd palet van bloemen tot bomen, van rustige tot drukkere gebieden, van ecologisch groen tot speelgroen. In de publieke en in de private buitenruimte moet geleidelijk een samenhangend groen netwerk ontstaan waarin en waarlangs men kan bewegen en elkaar kan ontmoeten. Die groene structuur wordt gerealiseerd door waardevol groen te behouden, groen toe te voegen waar dat kan, en groen zo aan te leggen dat het meer waarde heeft voor mens en dier. Groen draagt ook bij aan de opgave om hitte te dempen en om het toenemende regenwater als gevolg van de verandering van het klimaat op te vangen. En groen draagt bij aan een grotere biodiversiteit. De Groenvisie streeft daarmee naar het beter maken van de stad: een prettiger plek om te leven, gezonder, socialer, ecologisch sterker en duurzamer.

De hoofdlijnen van de Groenvisie zijn verbeeld op een schetskaart met de ambities voor 2050. De schetskaart vormt een bouwsteen voor de Omgevingsvisie en de herziening van de Hoofdgroenstructuur, en vormt het bovenwijkse kader voor uitwerkingen op gebiedsniveau.



Afbeelding 3.3 Toekomstperpectief op de groene structuur van Amsterdam

De uitwerking op gebiedsniveau is maatwerk en is afhankelijk van wat gewenst en mogelijk is op een specifieke plek in de stad. De Groenvisie wordt daarom vertaald naar de praktijk van stadsdelen, gebieden en buurten. Per stadsdeel wordt een kaart gemaakt met daarop de kansen voor groen. Projecten die veel kunnen bijdragen aan de ambities van de Groenvisie worden eerder uitgevoerd. De uitwerking per gebied gebeurt in het kader van het Uitvoeringsprogramma Groen. Hiermee is in 2020 een start gemaakt.

Bij de gebiedsuitwerkingen worden de volgende vier principes gehanteerd:

1. *Zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen*: Parken en landschappen zijn goed bereikbaar via groene routes.
2. *Zorgen voor groen dat bijdraagt aan verschillende opgaven*: Een goed ingericht en beheerd park kan een prettige plek zijn voor veel bezoekers en tegelijk waardevol zijn voor de natuur.
3. *De stad wordt natuurinclusief aangelegd en beheerd*: Amsterdam als natuurgebied zorgt voor een toename van wilde planten en dieren in de stad.
4. *Aan groen wordt samengewerkt*: Bewoners, bedrijven en organisaties worden aangemoedigd om (binnen)tuinen, gevels en daken groener te maken en ecologisch te beheren. Dit levert tevens een bijdrage aan het klimaatbestendig maken van de stad.

Daarnaast wordt de huidige Hoofdgroenstructuur (HGS), zoals die is opgenomen in de Structuurvisie 2040, geactualiseerd. Met de nieuwe HGS wordt gestreefd naar een aaneengesloten netwerk. Waar mogelijk worden de Ecologische structuur, de Hoofdbomenstructuur, het Groennet en de Groene

straten- en padenkaart in de nieuwe HGS geïntegreerd.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg / versterking van het Buiksloterdijkpark, groene beloopbare binnentuinen in de bouwblokken en openbaar groen tussen de bouwblokken.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Programma Klaprozenbuurt 2

4.1.1 Inleiding

Op 22 januari 2020 is de Investeringsnota Klaprozenbuurt vastgesteld en vervolgens op 13 februari 2020 het bestemmingsplan Klaprozenbuurt en de reparatie van dat plan zoals vastgesteld op 16 juni 2021. Het bestemmingsplan is de planologisch-juridische vertaling van programma en stedenbouwkundige opzet zoals vastgelegd in de Investeringsnota. Voorliggend bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2 heeft net als het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) de Investeringsnota Klaprozenbuurt als basis.

4.1.2 Programma wonen

Het woonprogramma gaat uit van 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% vrije sector. Binnen het programma sociale huur worden verschillende woninggroottes nagestreefd die toegankelijk zijn voor jongeren, starters, gezinnen en doorstromens (vaak ouderen) uit omliggende buurten. 10% van alle sociale huurwoningen wordt toegewezen aan kwetsbare groepen. Binnen de sociale huur wordt rekening gehouden met een evenwichtige spreiding door de buurt.

In het middensegment wordt ingezet op twee- en driekamerwoningen, huur en koop. Middeldure woningen bieden kansen voor de instroom van werkenden naar Amsterdam en voor stellen om de eerste stap te zetten in het samenwonen. De middeldure huurwoningen dienen minimaal 25 jaar in het middensegment te blijven. In het vrije sector segment wordt ingezet op zowel huur als koop, waarbij de voorkeur geldt voor zoveel mogelijk koop. Er dient een goede mix te komen van middelgrote en grotere woningen. In ieder geval komt er een deel koopwoningen met als doelgroep gezinnen.

4.1.3 Programma economie

In het plangebied Klaprozenbuurt 2 is een totaalprogramma mogelijk van 20.410 m2 bvo economie. Omdat er in Amsterdam al veel bedrijven moeten verplaatsen en dreigen te verdwijnen, is het de ambitie om in de nieuwe gemengde stadsbuurt voldoende ruimte te creëren voor de huidige en nieuwe bedrijvigheid. Het economisch programma bestaat uit productiebedrijven in milieucategorie 1, 2 en 3.1, creatieve bedrijvigheid, horeca, dagelijkse detailhandel waaronder twee supermarkten, niet-dagelijkse detailhandel, perifere detailhandel, persoonlijke en zakelijke dienstverlening. In hoofdzaak worden het economisch programma in de plinten gesitueerd.

De Klaprozenweg en Ridderspoorweg worden ontwikkeld tot stadsstraat met actieve en levendige plinten. Langs de Klaprozenweg zijn hoofdzakelijk de verschillende detailhandel-vormen gesitueerd en daarnaast horeca, commerciële sport en persoonlijke en zakelijke dienstverlening. Direct noordwestelijk van de kruizing Floraweg/Klaprozenweg komt een cluster dagelijkse detailhandel met twee supermarkten. Voor productieve en creatieve bedrijvigheid wordt hoofdzakelijk ruimte de achterliggende straten (Draaierweg, Slijperweg, Polijsterweg) bestemd. Bovenop de plintruimten wordt gewoond.

4.1.4 Programma maatschappelijk

Het programma Maatschappelijk bestaat uit een school voor basisonderwijs en een aantal buurtgerichte voorzieningen.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Het ruimtelijk-stedenbouwkundig kader is vastgelegd in de Investeringsnota Klaprozenbuurt, vastgesteld op 22 januari 2020 door de gemeenteraad van Amsterdam.

Gemengde stadsbuurt

Het stedenbouwkundig plan gaat grotendeels uit van gesloten bouwblokken, met het commercieel en maatschappelijk programma in de plint en daarboven woningen. Er wordt een stedelijke bebouwingsdichtheid mogelijk gemaakt. Gemiddeld betekent dat grofweg zes bouwlagen per bouwblok over het hele plangebied. De bouwhoogtes variëren echter per perceel, zodat er een wisselend straatbeeld ontstaat. De geslotenheid van de bouwblokken levert altijd voorkanten aan de openbare ruimte, waarmee de buurt een continue stedelijke kwaliteit heeft in het straatbeeld. Binnen de gesloten bouwblokken zijn er binnentuinen voorzien op de begane grond of in de vorm van een daktuin.

Op het scharnierpunt van Bloemenbuurt, de Waterlandse Zeedijk, het (nieuw aan te leggen) dijkpark en de Klaprozenbuurt komt een woontoren van maximaal 50 meter hoog, als onderdeel van een gesloten bouwblok. Hier wordt een woontoren voorgesteld van maximaal 50 meter bouwhoogte. Langs de Klaprozenweg worden nog enkele enkele hoogte-accenten voorgesteld tot maximaal 35 meter.

De stedelijkheid van het toekomstig gebied is met name zichtbaar aan de zuidzijde van het plangebied, waar de meeste economische voorzieningen (plintfuncties) worden gesitueerd. Noordelijker ontstaat een meer groen karakter en komen de woningen aan het dijkpark te liggen. Hier zijn ook enkele groene, autoluwe speelstraten voorzien.

Stratenpatroon

Het stedenbouwkundig plan handhaaft zo veel mogelijk het bestaande stratenpatroon in het plangebied. Daarnaast zijn voor een meer stedelijk milieu, kleinere bouwblokken wenselijk ter bevordering van een goed woon- en leefklimaat. Er worden daarom enkele aanpassingen gedaan in het bestaande stratenpatroon:

- Het opheffen van de Vuurwerkerweg;
- Het opheffen van de Metaalbewerkerweg; dit wordt onderdeel van het dijkpark;
- De Klimopweg verbinding tussen de Klaprozenweg en de Heggerankweg blijft in stand, maar de Klimopweg langs de voormalige school wordt autovrij om sluipverkeer uit te sluiten;
- Het doortrekken van de Polijsterweg naar het noorden, door het bestaande bouwblok heen;
- De aanpassing van de kruising Kamperfoelieweg/Floraweg; dit valt echter net buiten de bestemmingsplangrenzen van het voorliggende bestemmingsplan.

Stadsstraat Klaprozenweg

De Klaprozenweg wordt heringericht als stadsstraat. Deze straat heeft krijgt naast een belangrijke doorstroomfunctie voor Noord ook een verblijfsfunctie. Voor de stadsstraat Klaprozenweg is de visie "Uitwerking Samenhang Stadsstraat Klaprozenweg e.o." opgesteld, die als onderlegger wordt gebruikt bij de verschillende gebiedsontwikkelingsprojecten in Noord. In dit document zijn verschillende richtlijnen opgenomen voor de Klaprozenweg, waarvan de belangrijkste voor het plangebied Klaprozenbuurt zijn:

- De straat krijgt actieve en levendige plinten;
- De oversteekbaarheid van de straat voor voetgangers en fietsers wordt verbeterd;
- De concentratie van het niet-wonen programma ligt aan de noordzijde van de straat, goed gelegen op de zon. Aan deze noordzijde wordt gestreefd naar een aaneengesloten wand van niet-woonfuncties op de begane grond met een plint van minimaal 4.5 meter hoog;

- Het hart van de straat met een OV-halte bevindt zich op de kruising met de Ridderspoorweg/Floraweg. De kruising Klaprozenweg/Floraweg aan de noordzijde van de Klaprozenweg leent zich goed voor een detailhandelscluster;
- Voor de plint van de stadsstraat aan de noordzijde kan gedacht worden aan de functies horeca, detailhandel, perifere detailhandelsvestigingen (PDV), persoonlijke en zakelijke dienstverlening en commerciële sport;
- Productiebedrijven, creatieve bedrijven (veelal gevestigd in kleinschalige kantoorruimte gelegen op hogere verdiepingen), culturele en maatschappelijke voorzieningen kunnen elders in de aangrenzende buurten ruimte vinden;
- Hogere elementen dan 23 m zijn mogelijk langs de Klaprozenweg, maar deze elementen liggen in de 2e lijn, tot 30 meter hoogte minimaal 2 meter terug t.o.v. de voorgevelrooilijnen en bij nog hogere bebouwing minimaal 5 meter terug. Hierdoor dringt de hoogbouw zich niet op aan de straat en is er ook een prettiger verblijfsklimaat op de straat die niet verstoord wordt door valwinden vanaf de hoogbouw.

Dijkpark

De omgeving van de Waterlandse Zeedijk, inclusief het landje nabij de Woonschepenhaven, wordt ingericht als dijkpark. Het dijkpark kan worden gezien als het begin van de Groene Kadoelerscheg, een opening naar het groene landschap van de Kadoelerbreek en verder het Waterland. De verblijfskwaliteit in deze bestaande groene omgeving wordt aanzienlijk verbeterd en het dijkpark wordt straks een ontmoetingsplek voor omwonenden en gebruikers. Op het in het plangebied gelegen deel van de Waterlandse Zeedijk zijn in de jaren '60 tientallen dijkwoningen gesloopt ten behoeve van een beoogde oost-west autoweg. Deze verbinding is uiteindelijk nooit gerealiseerd, maar het brede weglichaam is wel blijven gehandhaafd en inmiddels dichtgegroeid. De Waterlandse Zeedijk is als zodanig nog maar nauwelijks herkenbaar. Een belangrijke opgave in Amsterdam Noord is juist accentueren van de Waterlandse Zeedijk. De Waterlandse Zeedijk wordt als landschappelijk element zichtbaar en ervaarbaar gemaakt door:

- het verlagen en tailleren van het oorspronkelijk wegtalud, zodat er een smaller dijkprofiel wordt teruggebracht;
- het verplaatsen van de bestaande fiets- en wandelroute van onder naar boven op de dijk;
- het plaatsen van een dubbele bomenrij op de dijk.

Ter hoogte van de Kamperfoelieweg / Marjoleinbuurt is de Waterlandse Zeedijk vrijwel onherkenbaar geworden door het doorkruisen van de Kamperfoelieweg, verschillende fietsverbindingen en het Over 't IJ college. De Kamperfoelieweg kruist de dijk straks met een knip/coupure door de dijk. De fietser en wandelaar kunnen ongestoord doorfietsen en doorwandelen over de dijk door de aanleg van een fietsviaduct/brug. De wandel- en fietsroute zijn in het nieuwe stedenbouwkundige ontwerp letterlijk superieur aan de autoweg. In het stedenbouwkundig ontwerp wordt de dijk met een of twee gebouwen die refereren aan de Waterland-architectuur aangezet.

Spelregels voor transformatie

De Klaprozenbuurt is een bestaand gebied met 58 kavels die in hoofdzaak in erfpacht zijn uitgegeven, en enkele vol eigendom kavels. De ontwikkelstrategie zet in op zoveel mogelijk zelfrealisatie door bestaande erfpachters en eigenaren. Voor elke kavel geldt een volumevoorstel op basis van de bouwblokken die voorzien zijn op de hoofdplankaart van de Investeringsnota Klaprozenbuurt. Voor het ontwerp van de bouwblokken en percelen zijn verdere spelregels opgesteld in de Investeringsnota Klaprozenbuurt, onder meer op gebied van programma, duurzaamheid en technische aspecten.

De hoofdplankaart van de Investeringsnota is kaderstellend en geeft richting aan de bouwhoogtes en bouwdieptes van de individuele kavels en gebouwen. Maar omdat de gebiedstransformatie inzet op

zelfrealisatie, en vanwege het versnipperde grond bezit in de Klaprozenbuurt met veelal kleine kavels, is ook enige stedenbouwkundige vrijheid en flexibiliteit gewenst in de uitwerking van de plannen door ontwikkelende partijen. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat er minder bouwdiepte wordt gerealiseerd en een bouwlaag t.o.v. de hoofdplankaart van de Investeringsnota wordt toegevoegd, en vice versa.

De bestemmingsplan verbeelding is om deze reden niet 1-op-1 overgenomen van de hoofdplankaart van de Investeringsnota. Op sommige kavels is een hogere maximale bouwhoogte op genomen dan op de Investeringsnota plankaart. Ten aanzien van de bouwdieptes is een generieke regeling getroffen: voor vrijwel alle kavels geldt eenzelfde bouwdiepte met een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid. Privaatrechtelijk wordt gestuurd op de maximale brutovloeroppervlakken die volgen uit de hoofdplankaart van de Investeringsnota. Hoe deze exact vorm krijgen volgt uit de ontwerpprocessen samen met ontwikkelaars; deze gedachte is in overeenstemming met het zelfrealisatierecht. Zodra een gebouw vergund is met een bijbehorende bouwhoogte, geldt deze nieuwe bouwhoogte na verlening van de omgevingsvergunning (zie regel 3.2.1. onder d van de regels).

De verbeelding van het bestemmingsplan gaat kortom uit van een 'maximaal model' t.a.v. de bouwhoogtes. Om te borgen dat zelfs bij een maximaal model geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, is een Bezonningsstudie gedaan van de verbeelding. Uit de afbeeldingen van de bezonningsstudie blijkt dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat van de beoogde woningen binnen en buiten het bestemmingsplangebied.

De schaduwwerking op omliggende bebouwing beperkt zich tot een enkel moment aan de rand van de dag of in de winterperiode wanneer de schaduwen erg lang zijn maar de hoeveelheid zonuren sowieso beperkt. De gemeente Amsterdam heeft geen eigen normen voor bezonning. Er wordt voor de Klaprozenbuurt aangesloten op de normen van TNO. TNO kent een 'lichte' en een 'strenge' norm:

- De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
- De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat het plan zowel ruimschoots voldoet aan de 'lichte' als aan de 'strenge' norm. Er vallen wel slagschaduwen over de woningen ten noord(oosten) van het plangebied in december, maar op dit tijdstip in het jaar is dat heel gebruikelijk in een stedelijke omgeving. De gemeente acht de schaduw vanwege de nieuwe bouwblokken acceptabel.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsfactoren

5.1 Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt zijn onderzoeken uitgevoerd naar alle relevante milieu- en omgevingsfactoren. Dit nieuwe bestemmingsplan volgt kort op het vastgestelde bestemmingsplan Klaprozenbuurt. Een deel van de onderzoeken die in het kader van het moederplan zijn uitgevoerd zijn nog bruikbaar. Een ander deel van de onderzoeken dient opnieuw te worden uitgevoerd / aangevuld / geactualiseerd.

5.2 Milieueffectrapport

Voor het onderdeel MER wordt verwezen naar het moederplan Klaprozenbuurt. In het kader van dat plan is een 'M.e.r.-beoordeling' opgesteld waarin de milieu-effecten van de gehele ontwikkeling van de Klaprozenbuurt zijn beoordeeld, dus inlusief het programma waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft.

De 'M.e.r.-beoordeling' concludeert dat er, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, geen belangrijk nadelige milieueffecten worden verwacht. Er is geen reden voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

5.3 Verkeer en parkeren

De voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied leiden tot een andere inrichting van het gebied en een toename van verkeer. Uit het in het kader van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling geen nieuwe knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is een nieuw Verkeersonderzoek uitgevoerd.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de kruisingen van de Klaprozenweg met de Grasweg en met de Ridderspoorweg en de kruising van de Floraweg met de Kamperfoelieweg volgens de normen van doorstroming in de referentiesituatie al overbelast zijn. Door het extra programma van Klaprozenbuurt neemt de belasting op de kruispunten gering toe. Het is aan te bevelen om VRI's te laten optimaliseren.

Voor fietsers en voetgangers worden met de ontwikkeling van het gebied maatregelen getroffen voor de verbetering van de verbindingen en de verkeersveiligheid. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor een duurzaam veilige inrichting van het plangebied. De parkeervraag wordt hoofdzakelijk op eigen terrein ondergronds of in de eerste bouwlaag opgelost. Het verkeer en het parkeren leveren geen belemmering op voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.4 Geluid

5.4.1 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 wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. 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.

5.4.2 Beleid en regelgeving

5.4.2.1 Wet geluidhinder

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh 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 de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting 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 besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

5.4.2.2 Wet milieubeheer

Op bedrijven is de Wet milieubeheer (Wm) van toepassing, waarin ook het geluidsaspect wordt geregeld. De grotere bedrijven zijn vergunningplichtig krachtens de Wm, waarbij aan de vergunningvoorschriften ter voorkoming en beperking van geluidhinder kunnen worden verbonden.

Voor bedrijven op gezoneerde industrieterreinen wordt daarbij een relatie gelegd met de grenswaarden uit de Wgh, zoals die voor het 'gemiddelde geluidsniveau' gelden op de zonegrens (50 dB(A)) of in geval voor geluidsgevoelige functies hogere waarden zijn vastgesteld (maximaal 55 dB(A)). Voor bedrijven op niet-gezoneerde industrieterreinen is de beoordelingssystematiek beschreven in de 'Handreiking

Industrielawaai en vergunningverlening' van het voormalige Ministerie van VROM, waarbij in het algemeen wordt uitgegaan van een grenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige objecten. Daarnaast biedt het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer het bevoegd gezag de mogelijkheid voor een inrichting afwijkende grenswaarden vast te stellen.

Het merendeel van de (kleinere) bedrijven is niet vergunningplichtig krachtens de Wm, maar daarop is het Besluit Algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) van toepassing. In dit besluit zijn ook ten aanzien van geluid algemene regels geformuleerd, die in het algemeen neerkomen op een maximaal toegestane geluidsbelasting van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige objecten danwel op 50 meter afstand van de grens van de inrichting als er daarbinnen geen geluidsgevoelige objecten aanwezig zijn.

5.4.2.3 Indirecte hinder

Volgens de 'Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening' kunnen eisen worden gesteld aan het geluid ten gevolge van de indirecte hinder van de inrichting. Onder indirecte hinder wordt verstaan: de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Dit betreft in de praktijk met name het geluid door de transportbewegingen van (vracht)wagens. Dit dient beoordeeld te worden als wegverkeersgeluid als beschreven in de Wet geluidhinder. Hiervoor geldt een streefwaarde voor het equivalente geluidniveau LAeq van 50 dB(A). Een maximale ontheffing is – onder voorwaarden – mogelijk tot 65 dB(A), hetgeen in een maatwerkvoorschrift voor de betreffende inrichting kan worden vastgelegd.

5.4.2.4 Amsterdams geluidbeleid

Naast de wettelijke regelingen is door de gemeente Amsterdam geluidbeleid ontwikkeld voor het vaststellen van hogere waarden (2017). Op grond van de Wet geluidhinder is het mogelijk om voor nieuwe geluidgevoelige objecten een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde vast te stellen. Voordat een hogere waarde wordt vastgesteld, moet eerst zijn onderzocht of maatregelen kunnen worden getroffen om een lagere geluidsbelasting te realiseren, waarbij de voorkeursvolgorde wordt gehanteerd: maatregelen aan de bron, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger.

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld, moeten in principe beschikken over een stille zijde. Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel, moet altijd zijn voorzien van een stille zijde (behoudens uitzonderlijke gevallen). Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan moet dat al worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivatie van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Wanneer een locatie door verschillende geluidbronnen wordt belast tot boven de voorkeursgrenswaarde, moet cumulatie van alle geluid in de beoordeling worden betrokken. Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarde vaststellen als de gecumuleerde geluidbelastingen (na correctie volgens de Wgh) niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting. De wet geeft geen maximale waarde bij cumulatie van geluidbelastingen. Er treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden.

Wanneer gemotiveerd kan worden dat het bij een enkele weg redelijkerwijs niet mogelijk is om maatregelen te treffen om de geluidbelasting te verlagen, is geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde acceptabel en wordt geacht sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en

leefklimaat. Deze verhoging bedraagt maximaal 3 dB naar analogie van de verhoging die wordt gehanteerd bij cumulatie van het geluid van meerdere bronnen. Vanzelfsprekend moet voor deze gevel ook een hogere waarde worden vastgesteld volgens wettelijke bepalingen en daarbij wordt in het besluit het ontbreken van de stille zijde gemotiveerd.

5.4.3 Resultaten onderzoeken

5.4.3.1 Wegverkeerslawaai

In de zin van de Wet geluidhinder is voor de nieuwbouw met betrekking tot de Klaprozenweg, Kamperfoelieweg en Ridderspoorweg / Floraweg sprake van nog niet geprojecteerde woningen in stedelijk gebied langs bestaande, gezoneerde wegen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 48 dB voor iedere weg afzonderlijk. Op grond van artikel 83 lid 2 Wet geluidhinder bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB voor iedere weg afzonderlijk.

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is Akoestisch onderzoek verkeerslawaai uitgevoerd. Uit het onderzoek volgt dat vanwege het wegverkeer op zowel de Kamperfoelieweg als de Ridderspoorweg / Floraweg en de Klaprozenweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.



Afbeelding 5.1: Kaart met geluidmetingen. Groen voldoet aan voorkeursgrenswaarde. Oranje valt binnen de maximale ontheffingswaarde. Rood geeft aan waar de maximale ontheffingswaarde wordt

overschreden.

Ter plaatse van Blok B wordt op één gevel (op de begane grond van de zuidwestzijde van het blok) de maximale ontheffingswaarde overschreden met 1 dB (64) vanwege het geluid van de Ridderspoorweg / Floraweg. Hier kan een dove gevel worden toegepast of er kan worden gekozen voor een functie op de begane grond die niet geluidgevoelig is. In de nabije toekomst wordt de maximale snelheid van dit wegdeel terug gebracht van 50 naar 30 km/u en zal de dove gevel niet meer nodig zijn.

Geluidbeperkende maatregelen

In principe moeten geluidbeperkende maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Om de geluidbelasting te reduceren kan een geluidreducerend wegdek worden aangebracht of een geluidscherm worden gerealiseerd. Als verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard ontmoeten kan de gemeente Amsterdam een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels vaststellen.

Geluidreducerend wegdek

Op de Klaprozenweg is met uitzondering van de kruisingsvlakken reeds een geluidreducerend wegdek (Dubofalt) aangebracht. Het aanbrengen van een stil wegdek (bijvoorbeeld een dunne geluidreducerende deklaag) geeft bij een snelheid van 50 km/u een afname van de geluidbelasting van 3 á 4 dB. Voor de Ridderspoorweg / Floraweg is een afname van 14 dB nodig om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde terug te brengen. Met een stil wegdek wordt de geluidbelasting niet beperkt tot de voorkeursgrenswaarde maar wordt wel een aanzienlijke afname bereikt. Een stil wegdek is echter minder goed bestand tegen wringend verkeer (mechanische beschadiging van het wegdek), waardoor het aanbrengen van deze wegdekken op kruisingen meestal civieltechnische bezwaren ontmoet. Daarom kan maar op een beperkt deel van de Ridderspoorweg / Floraweg een stil wegdek worden toegepast. De aanleg van een beperkte lengte stil wegdek is veelal vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Geluidscherm

Voor een voldoende geluidafschermende werking moeten geluidschermen een hoogte hebben die een relatie heeft met de hoogte van de achterliggende bebouwing. Bij laagbouw kunnen lage geluidschermen worden geplaatst en bij hoogbouw moeten hoge schermen worden gerealiseerd. Om in de onderhavige situatie de hogere bouwlagen te beschermen moet een scherm met een hoogte van meer dan 2 meter langs de wegen geplaatst worden. Een dergelijk hoog scherm vormt in de onderhavige situatie een stedenbouwkundig en architectonisch ongewenste barrière. Tevens kunnen zich verkeersgevaarlijke situaties voordoen nabij de kruisingen (belemmering zicht). Bovendien is het realiseren van een gesloten geluidscherm praktisch onmogelijk vanwege de aanwezige kruisingen.

Verkeersmaatregelen

De geluidbelasting van de woningen kan ook door het treffen van verkeersmaatregelen worden verlaagd. Bij bestaande wegen kan bijvoorbeeld de maximumsnelheid worden verlaagd waardoor de geluidbelasting afneemt. Een andere optie is het verlagen van de verkeersintensiteit bijvoorbeeld door het sluiten voor zwaar verkeer, het instellen van éénrichtingsverkeer, of door het verkeersluw maken. De Klaprozenweg wegen is echter doorgaande ontsluitingsweg waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Het treffen van verkeerskundige maatregelen belemmeren de gewenste doorstroming en stuiten daarmee op bezwaren van verkeerstechnische aard, ook voor het calamiteitenvervoer.

Voor de Floraweg / Ridderspoorweg geldt dat de maximale snelheid van terug wordt gebracht van 50 naar 30 km/u. Dit heeft gunstige effecten voor de geluidbelasting van een aantal blokken in het plangebied.

Conclusie geluidbeperkende maatregelen

Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen geen optie. De maatregelen zijn niet doeltreffend genoeg en kennen technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren. De gemeente Amsterdam kan in dit geval hogere waarden voor de geluidbelasting vaststellen.

Besluit hogere waarden

Er is een besluit hogere waarden genomen (Bijlage 6) waarbij het positieve advies van het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) is betrokken.

De TAVGA heeft expliciet aandacht gevraagd aan de in het stedenbouwkundig plan opgenomen incisies. Dit zijn open ruimtes die de gesloten gevelwand in een bouwblok doorbreken om op die manier de binnenterreinen te verbinden met de openbare ruimte op straatniveau. Deze incisies kunnen een geluidlek betekenen en op die manier de stille zijde aan de binnenzijde van een bouwblok negatief beïnvloeden. Hoewel een stille zijde ook kan worden bereikt door bouwkundige maatregelen dringt de TAVGA aan op het realiseren van zoveel mogelijk 'natuurlijke' stille zijden.

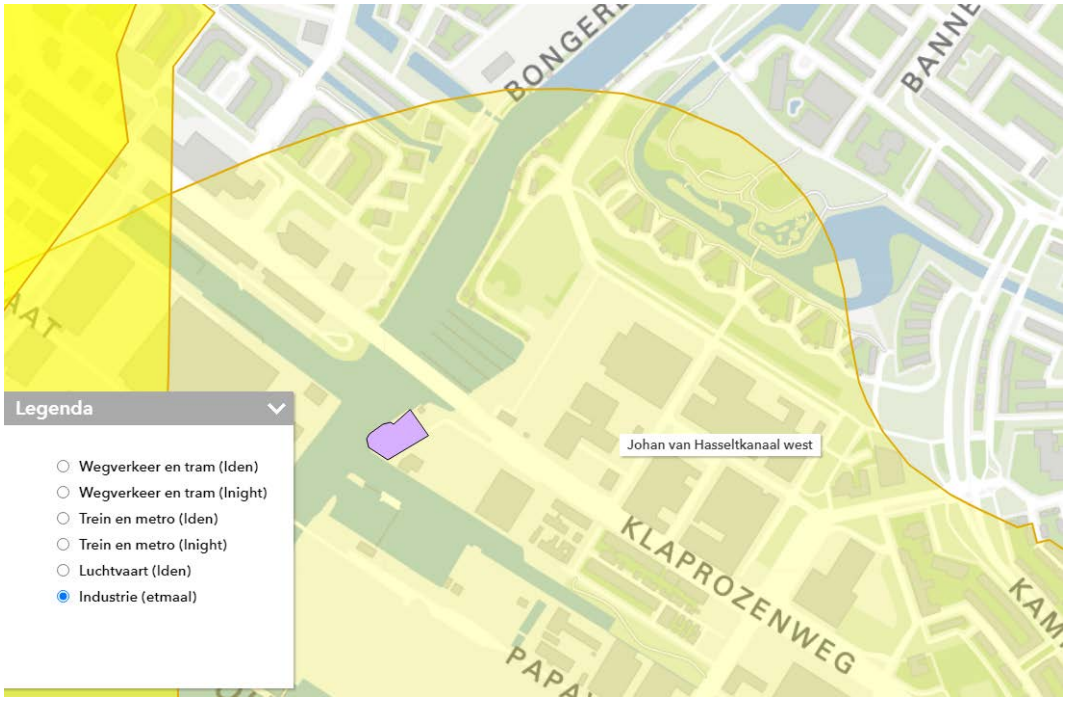
In het stedenbouwkundig plan zijn de incisies voorzien op plekken in de bouwblokken die niet zwaar geluid belast zijn vanwege verkeer. Zo zijn er geen incisies voorzien langs de Klaprozenweg.

5.4.3.2 Industrielawaai

In de Wet geluidhinder is bepaald dat akoestisch onderzoek plaats moet vinden als nieuwe geluidgevoelige functies (zoals woningen) worden geprojecteerd binnen een geluidzone van geluidgezoneerde industrieterreinen. Daarnaast is in de huidige en toekomstige situatie sprake van inrichtingen binnen het plangebied die geluid produceren danwel indirect geluid veroorzaken.

Gezoneerde industrieterreinen

In figuur 5.2 is de ligging weergegeven van het plangebied en de wettelijke geluidzone van het gezoneerde industrieterrein J. van Hasseltkanaal West.



Afbeelding 5.2: Situatie met geluidzone J. van Hasseltkanaal

Industrieterrein Johan van Hasseltkanaal

Het plangebied valt nagenoeg volledig binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein J. van Hasseltkanaal. Deze geluidzone is niet de daadwerkelijke 50 dB(A) contour. De geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein is in het kader van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) onderzocht. Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein J. van Hasseltkanaal West geen beperkingen oplevert voor de ontwikkelingen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2.

5.4.4 Conclusie

In het plangebied is sprake van geluidsbelasting als gevolg van verschillende bronnen. Voor een gemengd stedelijk gebied als de Klaprozenbuurt is een geluidsniveau van 55 dB(A) etmaalwaarde aanvaardbaar. Ten aanzien van wegverkeersgeluid geldt dat voor een aantal gevels hogere grenswaarden dienen te worden vastgesteld en dat ter plaatse van blok B een deel met dove gevels moet worden uitgevoerd, tenzij op deze plek geen woningen worden gerealiseerd. Uit onderzoek volgt dat de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein J. van Hasseltkanaal geen beperkingen oplevert voor de ontwikkelingen binnen het plangebied.
Het aspect geluid staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg.

5.5 Electromagnetische velden

5.5.1 Algemeen

Overal waar elektrische stroom vloeit zijn elektromagnetische velden aanwezig. Dus ook bij alle onderdelen van de elektriciteitsvoorziening, zoals elektriciteitscentrales, stroomverdeelstations, het transportnet van bovengrondse en ondergrondse hoogspannings- en middenspanningsleidingen, in de buurt van transformatorhuisjes maar ook bij leidingen en/apparatuur binnenshuis of naast bijvoorbeeld trein- en tramlijnen. De magnetische veldsterkte, uitgedrukt in microtesla, is mede afhankelijk van de stroomsterkte, de configuratie en opstelling van de afstand tot de stroomvoerende geleiders.

Er wordt veel onderzoek gedaan naar effecten van langdurige blootstelling aan magnetische velden in de woon- en werkomgeving. Er is onderzoek dat er op wijst dat kinderen die langdurig verblijven in de directe nabijheid van een bovengrondse hoogspanningslijn, mogelijk een extra risico lopen op leukemie. Het (mogelijk) verhoogde risico op kinderleukemie tekent zich af bij langdurige blootstelling aan magneetvelden sterker dan 0,4 microtesla bij bovengrondse hoogspanningslijnen. Of het magneetveld ook de oorzaak is van deze correlatie of slechts een maat voor de nabijheid, is niet duidelijk.
In het kader van het bestemmingsplan is Onderzoek electromagnetische velden uitgevoerd.

5.5.2 Toetskader

De International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) heeft richtlijnen opgesteld voor blootstelling aan magnetische velden. De aanbevelingen van de ICNIRP worden onderschreven door de World Health Organization (WHO) en de Nederlandse Gezondheidsraad. In 1998 heeft het ICNIRP een richtlijn uitgebracht waarin voor 50 Hz magnetische velden een grenswaarde van 500 microtesla werd gesteld voor mensen die beroepsmatig aan magnetische velden worden blootgesteld en een grenswaarde van 100 microtesla voor de algehele bevolking. In 2010 is deze richtlijn geactualiseerd, waarbij deze grenswaarden zijn bijgesteld naar respectievelijk 1000 microtesla en 200 microtesla. In Europa, dus ook in Nederland, wordt ten aanzien van beroepsmatige blootstelling de grenswaarde van 1000 microtesla uit 2010 aangehouden (EU Directive 2013/35/EU). Ten aanzien van blootstelling van de algehele bevolking wordt de grenswaarde van 100 microtesla uit 1998 aangehouden (1999/519/EG). Deze grenswaarden zijn niet wettelijk verankerd.

Specifiek voor hoogspanningslijnen adviseert de Nederlandse rijksoverheid:

" …om bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van de tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningslijnen, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (de magneetveldzone)".

Het rijksbeleid richt zich uitsluitend op nieuwe situaties rond bovengrondse hoogspanningslijnen. Dat kunnen nieuw te bouwen woningen zijn of nieuw aan te leggen bovengrondse hoogspanningslijnen. De rijksoverheid probeert het beleidsdoel te bereiken door gemeenten en netbeheerders te vragen om geen gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een zone langs bovengrondse hoogspanningslijnen waar het magnetische veld gemiddeld over een jaar hoger is dan 0,4 microtesla. Gevoelige bestemmingen zijn plekken waar kinderen normaal gesproken langdurig verblijven, zoals woningen, scholen, crèches en kinderdagverblijven.

Het college van B&W van Amsterdam heeft op 4 juli 2006 beleid vastgesteld voor magnetische velden veroorzaakt door onderstations en transformatorstations in Amsterdam. Dit beleid is gebaseerd op

advies van de GGD. Dat advies maakte gebruik van het TNO onderzoek 'Magnetische veldsterkte metingen uitgevoerd rond diverse onderstations te Amsterdam' (d.d. 7 maart 2006). De kern van het collegebeleid is dat er in nieuwe situaties naar wordt gestreefd dat kinderen niet langdurig kunnen verblijven op plaatsen waar de jaargemiddelde magnetische fluxdichtheid hoger is dan 0,4 microtesla (ìT). Dat betekent dat er bij voorkeur geen nieuwe gevoelige functies waar kinderen langdurige kunnen verblijven (zoals woningen, kinderdagverblijven en scholen) op die plaatsen worden gerealiseerd.

5.5.3 Onderzoeksresultaten

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bovengrondse hoogspanningslijnen of nieuwbouw in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen mogelijk. Het Rijksbeleid is dan ook niet van toepassing op deze situatie. Wel maakt het bestemmingsplan de vestiging van gevoelige bestemmingen waar kinderen langdurig kunnen verblijven, zoals woningen en een school, mogelijk.

Er is onderzoek uitgevoerd naar magnetische veldsterkten in het plangebied (zie Bijlage 7. Op basis van de momentane metingen en gegevens van historische stroombelasting zijn jaargemiddelde 0,4 microtesla contouren bepaald, waarmee de locaties inzichtelijk zijn gemaakt waar de jaargemiddelde magnetische veldsterkte tenminste 0,4 microtesla bedraagt. Daarbij is gekeken naar de bestaande ondergrondse 150 kV-hoogspanningskabel die langs de Klaprozenbuurt loopt.

Uit de reslutaten blijkt dat de toekomstige bebouwing buitende 0,4 microteslazone van de hoogspanningskabel ligt. De afstand tussen de contour die de grens van 0,4 microtesla aangeeeft en de toekomstige bebouwing is minimaal 2 meter.

5.5.4 Conclusie

Het aspect magnetische veldsterkte vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

5.6.1 Algemeen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Om gevoelige bestemmingen in het plangebied toe te kunnen staan dient daarnaast ook rekening te worden gehouden met de te verwachten milieuhinder van nieuwe bedrijven. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

5.6.2 Toetsingskader

Voor het bepalen van de milieuzonering is gebruik gemaakt van de handreiking Bedrijven en milieuzonering (maart 2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). In deze publicatie worden richtafstanden gegeven tussen hinderveroorzakende bedrijven en woningen. De potentiële hinder wordt aangegeven op basis van de aspecten geur, geluid, gevaar en stof. De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de Staat van bedrijfsactiviteiten, de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan.

De richtafstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten en zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Bedrijven zijn

ingedeeld in categorieën oplopend naarmate de potentiële milieuhinder toeneemt (bedrijven uit een hogere milieucategorie zijn toegestaan): Zie de tabel hieronder. Het omgevingstype speelt hierbij een rol: de afstanden worden in beginsel gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk. Er kan echter ook sprake zijn van een gemengd gebied (diverse functies naast elkaar). In dat geval kan de richtafstand met een stap verlaagd worden. De richtafstanden zijn indicatief: afwijken is mogelijk, mits goed gemotiveerd.

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Afbeelding - Tabel richtafstanden VNG

Op bedrijven in Nederland is de Wet milieubeheer van toepassing. Veel bedrijven hebben echter geen specifieke vergunning meer maar vallen onder het Activiteitenbesluit. Dit besluit omvat een pakket standaardvoorschriften waaraan het bedrijf moet voldoen. Indien noodzakelijk is het mogelijk om maatwerkvoorschriften op te leggen, zodat er specifieke voorschriften gelden. Het is mogelijk dat op basis van de vergunde milieuruimte van bedrijven afgeweken kan worden van de indicatieve VNG richtafstanden. Een voorschrift ten aanzien van geluid in een vergunning of op basis van het Activiteitenbesluit kan er bijvoorbeeld toe leiden dat een kleinere afstand tussen het bedrijf en een gevoelige functie kan worden aangehouden dan op grond van de VNG-lijst wordt geadviseerd.

5.6.3 Toegestane milieucategorie

Het plangebied Klaprozenbuurt 2 ligt binnen de ring van Amsterdam en betreft een stedelijk gemengd gebied. De richtafstanden voor een rustige woonwijk worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap verlaagd.

Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het plangebied te kunnen garanderen, worden bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.1 toegestaan. Er is één bedrijf met een hogere categorie dan hiervoor is benoemd. Dit bedrijf betreft een LPG tankstation dat binnen 3 jaar geheel wordt gesaneerd (uiterlijk 31 december 2024). Dit is ook privaatrechtelijk overeen gekomen door middel van een huurbeëindigingsovereenkomst tussen verhuurder en huurder van de inrichting. Verder is er aan de Slijperweg 15 een reparatie- en onderhoudsbedrijf voor elektromotoren aanwezig. Van dit bedrijf is niet duidelijk binnen welke milieucategorie het valt en is maatwerk vereist. Ten westen van het plangebied (buiten het bestemmingsplangebied) bevinden zich 3 bedrijven / inrichtingen waarmee rekening moet worden gehouden in dit bestemmingsplan.

5.6.4 Resultaten onderzoeken

De inpasbaarheid van gevoelige functies als woningen en scholen in het plangebied is beoordeeld in relatie tot de bedrijven binnen het plangebied en in de omgeving van het plangebied. Per bedrijf is de bepalende richtafstand (stof, geur, geluid of gevaar) gegeven. Enkele bedrijven zijn nader onderzocht. De bepalende richtafstanden zijn in het onderzoek op de kaart inzichtelijk gemaakt.

Busremise GVB

Net ten westen van het onderhavige bestemmingsplan is aan de Metaalbewerkerweg 23 een busremise van de GVB aanwezig. De remise bestaat uit twee gebouwen met stalling, werkplaats en kantoren. De stalling wordt gebruikt voor het stallen van bussen die ingezet worden voor het openbaar vervoer in de regio Amsterdam. In de werkplaats vindt onderhoud en reparatie plaats van de bussen en kleinere bedrijfsvoertuigen. Aan de westzijde van het terrein is een was- en tankplaats aanwezig. De remise is een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer valt onder het Activiteitenbesluit milieubeheer. In de Investeringsnota is nog uitgegaan van een verplaatsing van de werkplaats (exclusief de stallingsruimte). Inmiddels wordt echter rekening gehouden met het feit dat de busremise de komende jaren nog op de locatie aanwezig zal zijn, waarbij de busvloot elektrisch zal gaan rijden.

De busremise valt in milieucategorie 3.2 (SBI code 6021.1 493 Bus-, tram- en metrostations en –remises). Daarbij hoort een richtafstand van 50 meter tot gemengd gebied. Geluid is daarbij het maatgevende milieuaspect. Aangezien binnen de richtafstand woningbouw is voorzien zal hiervan gemotiveerd afgeweken moeten worden. Dit is met name relevant omdat het activiteiten betreft die plaatsvinden in de avond- en nachtperiode en het activiteiten betreffen die deels in de open lucht plaatsvinden.

In het kader van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) is door middel van Akoestisch onderzoek GVB remise bepaald in hoeverre een woonfunctie in de nabijheid van de GVB verenigbaar is met de geluidemissie van de busremise. Voor de beoordeling in het kader van de ruimtelijke ordening moet in ieder geval aan de geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer worden voldaan. Het onderzoek is uitgevoerd door in overleg met het GVB de bestaande en toekomstige bedrijfssituatie vast te stellen. Van deze bedrijfssituaties is de geluidemissie bepaald. Met behulp van een rekenmodel is bepaald in hoeverre een woonfunctie in de nabijheid aanvaardbaar is. Hierbij is ook onderzocht met welke maatregelen de geluidemissie kan worden beperkt.

Uit het onderzoek blijkt dat rekening moet worden gehouden met een afstand van circa 100 m tussen de erfgrens van de remise en nieuwe woninggevels. Uitgaande van alleen elektrische bussen is deze afstand te verkleinen tot circa 40 m. Hiervoor moeten dan wel enige technische maatregelen worden getroffen. Een kleinere afstand is alleen haalbaar met relatief ingrijpende maatregelen. Hierbij moet gedacht worden aan een geheel andere lay-out zodat de ontsluiting aan één zijde van het terrein kan plaatsvinden in combinatie met een overkapping van de andere zijde van het terrein. In dat geval is een afstand van theoretisch 0 m mogelijk voor de overkapte zijde. Voor de ontsluitingszijde moet dan nog wel rekening worden gehouden met 30 à 40 m (elektrisch) tot 70 à 80 m (diesel).

Een verdergaande vorm van deze overkapping is een nieuw gebouw waarbij woningen boven de remise komen. In theorie is dit mogelijk. Daarbij moet ook rekening gehouden met een afstand van 30 à 40 m (elektrisch) tot 70 à 80 m (diesel) voor de zijde waar de remise wordt ontsloten. Uiteraard dient ook een goede bouwkundige scheiding te worden gemaakt tussen remise en bovenwoningen. Daarbij moet niet alleen een voldoende zware betonnen vloerscheiding worden aangebracht maar ook een naadloze rijweg voor de bussen om trillinghinder te voorkomen. Hierbij wordt een kelderlaag onder de remise afgeraden alsmede een hellingbaan voor bussen aangezien deze meer kans geven op trillinghinder.

Uit het onderzoek is gebleken dat ter plaatse van de beoogde woningbouw sprake is van een overschrijding van de standaardvoorschriften Activiteitenbesluit. Op dit moment is nog niet duidelijk of de electrificatie van de busvloot eerder plaats heeft dan de bouw van de woningen binnen de geluidsruimte van de remise.

In de regels van het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijkheid opgenomen met betrekking tot het geluidniveau op de gevels en de eventuele maatregelen die nodig zijn om tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te komen. Deze maatregelen hebben betrekking op het ter plaatse van de geluidsbelaste gevels toepassen van dove gevels danwel vliesgevels.

Eventueel worden er met de GVB afspraken gemaakt over maatwerkvoorschriften ten aanzien van het Activiteitenbesluit.

Bij het realiseren van de woningen zal dus nader worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om enerzijds te komen tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en aan de andere kant tot een situatie waarbij de GVB garage niet onevenredig wordt beperkt in haar bedrijfsvoering. Deze werkwijze sluit aan bij de mogelijkheden die volgen uit artikel 7c lid 9 sub c onder 2 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet waarbij de mate van detail van de ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting te verrichten akoestische onderzoeken kan worden afgestemd op het detailniveau en de fase van voorbereiding van het bestemmingsplan.

Door de bovengenoemde verschillende maatregelen en maatwerk vormt de geluidsbelasting van de busremise geen belemmering voor het kunnen garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en wordt de bedrijfsvoering van de busremise niet onevenredig belemmerd.

Gasontvangststation

Ter plaatse van de Draaierweg naast nummer 19 is een bestaand gasstation aanwezig. In het voorliggende bestemmingsplan is nieuwbouw met woningen geprojecteerd op een afstand van 30 meter van het gasontvangststation.

Er is Akoestisch onderzoek gasontvangststation uitgevoerd. Het gasontvangstation voldoet niet aan de streefwaarden voor geluid. De hoogste overschrijding van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bedraagt in alle etmaalperioden 8, 12 en 10 dB in respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode. Het gasontvangstation en de nieuwbouwwoningen zijn niet zonder meer verenigbaar.

Het gasontvangstation voldoet niet aan de grenswaarden voor geluid, zoals beschreven in paragraaf. De overschrijdingen zijn gelijk aan die benoemd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Met de Gasunie worden de mogelijkeden besproken om maatregelen te treffen aan het gebouw en de installaties en eventueel het opnemen van maatwerkvoorschriften. Verwacht wordt dat met een combinatie van maatregelen, mogelijk in aanvulling met het toelaten van een hogere geluidbelasting, het gasstation en de nieuwbouw verenigbaar zijn. Er wordt een beoordeling gemaakt van de benodigde maatregelen aan de bron, in de overdracht en eventueel aan de gevels van de geprojecteerde woningen zodat duidelijk wordt bij welke maatregelen uiteindelijk sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat. Ten slotte zijn er regels in het bestemmingsplan opgenomen die borgen dat de benodigde maatregelen worden getroffen.

Bakkerij Kaandorp

Bakkerij Kaandorp ligt aan de Draaierweg 1, op de hoek met de Klaprozenweg. In het Akoestisch onderzoek bakkerij Kaandorp is de geluidbelasting bepaald op de beoogde nieuwbouw van het

bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2.

De berekende geluidbelasting is zowel in de dag- als in de nachtperiode 5 dB hoger dan de streefwaarden (RO) en grenswaarden (Activiteitenbesluit). In de dagperiode is de maatgevende bron het vullen van de silo's. In de nachtperiode zijn de maatgevende bronnen twee installaties op het dak en de laad en losactiviteiten.

De maximale geluidniveaus in de avondperiode voldoen aan de streefwaarden (RO) en de grenswaarden (Activiteitenbesluit). In de dag- en nachtperiode worden de streefwaarden en grenswaarden overschreden met respectievelijk 4 en 10 dB. Bepalend zijn de laad- en losactiviteiten. In de dagperiode zijn, in het kader van het Activiteitenbesluit, deze maximale geluidniveaus uitgesloten van toetsing. Dit is echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet zonder meer het geval. Dit is aan het bevoegd gezag om te beoordelen.

Indirecte hinder voldoet aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Verwacht wordt dat met een combinatie van maatregelen, mogelijk in aanvulling met het toelaten van een hogere geluidbelasting, de bakkerij en nieuwbouw verenigbaar zijn. De beoordeling of en bij welke maatregelen uiteindelijk sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat, wordt gemaakt ten tijde van het verlenen van de omgevingsvergunning voor de bouw van de nieuwe woningen. Om deze nadere afweging te borgen zijn regels opgenomen in het bestemmingsplan.

School

In het noorden van de Klimopwegdriehoek is een nieuwe school met schoolplein voorzien. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden aangetoond dat met deze functie geen onaanvaardbare geluidhinder ontstaat voor de te realiseren woningen. Geluid vanaf het schoolpein is hierbij bepalend. Grenzend aan het schoolplein zal aan de ene zijde de school worden gerealiseerd en kunnen aan de andere zijde woningen worden gerealiseerd. Voor een school geldt binnen gemengd gebied een richtafstand van 10 meter tot woningen. Aan deze richtafstand zal worden voldaan. Daarnaast zullen de woningen beschikken over een stille zijde. Geconcludeerd wordt dat de realisatie van een school met schoolplein een goed woon- en leefklimaat in het plangebied en de directe omgeving niet in de weg staat.

De Vier Elektromotoren

Aan de Slijperweg 15 is De Vier Elektromotoren gevestigd. Het bedrijf richt zich onder meer op onderhoud, revisie en verkoop van elektromotoren en kool- en grafietproducten.

In de brochure Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is met SBI codes 271, 331 de volgende bedrijfsomschrijving opgenomen: Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie. Deze activiteiten zijn aangewezen als milieucategorie 4.1. Bij De Vier is echter geen sprake van het nieuw vervaardigen van electromotoren en generatoren maar uitsluitend om onderhoud en reparatie. Het betreft dus geen fabriek. Het is dus de vraag of de bedrijfsactiviteiten van De Vier daadwerkelijk kwalificeren als een 4.1 bedrijf.

In het kader van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) is door de Omgevingsdienst (OD) Noordzeekanaalgebied een bezoek gebracht aan het bedrijf. Hierbij is globaal in beeld gebracht welke machines in het bedrijf worden gebruikt en wat de bedrijfsprocessen zijn.

Aan de hand van de aspecten geur, geluid, stof en gevaar is gekeken wat de milieugevolgen zijn van de

aanwezigheid van het bedrijf voor de toekomstige transformatie van het plangebied naar een woon-werkgebied.

Gezien de bedrijfsvoering, de installaties op het dak en de toch wel aanzienlijke verkeer aantrekkende werking is geluid een groot aandachtspunt bij dit bedrijf. Zonder dat akoestisch onderzoek is gedaan werd door de OD vastgesteld dat door de uitgevoerde bedrijfsactiviteiten het bedrijf niet kan voldoen aan de geluidsgrenswaarden. Door een akoestisch onderzoek kan worden bepaald in hoeverre woningbouw op de erfgrens mogelijk is, mogelijk samen met akoestisce maatregelen bij de toekomstige nieuwbouw of toepassingen in kelderruimten. Indien nodig is het mogelijk om hogere grenswaarden vast te stellen, bijvoorbeeld zodat deze aansluiten op de grenswaarden van een industrieterrein.

Geur komt vrij bij het gebruik van de uitbrandoven, hiervoor is in de huidige situatie reeds een schoorstenen aanwezig. Bij het ontwikkelen van geurgevoelige objecten in de nabijheid van de inrichting moeten aanpassingen worden doorgevoerd. Dit kunnen o.a. een ontgeuringsinstallatie zijn of bouwtechnische aanpassingen aan de schoorstenen. Bij het niet toepassen van een ontgeuringsinstallatie dient de uitmonding van de afvoerleiding ten minste 2 m uitsteken boven de hoogste daklijn van de binnen 25 m van de uitmonding gelegen geurgevoelige gebouwen. Bij het toepassen van een ontgeuringsinstallatie dient de werking te worden onderbouwd middels een geuronderzoek.

De aspecten 'stof' en 'gevaar' spelen geen belangrijke rol rondom het bedrijf.

Aan het perceel is in het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) de bestemming "Bedrijf" toegekend, met de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsgebied 1'.

Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 3.1. Nu het niet op voorhand duidelijk is binnen welke milieucategorie het bedrijf kan worden geschaard is het noodzakelijk om door middel van gericht onderzoek uit te vinden wat de daadwerkelijke milieuhinder is als gevolg van het bedrijf en in hoeverre het bedrijf in haar huidige bedrijfsvoering al wordt beperkt door reeds aanwezige gevoelige functies in de directe nabijheid.

Door de gemeente is met regelmaat contact opgenomen om onderzoek te doen bij het bedrijf. Daarvoor is nodig dat er sprake is van een representatieve bedrijfssituatie en dus de machines draaien op het moment dat het onderzoek wordt uitgevoerd. De eigenaar van De Vier heeft dit onderzoek tot op heden aangehouden. Het is voor de gemeente niet mogelijk om het onderzoek alleen te doen buiten de inrichting omdat er dan geen zekerheid bestaat over of sprake is van een representatieve bedrijfssituatie.

Zoals in het kader van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) al is aangegeven is er binnen de grondexploitatie van het project Klaprozenbuurt budget beschikbaar om tot verplaatsing van het bedrijf over te gaan, dan wel voor een schadeloosstelling als het bedrijf moet worden uitgekocht. De transformatie van de Klaprozenbuurt komt echter grotendeels door middel van zelfrealisatie tot stand. Het is daarbij de ambitie om zoveel mogelijk ruimte te geven aan de terugkeer of inpassing van bestaande functies. Daarbij komt ook dat de transformatie geleidelijk tot stand komt.

Het is dus goed mogelijk dat De Vier nog in bedrijf is terwijl er op nabijgelegen percelen al nieuwe (gevoelige) functies worden gerealiseerd. Om deze reden is op de verbeelding van het bestemmingsplan rondom De Vier een zone van 100 meter aangegeven waarbinnen het alleen onder voorwaarden mogelijk is om nieuwe gevoelige functies te realiseren. Deze voorwaarden hebben betrekking op het voldoen aan normen voor geluid en geur.

Er bevinden zich op de perceelsgrens van De Vier reeds bestaande (bedrijfs)woningen van derderen. In

afstemming met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en indien mogelijk De Vier, wordt onderzocht hoe de bedrijfsactiviteiten zich verhouden tot deze (bedrijfs)woningen en de nieuw te realiseren gevoelige bestemmingen. Bij dit onderzoek geldt het Activiteitenbesluit als toetsingskader.

5.6.5 Conclusie

Uit de onderzoeken volgt dat woningbouw in de nabijheid van de bestaande bedrijfsfuncties mogelijk is, mits er maatregelen worden getroffen om de geluidemissie te reduceren. De voorgenomen ontwikkeling is wat dat betreft uitvoerbaar. In het kader van de vergunningverlening zal nader onderzoek worden uitgevoerd en zullen te nemen maatregelen worden geborgd.

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Algemeen

In het kader van een 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.

5.7.2 Beleid en regelgeving

5.7.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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 opgenomen. De wet voorziet onder meer in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip 'niet in betekenende mate' (nibm) en gebiedssaldering. Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het vaststellen van een bestemmingsplan:

- het bestemmingsplan niet leidt tot een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor stikstofoxide (NO2) of fijn stof (PM10);
- de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan (al dan niet per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10;
- het bestemmingsplan is opgenomen in het NSL.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is 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 PM10 van belang.

5.7.2.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Het Besluit gevoelige bestemmingen is in januari 2009 in werking getreden. Met deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden.

In geval van de Klaprozenbuurt worden gevoelige functies in de vorm van woningen en maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Er zijn geen rijkswegen of provinciale wegen aanwezig binnen een afstand van 300 meter respectievelijk 50 meter. Aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen kan worden voldaan.

5.7.2.3 Actieplan luchtkwaliteit Amsterdam

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht te verbeteren door bestaande knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit op te lossen. Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Amsterdam houdt binnen het Actieplan vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad, verbetering van het stedelijk functioneren door een grotere concentratie van de functies wonen, werken en recreëren. Daarnaast houdt Amsterdam vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het Hoofdnet Auto.

5.7.2.4 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: “in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden

geprojecteerd.

Voor project Klaprozenbuurt is het tweede uitgangspunt – in verband met de toenemende verkeersintensiteit als gevolg van de woningbouwontwikkeling in heel Noord – van toepassing. Beide scholen zijn echter achter eerstelijnsbebouwing voorzien, waarmee aan het uitgangspunt wordt voldaan. Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

5.7.3 Resultaat onderzoek

Met de aanpassingen in het plangebied veranderen de verkeersstromen en zijn de emissies naar de lucht door de gewijzigde verkeersbewegingen van belang bij de toetsing van het plan aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Er is voor de voorgenomen ontwikkelingen onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. Er is getoetst aan grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2), fijn stof (PM10) en zeer fijn stof (PM2,5). Uit het onderzoek volgt dat er wat betreft stikstofdioxide en (zeer) fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm geen knelpuntlocaties binnen het plangebied bestaan. Er worden in de plansituatie geen grenswaarden overschreden en de hoogst berekende waarden die uit dit absolute worst case scenario berekend worden liggen ruim onder de grenswaarden.

5.7.4 Conclusie

Op grond van de voorgenoemde bevindingen vormen de luchtkwaliteitseisen uit titel 5.2 Wet milieubeheer en bijbehorende uitvoeringsbesluiten alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van de Klaprozenbuurt.

5.8 Bodem

Voor Bodem wordt verwezen naar hoofdstuk 9 van bestemmingsplan Klaprozenbuurt.

5.9 Cultuur en archeologie

Uit het archeologisch bureauonderzoek zoals dat door Bureau Monumentenzorg & Archeologie is uitgevoerd, volgt dat er binnen het plangebied materiële overblijfselen kunnen worden verwacht die samenhangen met de aanleg en bewoning van de Buiksloterdijk vanaf de 13de eeuw. Een lagere verwachting geldt voor de scheepvaart op het IJ vanaf de 13de eeuw. Voor het gebied is een beleidskaart opgesteld met vier verwachtingszones. Per zone is gespecificeerd in welke gevallen archeologisch vervolgonderzoek nodig is bij planontwikkeling. De zones zijn opgenomen als dubbelbestemming in de planregeling.

De cultuurhistorische waarde van de Waterlandse Zeedijk is in dit bestemmingsplan met een dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie geborgd.

5.10 Duurzaamheid

5.10.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

5.10.2 Beleid en regelgeving

5.10.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot. Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

5.10.2.2 Duurzaam Amsterdam

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in maart 2015 de agenda 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. Dit is de Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. In de volgende paragraaf is per aspect aangegeven op welke wijze hier in de voorgenomen ontwikkeling rekening mee is gehouden.

5.10.3 Specifiek plan / project

Planvormingstraject

Duurzaamheid heeft gedurende het gehele planvormingstraject van de Klaprozenbuurt een rol gespeeld. Duurzaamheid is verweven in andere milieuaspecten zoals de keuze van intensief ruimtegebruik, gebruik van het openbaar vervoer, langzaam verkeer, duurzaamheid van het watersysteem. Ook bij de verdere planuitwerking zal duurzaamheid een belangrijke overweging zijn, bijvoorbeeld bij keuzen ten aanzien van materiaalgebruik, afvalketens en energiegebruik.

Toegespitst op plangebied/project:

Amsterdam wil duurzaam groeien. Een belangrijke keuze is om vooral binnen bestaand stedelijk gebied deze groei te laten plaatsvinden, zodat groengebieden buiten de stad groen kunnen blijven. In de stad zelf neemt het draagvlak toe voor voorzieningen, openbaar vervoer en de deeleconomie. De

herontwikkeling van het plangebied draagt aan deze duurzame groei bij door een stedelijke dichtheid in het plangebied mogelijk te maken. In aanvulling hierop heeft Amsterdam een duurzaamheidsbeleid bestaande uit de onderstaande zeven aandachtsgebieden, die hieronder voor het project Klaprozenbuurt nader worden uitgewerkt.

Energie

Amsterdam heeft als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO2-uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen worden in 2019 verder uitgewerkt in een Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal en lokale klimaatakkoorden. In 2040 wil Amsterdam aardgasvrij zijn. Deze ambities zijn vastgelegd in het coalitieakkoord “Een nieuwe lente en een nieuw geluid”.

Als onderdeel voor het bereiken van deze doelen streeft de gemeente Amsterdam naar klimaatneutrale gebouwen onder het adagium “klimaatneutraal is het nieuwe normaal”. Daarbij is er maar één moment om een gebouw optimaal klimaatneutraal te maken en dat is het moment van nieuwbouw. Veel energiebesparende maatregelen brengen aanzienlijk hogere (maatschappelijke) kosten met zich mee als ze pas later aangebracht of verbeterd worden. Dit geldt met name ook voor de meest basale energiebesparende maatregelen zoals extra goede isolatie. Klimaat-neutraal betekent een EPC 0. Een EPC van 0,15 is het maximum in Amsterdam. Op 1 juli 2020 wordt de EPC vervangen door de BENG. BENG staat voor Bijna Energieneutrale gebouwen. De gemeente zal richtlijnen opstellen over hoe de ambitie in EPC in de ander te vertalen. Bij verdere concretisering van de plannen zal gewerkt gaan worden met energie-eisen en ambities in de termen die de BENG gebruikt.

Verder geldt dat toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR ketels, (traditionele) elektrische boilers en conventionele koelmachines niet is toegestaan. Ook lokale biomassa gestookte stookinstallaties (o.a. pellet kachel) zijn niet toegestaan in verband met de negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Er zullen geen nieuwe aansluitingen op gas worden gerealiseerd en uit oogpunt van de gebiedsontwikkeling wordt het bestaande netwerk bij voorkeur zo spoedig mogelijk afgebouwd. Er lopen daarnaast ook al leidingen van het stadswarmtenet door de wijk. De Klaprozenbuurt valt onder de concessie Noord voor aansluiting op stadswarmte en koude. Op grond van motie 1404 uit 2017 streeft de gemeente tegelijkertijd naar toepassing van lage-temperatuur warmtesystemen en de inzet van lokale duurzame bronnen. Mogelijk kan in de Klaprozenbuurt gebruik gemaakt worden van warmte en koude uit het IJ. Dit wordt de komende periode verder onderzocht.

De gebouwen dienen in ieder geval voorbereid te zijn op gebruik van lage temperatuur warmte.

Duurzame energie wordt (afgezien van stadswarmte) op het kavel opgewekt. Mede daarom dient de oriëntatie van gebouwen goed te zijn en is het van belang dat de daken optimaal geschikt te worden gemaakt voor opwekken van zonne-energie. Dat houdt ook in dat rekening gehouden wordt met beschaduwing. Naast zonne-energie kunnen de daken echter ook voor waterberging en het toevoegen van een ecologische meerwaarde worden gebruikt. Bij zonnepanelen in gevels dient extra aandacht besteed te worden aan de architectonische integratie.

Circulair Bouwen

In 2050 wil Amsterdam volledig circulair zijn. Vanwege de omvang van materieelgebruik in de bouw van gebouwen en wegen, is de bouwketen een van de twee ketens waar Amsterdam op focust bij het circulair maken van de stedelijke economie. Bij circulair bouwen worden materialen gebruikt die bij de productie een zo laag mogelijke milieu-impact hebben en voor gelijkwaardige toepassingen herbruikbaar zijn. Nog beter is het gebruik van gerecyclede materialen. Er zal een inventarisatie gemaakt worden van de grondstoffen die op dit moment in de buurt aanwezig zijn en vrijkomen bij sloop en herinrichting van

de openbare ruimte. Als vervolg hierop zal gekeken worden in hoeverre deze grondstoffen opnieuw gebruikt kunnen worden, bij voorkeur in het gebied zelf.

Hout dat wordt gebruikt is aantoonbaar afkomstig van bossen die beheerd worden volgens de eisen van het FSC. Amsterdam heeft hiertoe in 2012 het FSC convenant getekend. Voor Noord zijn in het programma Circulair Buiksloterham en Noord een maximum MPG van 0,8 €/m2 een ambitie van 0,5 €/m2 vastgesteld. Hierbij hoeven zonnepanelen niet te worden meegeteld. Om uitwisseling van materialen en recycling beter mogelijk te maken, krijgen alle nieuwe gebouwen een materialenpaspoort, op te stellen door de ontwikkelende partij. Om gebouwen beter toekomstbestendig te maken wordt zo veel mogelijk demontabel en flexibel gebouwd. Dat laatste houdt in dat het mogelijk is in de toekomst gebouwen voor andere functies te gebruiken. Demontabel wil zeggen dat de gebruikte materialen bij sloop of renovatie goed van elkaar te scheiden en daardoor goed herbruikbaar zijn. Om vervuiling van het oppervlaktewater tegen te gaan worden geen uitlogende materalen zoals lood, koper en zink gebruikt aan de buitenzijde van gebouwen.

Bodem

Gestreefd wordt naar een gesloten grondbalans (circulair). Onderzocht wordt of kan worden aangesloten op het raamsaneringsplan dat in Buiksloterham wordt uitgewerkt, zodat verontreinigde grond die vrijkomt uit saneringsspots of vanwege grondverbetering dicht bij kan worden verwerkt in landaanwinningen. Ook wordt onderzocht of het zand dat vrijkomt bij het afgraven van de dijk kan worden verwerkt als schone goed doorlatende leeflaag in de woonstraten.

Schone lucht

Vuile lucht is een sluipmoordenaar. Het is na roken, ongezonde voeding en gebrek aan beweging het vierde gezondheidsrisico in Amsterdam. Daarom heeft het college het actieplan Schone Lucht opgesteld. In 2030 wil Amsterdam alleen nog maar uitstootvrije voertuigen toelaten. Naast regelgeving zijn daar ook voldoende voorzieningen voor elektrisch laden voor nodig. De Klaprozenbuurt wordt daarom voorbereid op elektrisch vervoer. Dat betekent dat bij realisatie al bij minimaal 10% van de parkeerplekken in de openbare ruimte en algemeen toegankelijke parkeergarages elektrisch kan worden geladen. Afhankelijk van de vraag naar elektrisch laden wordt op termijn het aantal laadplekken verder uitgebreid. Alle parkeergarages worden voorbereid op 100% elektrisch laden. Dat betekent dat er minimaal loze leidingen liggen en ruimte is voor een regelinstallatie. Bij VvE's maakt het reglement elektrisch laden mogelijk. Dit moet er toe leiden dat kopers en huurders met een vaste parkeerplaats op ieder moment eenvoudig een laadpunt kunnen aanvragen. Zie ook de Richtlijn voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen of grondig te renoveren parkeervoorzieningen (2018). Deeloplossingen voor mobiliteit worden aangemoedigd bij herontwikkelingsgebieden. Onderzocht wordt of er een mobility hub op de Klaprozenweg kan komen.

Klimaatadaptatie

De voorspellingen voor de toekomst zijn dat het weer extremer wordt. De zomers worden warmer en mogelijk droger en de winters zachter en natter. Buien worden heviger en hevige buien komen vaker voor.

In het extremer wordende klimaat en door de verder verdichtende stad is een extra inspanning nodig o.a. om de stad hemelwaterbestendig te maken en schade te voorkomen. Er wordt bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening worden gehouden met het tijdelijk opvangen van extreme buien. In paragraaf 7.8 onder het kopje hemelwater wordt hier verder op ingegaan.

Alhoewel de gevolgen van hevige neerslag groot kunnen zijn, zullen toekomstige stadsbewoners naar

verwachting het meest last hebben van zogenaamde hittestress. Het beste middel tegen hittestress is veel groen in de buurt. Wat dat betreft kan er nooit te veel groen in de wijk zijn.

Afval

De gemeente Amsterdam streeft ernaar om afval zoveel mogelijk bij de bron te scheiden. De essentie van het beleid is dat bewoners hun glas, papier, en plastic dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en dan nog resterende afval elders in de wijk kunnen brengen. In principe worden ondergrondse containers geplaatst. Bij de locatiekeuze voor de containers wordt rekening gehouden met maximale loopafstanden en ondergrondse mogelijkheden. Het totaal aantal containers wordt als volgt bepaald:

- Restafval: 1 container per 150 huishoudens
- GFT: 1 container per 80 huishoudens
- Papier: 1 container per 150 huishoudens
- Glas: 1 container per 500 huishoudens
- Textiel: 1 container per 750 huishoudens

Grote milieuwinst kan behaald worden met apart inzamelen van groente, fruit en etensresten (GFE). De gemeente Amsterdam zamelt deze fractie momenteel nog niet apart in. In de naastgelegen buurt Buiksloterham gaat echter wel GFE apart ingezameld worden, al is nog niet precies duidelijk op welke wijze. Voor de Klaprozenbuurt kan mogelijk aangesloten worden bij deze ontwikkeling.

5.11 Externe veiliheid

5.11.1 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 windmolens.

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 windmolens.

In het plangebied bevindt zich een LPG-tankstation. Verder loopt er ook een transportleiding aardgas door het gebied naar twee gasdrukregelstations.

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

5.11.2 Beleid en regelgeving

5.11.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.
De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

5.11.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

5.11.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te

verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

5.11.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

5.11.2.5 Uitvoeringsbesluit Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico s zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.
Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico s aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.
Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.
Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

5.11.3 Resultaten onderzoeken

5.11.3.1 Algemeen

Aan de Metaalbewerkerweg ligt een LPG/benzine station met een ondergrondse opslag. Voor LPG-stations met ondergrondse opslag van LPG geldt een afstand van 60 meter tot nieuwe kwetsbare objecten, zoals woningen. Voor zeer beperkt kwetsbare objecten, zoals scholen en kinderdagverblijven gelden aparte veiligheidsafstanden. Voor zeer kwetsbare objecten geldt een veiligheidsafstand van 160 meter tot het vulpunt. Om de herontwikkeling naar een volledig gemengd-stedelijk gebied mogelijk te maken, moet minimaal de LPG-functie worden verwijderd. Inmiddels is er concreet zicht op de beëindiging van de activiteiten van het tandstation en daarmee de doorzet van de LPG.

5.11.3.2 Buisleidingen

Door LBP Sight is Onderzoek Externe Veiligheid uitgevoerd naar de buisleidingen op hun nieuwe plek.

Aan de Draaierweg liggen twee gasdrukregelstations, die worden gevoed door een hogedruk aardgasleiding onder de Slijperweg. Er is daarnaast een hogedruk aardgasleiding onder het tracé van de Waterlandse Zeedijk. Bij hogedruk aardgasleidingen geldt een minimale afstand van vier meter voor gebouwen. Voor kwetsbare objecten, zoals woningen en scholen, geldt een minimale afstand van 25 meter. Bovendien geldt er gemeentelijk beleid rondom externe veiligheid. Nieuwe objecten bedoeld voor minder zelfredzame personen, zoals kinderen, ouderen en mindervaliden, worden geplaatst buiten de 100% letaliteitsgrens (veelal rond de tachtig meter) van hogedruk aardgasleidingen. Dit is een aanzienlijke beperking in het vinden van geschikte locaties voor maatschappelijke voorzieningen, met name basisscholen.

Samen met de Gasuinie is de verplaatsing van de gasleidingen onderzocht. In dit ontwerp bestemmingsplan is de verbeelding al aangepast waarbij de gasleidingen op hun beoogde nieuwe plek van een dubbelbestemming zijn voorzien.

Ook het verplaatsen van de gasregel- en ontvangststations wordt onderzocht. Op dit moment is er nog geen definitieve nieuwe locatie aangewezen en wordt uitgegaan van de bestaande situatie.

Uit de berekeningen blijkt dat er geen PR10-6 –contour aanwezig is. Zowel voor de huidige situatie als de plansituatie betekent dat er zich geen (beperkt) kwetsbare objecten bevinden binnen een PR10-6 –contour van een buisleiding. Daarmee voldoet de planontwikkeling aan de grens- en richtwaarden voor het PR.

De 100% letaliteitgrens ligt voor de leidingen die door het plangebied lopen op 67 meter en 80 meter vanaf de leiding bekeken. Het plaatsen van objecten met minder zelfredzame personen binnen de 100% letaliteitsgrens is niet inpasbaar met het externe veiligheidsbeleid van de Gemeente Amsterdam1. In deze fase van planvorming is de exacte invulling echter nog flexibel..

4.3 Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico stijgt door de planvorming, omdat enerzijds de personendichtheden in het plangebied toenemen, en anderzijds omdat het tracé anders gaat lopen, en op sommige punten dichter bij bevolkte gebieden komt. Een directe vergelijking tussen de huidige en plansituatie is daardoor niet mogelijk. De grootste toename treedt op langs de leiding die dichter langs deelgebied B komt te liggen (en daar nu nog verder van af loopt). Hier stijgt het groepsrisico van 0.23 x OW (oriëntatiewaarde) naar 0.44 x OW, een toename van meer dan 10%. Voor de aansluitende leiding naar het gasverdeelstation daalt het groepsrisico daarentegen van 0,45 x OW naar 0,44 x OW.

Voor beide leidingen geldt echter dat door de planvorming de hoogte van het groepsrisico beneden het maximum blijft (zijnde lager dan 1,0 x OW) van het externe veiligheidsbeleid van de Gemeente Amsterdam. Omdat in een deel van het plangebied het groepsrisico met meer dan 10% toeneemt, moet een verantwoording van het groepsrisico opgesteld worden.

5.11.3.3 Transportroute LPG

Er loopt een transportroute voor gevaarlijk stoffen langs het plangebied. Het betreft het transport van LPG voor de bevoorrading van het tankstation aan de Metaalbewerkerweg. De route voor de levering van LPG loopt over de Klaprozenweg.

Plaatsgebonden risico
Uit de berekeningen blijkt dat er geen PR10-6-contour aanwezig is. Zowel voor de huidige situatie als de plansituatie betekent dat er zich geen (beperkt) kwetsbare objecten bevinden binnen een PR10-6 -contour van de LPG-route. Daarmee voldoet de planontwikkeling aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico
Uit de berekeningen blijkt dat, naar verwachting, het groepsrisico stijgt door de planvorming, omdat de personendichtheden in het gehele plangebied toenemen. De stijging is echter beperkt. Door de planvorming stijgt het groepsrisico van 0,168 x OW (oriëntatiewaarde) naar 0,173 x OW: een toename van 3%. De hoogte van het groepsrisico blijft beneden het maximum (zijnde 1,0 x OW) van het externe veiligheidsbeleid van de Gemeente Amsterdam. Omdat het groepsrisico in het plangebied met minder dan 10% toeneemt, vormt dit onderzoek tevens de verantwoording van het groepsrisico en is een verdere verantwoording niet aan de orde.

5.11.4 Conclusie

In het kader van externe veiligheid is de aanwezigheid van een LPG-tankstation en twee gasdrukregelstations en twee hogedruk aardgasleidingen relevant. Met betrekking tot het tankstation zal minimaal de LPG-functie worden verwijderd in het kader van de voorgenomen ontwikkeling. Tevens zullen de buisleidingen worden verplaatst.

Uit het uitgevoerde onderzoek volgt dat er, mede door het verplaatsen van de buisleidingen, voor het totale plan naar verwachting geen knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid. Na de definitieve keuze voor het nieuwe tracé van de buisleiding wordt het groepsrisico verantwoord.

5.12 Natuur en landschap

5.12.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier-en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen(soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

5.12.2 Beleid en regelgeving

5.12.2.1 Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Doel van de nieuwe wet is de bescherming van de biodiversiteit in Nederland, de decentralisatie van verantwoordelijkheden en vereenvoudiging van regels. De regelgeving rond de gebiedsbescherming (i.c van Natura2000-gebieden) is in de nieuwe wet geïntegreerd. De soortenbescherming werd tot heden geregeld door de Flora- en faunawet. De strikt beschermde soorten, een van de categorieën, die hun beschermde status ontlenen aan de Vogelrichtlijn, de Habitatrichlijn of andere internationale verdragen, behouden in de nieuwe wet die status. De Wnb 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. Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Wnb beschermde soorten rekening worden gehouden. Een belangrijke verandering betreft de lijst van beschermde planten. Deze is aanzienlijk ingekort. Het gevolg ervan is dat tal van tot nu toe beschermde soorten hun beschermde status in de nieuwe wet verliezen.

5.12.3 Resultaten onderzoeken

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als signifante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

In verband met de voorgenomen ontwikkeling is Ecologisch onderzoek verricht naar consequenties vanuit de Natuurwetgeving en kansen voor natuur. Tevens is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (zie paragraaf 5.13).

Hieronder zijn de resultaten van de natuurtoets toegelicht.

Gebiedsbescherming
De omvorming van de Klaprozenbuurt heeft geen nadelige gevolgen voor de natuurwaarden in de beschermde lokale, nationale en Europees beschermde gebieden in de regio. Net als ook nu het geval is, blijft het gebied vrijwel volledig bebouwd. Wel wordt de bebouwing intensiever met ook meer hoogbouw. Er is daarom wel een risico op meer verkeersbewegingen wat tot hogere emissies kan leiden. De Natura2000 gebieden liggen echter op een zodanige afstand dat negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Soortenbescherming
In de Klaprozenbuurt komen meerdere soorten beschermde dieren en planten voor. Binnen het projectgebied komen algemene broedvogels voor. Zij kunnen dan wel op de daken van de bebouwing (scholekster, zwarte roodstaart) of in de bomen en lage begroeiing tot broeden komen (bijv. ekster, zwarte kraai, houtduif, Turkse tortel, merel, tjiftjaf, winterkoning). Ook werden meerdere oude nesten aangetroffen. Geen van deze soorten heeft een jaarrond beschermd nest (bij ekster en zwarte kraai vervalt deze status omdat in de directe omgeving voldoende uitwijkmogelijkheden zijn).

Geadviseerd wordt om de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten. De meest veilige periode daarbij ligt tussen september en februari. Ook in die periode is het echter noodzakelijk de te kapen bomen vooraf te schouwen op broedende vogels. Soorten als houtduif en Turkse tortel kunnen namelijk vrijwel jaarrond tot broeden komen. Indien een boom gekapt moet worden en er een broedende vogel in wordt aangetroffen, dient het werk aldaar stilgelegd te worden en de boom gemarkeerd te worden zodat de vogels niet verstoord worden. De boom (en afhankelijk van de onderlinge afstand) een aantal van de buurbomen mogen vervolgens pas gekapt worden als de vogels klaar zijn met broeden en de jongen het nest hebben verlaten.

Werken in het broedseizoen is toegestaan, indien uit een schouw door een vogeldeskundige voorafgaand aan de werkzaamheden blijkt dat zich geen broedende vogels in het groen of op de daken bevinden. Worden deze wel aangetroffen, dan kan pas gestart worden als de vogels klaar zijn met broeden. Dit kan dan nog een aantal weken duren.

In het verleden zijn twee soorten vleermuizen nabij het projectgebied vastgesteld. In het projectgebied zelf werden geen vleermuizen waargenomen. Twee panden binnen het projectgebied zijn mogelijk geschikt als verblijfplaats voor aan gebouwgebonden vleermuissoorten (Floraweg 200 en Polijsterweg 16). De overige bebouwing is niet geschikt.

Het is noodzakelijk om voorafgaand aan de sloop van deze panden tijdig vleermuisonderzoek te verrichten. Gezien de doorlooptijd van dergelijk onderzoek en de duur van het ontheffingstraject, adviseren we om minimaal 1,5 jaar voor de start van de geplande sloop het onderzoek op te starten.

Bij het onderzoek in 2019 werden geen vliegroutes of van belang zijnde foerageergebieden vastgesteld. De verwachting is dat dit ook nu niet het geval is. Alleen als de boombeplanting op de dijk verwijderd zou worden, adviseren wij vooraf nader onderzoek te doen naar het terreingebruik van vleermuizen. Deze beplanting grenst immers aan meerdere andere geschikte beplantingen en groengebieden. Uit dit onderzoek zal volgen of deze beplanting van belang is als foerageergebied of vliegroute door vleermuizen. Ook hierbij adviseren we om minimaal 1,5 jaar voor de start van de kap het onderzoek op te starten.

De overige soorten landgebonden zoogdieren die hier bekend zijn, zijn alle opgenomen in de verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland. Dit houdt in dat de bescherming van deze soorten vervalt bij werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting. Wel blijft altijd de zorgplicht van kracht. Dit houdt in dat er altijd zodanig gewerkt moet worden dat dieren de kans krijgen te ontkomen. In dit geval bijvoorbeeld door niet richting het water of drukke wegen te werken maar richting aangrenzende kavels. In het geval dat, bijvoorbeeld, egels worden aangetroffen bij het werk, kunnen deze voorzichtig in een emmer gedaan worden en daarna op een andere geschikte locatie uitgezet. Eén en ander in overleg met de begeleidend of stadsecoloog.

In de Klaprozenbuurt zelf zijn geen amfibieën waargenomen of te verwachten. Op enige afstand van het projectgebied is bruine kikker opgenomen. Deze soort is tevens opgenomen in de Verordening Vrijstellingen soorten Noord-Holland. Bij de geplande werkzaamheden hier vervalt dus ook voor deze soort de bescherming. Negatieve effecten op de soort kunnen worden uitgesloten.

In het projectgebied zijn nauwelijks dagvlinders opgenomen. Er is slechts één soort bekend; bruin zandoogje. De soort is niet beschermd of opgenomen in de Rode Lijst. Indien het leefgebied van de soort verdwijnt, zijn er nog genoeg andere geschikte bermen in de directe omgeving beschikbaar. De werkzaamheden hebben dan ook geen nadelige effecten op eventuele populaties van deze soort. Negatieve effecten kunnen dan ook worden uitgesloten.

Er zijn binnen het projectgebied 12 soorten vaatplanten opgenomen. Deze werden vrijwel allemaal binnen het projectgebied aangetroffen. Geen van deze soorten heeft een beschermde status. Het is dan ook niet noodzakelijk om rekening te houden met deze soorten bij de verdere ontwikkeling van Klaprozenbuurt. Negatieve effecten op vaatplanten kunnen worden uitgesloten.

<u>Nader onderzoek</u>

Voorafgaand aan de sloop van de twee panden (Floraweg 200 en Polijsterweg 16) dient nader onderzoek naar eventuele verblijfplaatsen van vleermuizen plaats te vinden. Dergelijk onderzoek dient uitgevoerd te worden conform de richtlijnen uit het Vleermuisprotocol versie 2021. Dit houdt in vier á vijf bezoeken in de periode 15 mei tot 15 oktober. Als de boombeplanting op de dijk zou verdwijnen is ook daar nader onderzoek naar het terreingebruik gewenst. Daarvoor zijn twee bezoeken in mei-juni en augustus-september gewenst.

Advies is om dit soort onderzoeken minimaal 1,5 jaar voor de geplande sloop en eventuele kap uit te voeren. Er moet rekening mee worden gehouden dat er altijd een volledige onderzoeksperiode (mei tot en met oktober) noodzakelijk is voor het veldwerk. Daarnaast zijn er meerdere maanden nodig voor het opstellen van de stukken en de afhandeling van de eventueel benodigde aanvraag bij de Omgevingsdienst.

5.12.4 Conclusie

Ten aanzien van gebiedsbescherming zijn er geen belemmeringen bestaan voor de voorgenomen ontwikkeling. Ten aanzien van soortenbescherming volgt uit het onderzoek dat ter plaatse van twee specifieke plekken vervolgonderzoek is naar vleermuizen. Indien uit dat onderzoek volgt dat er ontheffing noodzakelijk is, dan is deze verleenbaar aan de hand van een compensatie- en mitigatieplan. Ten aanzien van het aspect natuur wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

5.13 Stikstof

5.13.1 Inleiding

In de Wet natuurbescherming (Wnb) is de gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden, de zogenoemde Natura2000-gebieden, overgenomen uit de Natuurbeschermingswet 1998. Hieraan voorafgaand is in januari 2006 de formele aanwijzingsprocedure van Natura 2000-gebieden gestart. Na deze aanwijzing is de gebiedsbescherming uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en sinds 1 januari 2017 in de Wet natuurbescherming. Daarmee vervalt de rechtstreekse werking van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn in Nederland.

In Amsterdam Noord dient rekening te worden gehouden met de Natura2000-gebieden: Ilpenveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiskeen Polder Westzaan.

Indien ontwikkelingen en activiteiten in het plangebied een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura 2000-gebied, dient een habitattoets uitgevoerd te worden.

Elke toename in stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op een overbelast stikstofgevoelig instandhoudingsdoel (habitattype of leefgebied) is in potentie een significant negatief effect. Een dergelijke toename in stikstofdepositie betekent daardoor dat het project niet zonder meer vergunbaar is onder de Wet natuurbescherming.

5.13.2 Onderzoek

Als uit de berekening van de aanleg- en gebruiksfase voor de beoogde situatie blijkt dat sprake is van een toename van stikstofdepositie, kan een verschilberekening gemaakt worden. Een verschilberekening bestaat uit een berekening van de referentiesituatie en de nieuwe situatie. Als uit deze verschilberekening volgt dat sprake is van een afname van stikstofdepositie in de nieuwe situatie t.o.v. de referentiesituatie, kan geoordeeld worden dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Dit wordt intern salderen genoemd. In geval gebruik gemaakt wordt van intern salderen, dient een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden.

Er is in het kader van voorliggend bestemmingsplan Onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd.

De aanlegfase en de gebruiksfase van de Klaprozenbuurt resulteren in een stikstofdepositiebijdrage in maximaal negen Natura 2000-gebieden (met Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske als dichtstbijzijnde). Na saldering met de referentiesituatie is er echter nergens een toename van de stikstofdepositie maar resteert een afname van de depositie die maximaal 0,09 mol N/ha/jaar bedraagt.

Vanwege de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (ca. 3,5 km) zijn er geen andere verstorende effecten voorstelbaar (b.v. geluid, lichthinder en/of geohydrologische effecten) t.a.v. gebiedsbescherming.

Hierdoor zijn aan de hand van deze voortoets op voorhand per saldo significant negatieve gevolgen t.a.v. vermesting en verzuring van stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden uitgesloten. Dit betekent tevens dat, in lijn met recente jurisprudentie, een vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde is.

5.13.3 Conclusie

Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat de gebruiksfase van het nieuwe bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2 per saldo niet tot een toename van de stikstofdepositie leidt.

Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve effecten voor de natuur uit te sluiten, en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde.

5.14 Water

5.14.1 Algemeen

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.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

5.14.2 Beleid en regelgeving

5.14.2.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De voornaamste doelstelling van het KRW is het beschermen en verbeteren van aquatische ecosystemen (grond- en oppervlaktewater). Dit door onder andere stroomgebieden te karakteriseren, ecologische doelstellingen te definiëren, economische analyses uit te voeren en de chemische en ecologische toestand te monitoren. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen.

5.14.2.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op grond van de Waterwet kan een watervergunning worden aangevraagd.

5.14.2.3 Nationaal waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer. In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen wateren waar nationale belangen een rol spelen.

5.14.2.4 Provinciale watervisie 2021

Op 16 november 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Watervisie 2021 vastgesteld. De Watervisie biedt een doorkijk voor het regionale waterbeleid tot 2040 en geeft aan waar in de periode 2016-2021 de prioriteiten liggen voor waterveiligheid en schoon en voldoende water. De Watervisie 2021 is op 23 december 2015 in werking getreden en vervangt het Waterplan 2010-2015. Voor de Watervisie is een Uitvoeringsprogramma 2016-2021 opgesteld, waarin staat wat de provincie concreet gaat doen. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

5.14.2.5 Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het plangebied valt deels binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De beleidsvoorbereidende, uitvoerende en administratieve taken heeft AGV opgedragen aan de stichting Waternet. Medeopdrachtgever van Waternet is de gemeente Amsterdam, waarvoor Waternet de drinkwaterproductie en -distributie, het rioleringsbeheer, de (drijf)vuilverwijdering, het vaarwegbeheer en de grondwaterzorgtaak uitvoert.

Het waterbeheerplan gaat in op de verantwoordelijkheden van het waterschap: zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen de maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap. Het waterbeheerplan is sturend voor de programmering van activiteiten en de verdeling van geld en menskracht voor de periode 2016-2021.

5.14.2.6 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. 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 afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

5.14.2.7 Keur AGV

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening: de Keur. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en risico's voor het watersysteem te voorkomen. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

5.14.2.8 Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de visie is een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water geschetst waar een uitvoeringsagenda tot 2018 aan is gekoppeld. De Watervisie gaat over het gebruik van water en water als onderdeel van de openbare ruimte. Andere aspecten, zoals waterbestendigheid, veiligheid, waterkwaliteit en ecologie zijn of worden uitgewerkt in ander beleid en andere programma's.

5.14.2.9 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen: de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat.

5.14.3 Watertoets

Het plangebied valt grotendeels onder het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht (AGV). Het beheer voor het hoogheemraadschap AGV wordt uitgevoerd door Waternet. Aan de noordzijde van het plangebied ligt een primaire waterkering die in beheer is bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Rijkswaterstaat (RWS) is de beheerder van het Zijkanaal I dat ten westen van het plangebied ligt. In het kader van bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) is een waterparagraaf opgesteld (Bijlage 15 Waterparagraaf), gemeente Amsterdam, 21 november 2019).

Waterveiligheid
Het plangebied valt deels binnen de beschermingszone van een primaire waterkering; de Buiksloterdijk. Op het in het plangebied gelegen deel van de Buiksloterdijk zijn in de jaren '60 tientallen dijkwoningen gesloopt ten behoeve van een beoogde oost-west autoweg. Deze verbinding is uiteindelijk nooit gerealiseerd. De dijk langs het Noordzeekanaal is al afgewaardeerd van primair naar regionaal.

Wanneer de Lekdijk en de waterkering IJmuiden zijn verbeterd (uiterlijk in 2050), ligt het beschermingsniveau van dijkring 44 hoger, waardoor de primaire waterkering ter plaatse van de Klaprozenbuurt kan worden afgewaardeerd naar een regionale waterkering. Mogelijk wordt het minimale dwarsprofiel dan aangepast in de Legger. Eventuele afwaardering van de waterkering heeft geen directe gevolgen voor de waterhuishouding in het plangebied. De nieuwe hoogte en vorm van de regionale dijk zijn bestuurlijk nog niet vastgesteld. In de legger wordt de minimale hoogte en vorm bepaald. Om aan te sluiten bij de ambitie van het waterschap AGV op het gebied van waterveiligheid wordt een toekomstig maaiveldniveau van minimaal NAP+1,0 m geadviseerd. Bij dit maaiveldniveau wordt dus een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) nagestreefd tussen +0,1 m NAP en -0,4 m NAP (streefpeil oppervlaktewater).

Watercompensatie
Als gevolg van de aanleg van extra verharding (zoals bebouwing of wegen) neemt de belasting op het oppervlaktewatersysteem toe aangezien er over de verhardingen een versnelde waterafvoer plaatsvindt. Om wateroverlast te voorkomen moet extra belasting van het watersysteem gecompenseerd worden met de aanleg van extra waterberging. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Hoogheemraadschap AGV hanteert hierbij de regel uit de Keur dat bij aanleg van 1.000 m² of meer extra verharding gecompenseerd moet worden door de aanleg van extra oppervlaktewater ter grootte van 10 procent van het oppervlak van de extra verharding of door alternatieve vormen van berging. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. Dempingen van oppervlaktewater dienen 1 op 1 gecompenseerd te worden in hetzelfde peilvak.

Het plangebied betreft een bestaand bebouwd gebied, dat reeds grotendeels is verhard. Het bestemmingsplan maakt ten opzichte van de vigerende plannen geen nieuwe verharding mogelijk. De

toekomstige situatie voorziet in meer groen dan nu, wat een positief effect heeft op de infiltratie van hemelwater in de grond. Ten opzichte van de huidige situatie gaat het schetsontwerp uit van het graven van circa 3.750 m2 nieuw water in het plangebied blijft het oppervlaktewater minimaal even groot. De positieve waterbalans kan ingezet worden ten behoeve van andere projecten in het peilgebied, bijvoorbeeld de Buiksloterham.

Grondwater

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden. Conform de gemeentelijke grondwaternorm (GRPA 2016-2021) is de minimale ontwateringsdiepte 0,5 m –mv en 0,9 m -mv daar waar bomen worden geplant. Naar verwachting wordt deze norm in 2021 bijgesteld naar 0,9 –mv. Volgens het stedenbouwkundig plan (schetsontwerp) worden in vrijwel alle straten bomen geplant. Daarom is het uitgangspunt om in de Klaprozenbuurt uit te gaan van een gewenste ontwatering van minimaal 0,9 m. Om de grondwatersituatie te beoordelen en de invloed van maatregelen te kwantificeren is een grondwatertoets uitgevoerd (Bijlage 16 Grondwatertoets gemeente Amsterdam, 21 november 2019). Op basis van de modelstudie is de conclusie dat goed doorlatende cunetten noodzakelijk zijn, aangevuld met een drain (aangelegd in een grindkoffer) om in de Klaprozenbuurt voldoende ontwateringsdiepte te realiseren. Daar waar bomen worden geplant dienen de cunetten dieper te liggen, minimaal tot NAP -0,6 m, een minimale breedte van 5 m en voorzien van een drain (ook in een grindkoffer). Bij de aanleg van cunetten en drainage dient rekening te worden gehouden met mogelijke aanwezigheid van mobiele verontreinigingen, om verplaatsing te vermijden. Bij aanleg van kelders is het uitgangspunt om grondwaterneutraal te bouwen.

Hemelwater
De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van stedelijk afvalwater en hemelwater. Waternet voert de gemeentelijke rioleringstaak uit namens de Gemeente Amsterdam. Afvloeiend hemelwater dient in de nieuwe situatie adequaat verwerkt te worden. In nieuwe en her te ontwikkelen gebieden wordt aangestuurd op een gescheiden rioolstelsel, waarbij een hemelwaterriool en afvalwaterriool worden aangelegd. Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodem tegen te gaan wordt vanuit de Keur het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen en PAK, lood, zink en koper tegengegaan. Bij het beheer zal ook zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater.

Conform de doelstellingen van Amsterdam Rainproof en het GRPA (Gemeentelijk RioleringsPlan Amsterdam) 2016-2021 wordt voor het plangebied Klaprozenbuurt geadviseerd zodanig te ontwerpen dat een bui van 60 mm in 1 uur kan worden verwerkt zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur te veroorzaken. Hierbij dient circa 20 mm in 1 uur verwerkt te worden door de riolering en de andere 40 mm in de openbare ruimte. Voor verwerking van het (overtollige) hemelwater geldt conform de NBW (Nationaal Bestuursakkoord Water) de drietrapsstrategie ‘vasthouden, bergen, afvoeren’. Deze drietrapsstrategie is verwerkt in een Rainproof oplossingenkaart. De Klaprozenbuurt is qua bodemopbouw geen geschikt gebied voor infiltratie. Voor de nieuw te ontwikkelen kavels moet worden uitgegaan dat er geen hemelwater actief wordt geïnfiltreerd in de bodem (freatisch pakket). Dit wordt als voorwaarde in de bouwenveloppen opgenomen.

De straten en parkeerterreinen in het plangebied Klaprozenbuurt bieden mogelijkheden om tijdens hevige buien door herprofilering van de weg tijdelijk water te bergen om vervolgens af te voeren. In het schetsontwerp is hier bergingsruimte voor opgenomen. De bergingsruimte kan dubbel gebruikt worden, als park, straat of parkeervak in normale situatie, en als tijdelijke waterberging in het geval van extreme neerslag. Om de bergingsbehoefte te reduceren kan ervoor gekozen worden om de hemelwaterriolering ruimer te dimensioneren, zodat een groter deel van (extreme) neerslag door het riool afgevoerd kan

worden. Andere optie is om neerslag over maaiveld af te voeren naar het oppervlaktewater.

5.14.4 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Met AGV en HHNK zal bij de verdere uitwerking van de plannen nader afstemming plaatsvinden.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze toelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel 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 regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

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. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

6.2 Planopzet

Bij de opzet van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de beoogde nieuwe invulling van het plangebied waarbij de transformatie geleidelijk, en door middel van zelfrealisatie, tot stand komt. Bestaande bedrijven die zich niet goed verhouden tot de nieuw toe te voegen gevoelige bestemmingen in het plangebied worden wegbestemd. Het programma dat in de regels is opgenomen en de stedenbouwkundige opzet komen voort uit de eerder vastgestelde Investeringsnota en het moederplan Klaprozenbuurt.

6.3 Planregels

De indeling van de planregels is als volgt:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels omvat twee artikelen: een artikel met de begripsbepalingen en een artikel dat de wijze van meten bepaalt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels geeft een invulling aan de opgenomen bestemmingen, waarbij in de meeste gevallen het volgende stramien wordt gevolgd:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de bouwregels: regels omtrent hoogte, bouwgrenzen et cetera;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de bouwregels;
- specifieke regels met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de gebruiksregels;
- de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om het bestemmingsplan te wijzigen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels bevat regels die gelden voor meerdere in het plan opgenomen bestemmingen:

- anti-dubbeltelregel;
- algemene bouwregels;
- algemene gebruiksregels;
- algemene aanduidingsregels;
- algemene afwijkingsregels;
- algemene wijzigingsregels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevat regels die betrekking hebben op:

- overgangsrecht ten aanzien van bouwen;
- overgangsrecht ten aanzien van gebruik;
- de slotregel.

6.4 Artikelgewijze toelichting

6.4.1 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden 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.

- **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.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Gemengd**

De hoofdbestemming van dit bestemmingsplan is 'Gemengd'. Er is gekozen voor een bestemming 'Gemengd' omdat de zes bouwblokken in dit plandeel worden ingevuld met een diversiteit aan zelfstandige, naast elkaar bestaande functies. Er is hierbij ruimte voor het terugkeren van de bestaande functies en voorzieningen en het toevoegen van functies, waaronder wonen.

Wonen is in alle bouwblokken toegestaan. In de blokken A4, B en C is wonen (deels) toegestaan op de begane grond. In de meeste andere gevallen wordt de begane grond ingevuld met economische functies en heeft het wonen plaats op de hoger gelegen verdiepingen. Binnen wonen zijn praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten toegestaan.

In de regels is voor een aantal functies een maximum bruto vloeroppervlak opgenomen. Het totaal van alle toegestane m2 bvo per functie overschrijdt het totaal bvo dat op basis van het bestemmingsplan beschikbaar is. Deze zogenaamde 'overprogrammering' heeft als doel om flexibiliteit te bieden. Het plangebied komt organisch, en op basis van zelfrealisatie, tot stand. Het bestemmingsplan speelt

hierop in door de verschillende functies op meerdere plekken in het plangebied mogelijk te maken. Om er voor te zorgen dat de Klaprozenbuurt een productieve wijk is en blijft, is er geen maximum bvo opgenomen voor de functie 'bedrijf'. De beperking van waar bedrijven zijn toegestaan wordt alleen bepaald doordat deze functie alleen is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf' zoals opgenomen op de verbeelding.

De in het bestemmingsplan opgenomen functies zijn, wat betreft milieucategorie, allen te combineren met wonen. Wel zullen er bij bedrijvigheid mogelijk op gebouwniveau extra (geluids)isolerenede maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een zware betonnen vloerscheiding.

Voor de meeste overige economische functies geldt dat steeds per functie op de verbeelding is aangegeven waar zo'n functie is toegestaan. Door middel van het specifiek toewijzen van bepaalde functies aan bepaalde plekken in het bestemmingsplan wordt gestuurd op bijvoorbeeld een detailhandelscluster langs de oost- en zuidkant van blok D waar supermarkten toegestaan en winkels in dagelijkse goederen.

Het programma voor zover dat bestaat uit winkels in niet-dagelijkse goederen is mede tot stand gekomen doordat in het bestemmingsplan ruimte wordt ingeruimd voor de terugkeer / verplaatsing van reeds in het plangebied aanwezige winkels.

kantoren en creatieve bedrijven zijn alleen toegestaan op de hoger gelegen bouwlagen. Op die manier concurreren ze niet met de functies die op de begane grond zijn bedacht en zijn aangewezen.

Voor parkeervoorzieningen voor auto, fietsen en scooters (niet zijnde parkeervoorzieningen voor bezoekers) geldt dat voldoende ruimte moet worden aangebracht volgens de geldende parkeernormen. Deze voorzieningen moeten worden aangebracht in parkeervoorzieningen op eigen terrein. Bij de situering van deze parkeervoorzieningen moet rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

Bouwmogelijkheden

De basis voor de bouwregels wordt gevormd door het ruimtelijk kader en de spelregelkaart van de Investeringsnota Klaprozenbuurt. Belangrijke thema's hierin zijn de hoogte van de bebouwing, de plinthoogte, de wijze waarop met parkeren wordt omgegaan en de plaatsing van de bebouwing.

Rondom de bouwblokken zijn bouwvlakken getrokken. Voor de eerste bouwlaag langs de stadsstraat geldt een minimale plinthoogte van 4,5 meter. De maximale bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven.

Ten opzichte van de bouwhoogtes die zijn opgenomen in de Investeringsnota is er, in verband met de gewenste flexibiliteit, in het bestemmingsplan uitgegaan van meer gemiddelde en afgeronde bouwhoogtes. De hoogtes zoals opgenomen in het bestemmingsplan zijn allen ruimtelijk en stedenbouwkundig aanvaardbaar maar zullen niet allemaal ook kunnen worden gerealiseerd omdat dan het totaal bvo dat in dit bestemmingsplan maximaal mogelijk is gemaakt, wordt overschreden.

Per ontwikkeling worden er afspraken gemaakt over functies, volumes en bouwhoogtes tussen gemeente en initiatiefnemers. Vervolgens wordt vergunning verleend voor de op te richten bebouwing. Om de gewenste diversiteit in bouwhoogtes te behouden geldt de in de vergunning opgenomen bouwhoogte vanaf vergunningverlening als de, ook op basis van het bestemmingsplan, maximaal toegestande bouwhoogte.

In de afwijkingsregels is de mogelijkheid geboden om, onder voorwaarden, af te wijken van de op de

verbeelding opgenomen bouwhoogte. Het gaat daarbij om een verschuiving van de maximale bouwhoogte in zijwaardse richting en om afwijken ten behoeve van bouwdelen met een diepere (horizontale) maat dan de standaard diepte van 15 meter die op de verbeelding is aangegeven.

Voor ieder bouwblok geldt dat er een binnenterrein dient te worden gerealiseerd die wordt ingericht als tuin of beloopbare groene daktuin. Hoe groter het bouwblok hoe groter de te realiseren groene (dak)tuin.

Er zijn bouwregels opgenomen met betrekking tot parkeren voor auto's en fietsen. Door inpandig parkeren voor te schrijven is parkeren uit het zicht en wordt de openbare ruimte hier en de binnenterreinen hier niet mee belast.

- **Groen**

Het openbaar gebied met een groene invulling zoals plantsoenen, het dijklichaam Buiksloterdijk en groenstroken is aangewezen met de bestemming Groen. Snippergroen is vaak in de bestemming 'Verkeer' opgenomen.

Binnen 'Groen' zijn geen gebouwen toegestaan. Wel is er ruimte voor voet- en fietspaden en speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen.

- **Verkeer**

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op de buurtontsluitingswegen, de voet- en fietspaden en de verkeersvoorzieningen met bijbehorende groen- en watervoorzieningen. Verder zijn speelvoorzieningen toegestaan.

- **Leiding - Gas**

Binnen het plangebied is een gasleiding aanwezig. Mede in het kader van de ontwikkeling van de Klaprozenbuurt wordt deze gasleiding verlegd. Het nieuwe tracee van de leiding is in dit bestemmingsplan opgenomen met de dubbelbestemming 'Leiding - gas'. De dubbelbestemming beschermd de leiding doordat is vastgelegd dat bepaalde werken of werkzaamheden uitsluitend mogen worden uitgevoerd met een omgevingsvergunning.

- **Leiding - Hoogspanning**

In dit artikel worden de in het plangebied aanwezige ondergrondse hoogspanningsleidingen beschermd doordat is vastgelegd dat bepaalde werken of werkzaamheden uitsluitend mogen worden uitgevoerd met een omgevingsvergunning.

- **Waarde - Archeologie 1 en Waarde - Archeologie 2**

De gronden waarvoor een archeologische verwachting geldt, hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 1 en 2' gekregen. Het bevoegd gezag verleent de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de omgevingsvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

- **Waarde - Cultuurhistorie**

Een gedeelte van het plangebied is aangewezen als beschermd stadsgezicht van rijkswege. Het artikel een regeling die rekening houdt met het beschermd stadsgezicht van rijkswege en heeft tot doel het beschermen van de stedenbouwkundige waarden die zijn beschreven in de aanwijzing van het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord. De inhoud is tot stand gekomen na overleg met Bureau Monumenten en Archeologie.

- **Waterstaat - Waterkering**

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkering en de bijbehorende beschermingszone in het plangebied. Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) moeten zowel primaire als secundaire waterstaatswerken (deze is breder dan het fysieke waterstaatswerk als zodanig) in het bestemmingsplan worden verwerkt zowel op de verbeelding als in de regels. In dit bestemmingsplan wordt hieraan voldaan door het waterstaatswerk op de verbeelding aan te duiden met deze dubbelbestemming en in de regels hieromtrent een bestemmingsomschrijving op te nemen. Voor het overige zijn de regels van de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier van toepassing.

- **Anti-dubbeltelregel**

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

- **Algemene bouwregels**

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

- **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.

- **Algemene aanduidingsregels**

In dit artikel is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarbij, bij het indienen van een omgevingsvergunning voor nieuwe gevoelige functies, dient te worden aangetoond dat voldaan kan worden aan in het artikel genoemde normen voor geluid en geur.

- **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.

- **Algemene wijzigingsregels**

In deze regels staan de algemene wijzigingsbevoegdheden beschreven.

- **Overige regels**

In dit artikel wordt de mogelijkheid gegeven tot het stellen van nadere eisen.

- **Overgangsrecht**

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

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Investeringen en opbrengsten

Ten behoeve van de investeringen in de ontwikkeling van het gebied is door de gemeenteraad op 22 januari 2020 de Investeringsnota Klaprozenbuurt vastgesteld.

Het investeringsbesluit is noodzakelijk voor de daadwerkelijke uitvoering aangezien op basis van de grondexploitatiebegroting, een uitvoeringskrediet beschikbaar komt. De grondexploitatie maakt deel uit van de totaalexploitatie van het gehele projectgebied.

7.2 Grondexploitatiewet

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Het instrument de Grondexploitatiewet (Grex), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De Grex is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de Grex wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de Grex opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

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. 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".

Het plan en de Grex
Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, 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 gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is of omdat het kostenverhaal plaats heeft op basis van anterieure overeenkomsten. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is grotendeels verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van reeds anderszins verzekerd" zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. 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 die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het

gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan Klaprozenbuurt om reactie verstuurd naar de volgende instanties:

1. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
2. Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland;
3. Waternet / Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
4. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
5. TenneT T.S.O.;
6. Liander;
7. N.V. Nederlandse Gasunie;
8. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

In Bijlage 17 is de Nota van beantwoording overlegreacties toegevoegd. In deze nota zijn de ingekomen reacties samengevat en voorzien van een reactie.

8.2 Participatie

De planvoorbereiding voor de gebiedsontwikkeling Klaprozenbuurt is gestart in 2016. Met de vestiging van de Wet voorkeursrecht gemeenten in december 2016 is het signaal gegeven aan de buurt dat de planvoorbereiding is gestart. De verkennende fase (principebesluitfase) is in januari 2018 afgerond. Het haalbaarheidsonderzoek (projectbesluitfase) is afgerond in februari 2019. Parallel aan de bestemmingsplanprocedure van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt (1) is er gewerkt aan het investeringsbesluit inclusief stedenbouwkundig plan. Op 2 juli 2019 is het concept Stedenbouwkundig Plan Klaprozenbuurt vrijgegeven voor inspraak.

Gedurende de planvorming is stevig ingezet op co-creatie en participatie met de buurt en belanghebbenden. De basis van het stedenbouwkundig ontwerp is een stedenbouwkundig schetsontwerp dat is opgeleverd na een intensief participatietraject. In het najaar van 2018 heeft het bewonersinitiatief 'de Groene Draak' (met daarin omwonenden uit de Buiksloterbreek, bewoners van de woonboten van Zijkanaal I en bewoners van het Marjoleinterrein) een visie opgesteld voor het plangebied. Ook een groep bewoners uit de Buiksloterham stelde in dezelfde periode een visie op voor de Klaprozenbuurt.

De visie en schetsen van zowel bewoners als het projectteam vormden het vertrekpunt voor een intensief participatief ontwerptraject. De insteek van dit ontwerptraject was een interactief proces met een kerngroep van circa 20 vertegenwoordigers van verschillende groepen belanghebbenden (bewoners uit de Buiksloterbreek, Buiksloterham, het Marjoleinterrein en de bewoners van de woonboten langs Zijkanaal I) die hun 'achterban' informeerden over de voortgang van het proces. Bijzonder aan dit traject was dat de opdracht van het begeleiden van het participatietraject en het maken van een stedenbouwkundig schetsontwerp is gegeven aan drie architecten uit de buurt. Onder supervisie van de stedenbouwkundige van de gemeente Amsterdam hebben zij het traject richting stedenbouwkundig schetsontwerp begeleid. Het eindresultaat is op 26 maart 2019 gepresenteerd aan de buurt en belanghebbenden en zeer positief ontvangen.

Na 26 maart is het stedenbouwkundig schetsontwerp verder aangescherpt, verfijnd en getoetst op technische en financiële haalbaarheid. Er zijn enkele kwalitatieve en noodzakelijke verbeteringen gemaakt. Het schetsontwerp was met relatief weinig financiële en technische beperkingen opgesteld. Over enkele onderdelen van het plan zijn nog diverse participatiebijeenkomsten georganiseerd met specifieke doelgroepen, zoals de woonbootbewoners van Zijkanaal I en de bewoners van de Marjoleinbuurt en het oostelijk deel van de Buiksloterbreek.

Op 2 juli 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met vrijgave voor inspraak van het concept stedenbouwkundig plan Klaprozenbuurt. De inspraakperiode duurde van 3 juli t/m 3 september 2019.

Mede door het intensieve participatietraject en de uitgebreide communicatie richting de buurt zijn er veel inspraakreacties binnengekomen op het concept Stedenbouwkundig Plan. De betrokkenheid uit de buurt was groot. De inspraakreacties zijn behandeld en beantwoord in een Nota van Beantwoording bijbehorend bij de investeringsnota Klaprozenbuurt. De inspraakperiode heeft geleid tot meerdere aanpassingen in het plan, om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners en belanghebbenden. Het definitief stedenbouwkundig ontwerp inclusief een uiteenzetting van de aanpassingen naar aanleiding van de inspraak is terug te lezen in de Investeringsnota Klaprozenbuurt.

Individuele gesprekken erfpachters/eigenaren en ondernemers

Naast het participatietraject zijn er vanaf de start van het planvormingsproces al individuele gesprekken gevoerd met verschillende ondernemers, eigenaren en erfpachters in het projectgebied. Er zijn ook gezamenlijke gesprekken georganiseerd om de ruimtelijk-stedenbouwkundige wensen van de erfpachters en eigenaren te verwerken in het plan. Het plangebied kent een versnipperde grondeigendomssituatie van 58 percelen in eigendom/erfpacht bij circa 35 verschillende partijen. In 2018 waren er circa 100 bedrijven actief in het plangebied. Een deel van de erfpachters en eigenaren verhuren hun percelen en deel is eigenaar-gebruiker. Vooral in het deel waar ingezet wordt op zelfrealisatie is de medewerking van de grondeigenaren en erfpachters essentieel. Ook na vaststelling van de Investeringsnota Klaprozenbuurt is, en wordt, er nog stevig ingezet op participatie. Onder meer bij de uitwerking van de plannen voor de openbare ruimte. Ook mogen omwonenden eenmalig advies geven op gebouwontwerpen van initiatiefnemers.

Erfpachters en eigenaren

De meeste erfpachters/eigenaren willen graag zo snel mogelijk overgaan tot herontwikkeling, mits er uiteraard voor hun een rendabele business case te realiseren valt. Bij deze partijen is er dan ook veel bereidheid om mee te denken in de planvorming en het participatietraject.

Andere erfpachters/eigenaren – waarbij het vooral gaat om eigenaar-gebruikers – geven juist aan dat zij het liefst zo lang mogelijk hun bestaande vastgoed handhaven.

8.3 Procedure

De bestemmingsplanprocedure bestaat uit de fase ontwerp, vaststelling en beroep. Binnen deze fasering zijn daarnaast het vooroverleg en de reactieve aanwijzing van belang.

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Dit vooroverleg heeft plaats gehad voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.

In de Nota vooroverleg zijn de reacties samengevat en beantwoord.

Ontwerpbestemmingsplan

De resultaten uit het overleg en indien van toepassing uit de inspraak, zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Dit ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 13 oktober 2022 gedurende zes weken ter inzage gelegd door het college van burgemeester en wethouders waarbij een ieder de gelegenheid heeft gehad om schriftelijke of mondelinge zienswijzen kenbaar maken.

De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen. In deze nota zijn ook de doorgevoerde wijzigingen benoemd.

Vaststelling

Het bestemmingsplan wordt in principe twaalf weken na het einde van de terinzagelegging, vastgesteld door de gemeenteraad. Het vastgestelde plan wordt eveneens ter inzage gelegd. Gedurende de terinzagelegging kan beroep tegen het plan worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State.

Reactieve aanwijzing

De provincie en de minister hebben voordat de beroepstermijn ingaat, de mogelijkheid om in te grijpen. Dit wordt een reactieve aanwijzing genoemd en houdt in dat het onderdeel waarop de aanwijzing betrekking heeft, geen onderdeel blijft uitmaken van het plan.

Inwerkingtreding en onherroepelijk bestemmingsplan

Het bestemmingsplan treedt in werking de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en geen schorsingsverzoek is ingediend. Het plan is onherroepelijk als door de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State een uitspraak is gedaan over het ingestelde beroep.