

Westerpark West

Gemeente Amsterdam

vastgesteld

29 november 2017

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Geschiedenis van het plangebied	6
1.3 Ruimtelijke en functionele structuur	8
1.4 Verkeer en parkeren	9
1.5 Water en groen	10
Hoofdstuk2 Plankader	11
2.1 Voorheen geldende bestemmingsplan	11
2.2 Europees beleid en Rijksbeleid	12
2.3 Provinciaal beleid	14
2.4 Regionaal beleid	15
2.5 Gemeentelijk beleid	16
2.6 Beleid stadsdeel West	19
Hoofdstuk3 Het project	23
3.1 Algemeen	23
3.2 De Visie	23
3.3 Uitgangspunten	23
3.4 Stedenbouwkundige principes	24
3.5 Massa en kavelstructuur	26
3.6 Dichtheid	27
3.7 Programma	27
3.8 De deelgebieden	27
3.9 Parkeren en maaiveld	31
3.10 Nieuwe bruggen	31
Hoofdstuk4 Uitvoerbaarheidsaspecten	32
4.1 Geluid	32
4.2 Bodem	35
4.3 Geohydrologie	36
4.4 Verkeer	37
4.5 Luchtkwaliteit	39
4.6 Externe veiligheid	40
4.7 Luchthavenindelingbesluit	41
4.8 Watertoets	42
4.9 Flora en fauna	44
4.10 Cultuurhistorie en archeologie	47
4.11 Hoogbouweffectrapportage (HER)	48
4.12 Molenbiotop	51
4.13 Milieueffectrapportage (MER)	51
4.14 Behoeft	59
4.15 Economische uitvoerbaarheid	61
4.16 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
Hoofdstuk5 Toelichting op de werking van het bestemmingsplan	66
5.1 Verbeelding	66
5.2 Regels	66
5.3 Toelichting per artikel	67

Westerpark West

Westerpark West

Toelichting

Noot: naar aanleiding van een aangenomen amendement is het bestemmingsplan op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld, zodanig dat 'Kavel X' als onderdeel van de ontwikkeling/transformatie naar wonen, geen onderdeel is van het vastgestelde bestemmingsplan 'Westerpark West'.

Deze plantoelichting is niet gewijzigd. Waar in deze toelichting wordt ingegaan op bebouwing op Kavel X moet daarom worden gelezen dat geen bebouwing wordt gerealiseerd en waar in deze toelichting sprake is van de bouw van (maximaal) 925 woningen moet worden gelezen dat (maximaal) 775 woningen worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De kantoorgebouwen aan de Haarlemmerweg 506-520 verliezen met het vertrek van de ING hun gebruiker. Een ontwikkelaar heeft de gebouwen en de grond van ING gekocht (eigen grond 80% van het terrein) en de lopende erfpachtrechten (20% van het terrein) verworven. De ontwikkelaar heeft het voornemen om de huidige kantorenpannen te herontwikkelen en te transformeren naar woningen. De gebouwen en de locatie zijn, met name door hun ligging, uitstekend geschikt om tot woningen getransformeerd te worden.

Voor de eerste transformatie, van de hoogbouw Haarlemmerweg 506, is al een omgevingsvergunning verleend die onherroepelijk is geworden.

De transformatie geeft invulling aan het gemeentelijke en landelijke kantorenbeleid om het overaanbod van kantoren in Amsterdam en de regio te verminderen door leegstaande en verouderde kantoorpannen te hergebruiken voor andere functies. Bovendien is er in Amsterdam een grote druk op de woningmarkt en is het beleid gericht op het bouwen van meer woningen, onder andere door transformatie van kantoren. De herontwikkeling leidt tot de realisatie van woonruimte voor met name singles, stellen en starters.

Het voorheen geldende bestemmingsplan 'Bos en Lommer Noord' (vastgesteld 25 juni 2013) voorzag al in de nu beoogde herontwikkeling, doordat voor deze gronden een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van wonen is opgenomen. Molenwerf 1 is al getransformeerd tot hotel en Molenwerf 2 t/m 10 tot woningen.

In het ontwerp voor de herontwikkeling wordt uitgegaan van het transformeren van bestaande gebouwen in de eerste ontwikkelfase, grotendeels sloop/nieuwbouw van de bebouwing in de tweede en derde fase en nieuwe bebouwing van een parkeerterrein in een vervolgfase. Deze herontwikkeling overschrijdt echter in enkele gevallen de maximaal toegelaten bouwhoogten en bouwgrenzen die in het geldende bestemmingsplan zijn vastgelegd, waardoor toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid niet de gewenste ontwikkeling mogelijk kan maken. De ontwikkelfase van bebouwing van het oostelijk gelegen parkeerterrein is bovendien buiten het gebied van de wijzigingsbevoegdheid gelegen, zodat deze ontwikkeling al om die reden niet via wijziging gerealiseerd kon worden.

Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de transformatie van de kantorenstrook is daarom nodig. Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van 55.000 m² (bvo) aan kantoren naar maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties.

Op de onderstaande afbeelding is het plangebied globaal weergegeven op een luchtfoto.



Afbeelding: ligging plangebied op luchtfoto.

1.2 Geschiedenis van het plangebied

Tot aan het begin van de zeventiende eeuw vormde de slingerende Spaarndammerdijk, ook Haarlemmerdijk genoemd, de enige verbinding tussen Haarlem en Amsterdam.

Langs de dijk stonden enkele boerderijen die hun landerijen in de Overbraker binnenpolder hadden. Het eerste dorp op de route van Amsterdam naar Haarlem was Sloterdijk, ontstaan uit het kleine buurtschap Slooterdam dat oorspronkelijk behoorde tot Osdorp. Vanwege een gunstige ligging aan de Slochter, een waterverbinding tussen het voormalige Slotermeer en het IJ, kon het buurtschap uitgroeien tot dorp rondom een lus in de Spaarndammerdijk.

In 1631 werd besloten tot de aanleg van een trekvaart en zandweg tussen Amsterdam en Haarlem om de slingerende Spaarndammerdijk te omzeilen. De gunstige ligging van Sloterdijk werd hierdoor versterkt, omdat er ter hoogte van het dorp tol werd geheven.

De trekvaart kon niet lang concurreren met het snelle vervoer per wagen over de Haarlemmerweg. De aanleg van de eerste spoorlijn van Nederland in 1839, tussen Amsterdam en Haarlem droeg bij aan het einde van de trekvaart. Oorspronkelijk liep het spoor strak langs de Haarlemmervaart, maar aan het einde van de negentiende eeuw kreeg het tracé de slingerende vorm die nu nog herkenbaar is. Tot 1905 maakte de trein ook een stop in Sloterdijk. De bouw van het Centraal Station tussen 1881 en 1889 leidde ertoe dat Station Willemspoort in 1880 werd gesloopt en dat het spoor gedeeltelijk in een lus naar het noorden werd verlegd om een betere aansluiting op de overige spoorlijnen te verkrijgen. In de ruimte die ontstond tussen het spoor en de Haarlemmervaart is in 1885 de Westergasfabriek opgeleverd.

De ligging aan de spoorlijn en de Haarlemmerweg maakte Sloterdijk een gewilde locatie voor bedrijven om zich te vestigen. Een flauwe bocht in het voormalige spoortracé tussen Sloterdijk en Amsterdam liet ruimte open voor bebouwing. Deze strook is gelegen tussen de huidige Ring A10 en het punt waar de oude spoorlijn weer naar de vaart toe buigt. Vanaf het begin van de twintigste eeuw is de strook geleidelijk volgebouwd met lichte industrie.

Westerpark West



Afbeelding: Uitsnede kaart Dienst Bouw- en Woningtoezicht, 1922-1939 – 1. Amsterdamsche Poetsdoekenfabriek (het latere Linmij), 2. Parfumerie Boldoot, 3. Uitgeverij Blikman en Sartorius, 4. Steendrukkerij La Porte. Linksboven Sloterdijk.

Rond 1900 vestigde de Amsterdamsche Poetsdoekenfabriek (het latere Linmij N.V.) zich er, in 1901 Parfumerie Boldoot, in 1912 Uitgeverij Blikman en Sartorius en in 1920 Steendrukkerij La Porte. In 1948 liet ook Coca-Cola ten westen van de oude Velsersweg, de huidige Ring A10, een fabriek bouwen waardoor deze 'industriestreek' in westelijke richting werd doorgetrokken. Geen van deze bedrijfsgebouwen bestaat tegenwoordig nog.



Afbeelding: Het RPS-gebouw in 1970 (foto: Stadsarchief Amsterdam)

Met de bouw van een nieuw kantoorgebouw in 1969 in de punt tussen de spoorlijn Amsterdam – Haarlem en de Haarlemmervaart door de Rijkspostspaarbank (RPS, later de Postbank en daarna de ING bank) werd er een begin gemaakt met de modernisering van de 'industriestreek'. Dit gebouw is ontworpen door architect A. Staal en werd in 1971 in gebruik genomen. Hoewel er voor het eerste bankgebouw niets werd afgebroken, gebeurde dat bij de daaropvolgende reeks nieuwe gebouwen wel. Parfumerie Boldoot en uitgeverij Blikman en Sartorius werden respectievelijk rond 1985 en 1990

gesloopt voor nieuwbouw van de nieuwe Postbank. De fabriek van Linmij sloot in 1993 en rond 1995 werd het huidige kantorencomplex gerealiseerd. Het kantoorgebouw op de hoek van de Molenwerf en de Haarlemmervaart is de opvolger van de oude drukkerij en werd rond 1980 gebouwd. Hiervoor werd ook het tot dan toe resterende naburige schoolgebouw afgebroken. Na deze reeks van sloop en nieuwbouw kreeg het aanzicht van de 'industriestrook' zijn huidige vorm. Het perceel oostelijk van het RPS gebouw was jarenlang het parkeerterrein bij de kantoorgebouwen.

Voor de transformatie van het RPS gebouw (ING gebouw Haarlemmerweg 506) is ten behoeve van transformatie naar woningen al een omgevingsvergunning verleend die onherroepelijk is geworden.

1.3 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied bevindt zich binnen de ring van Amsterdam aan één van de belangrijkste toegangswegen van het centrum, de Haarlemmerweg. Het plangebied, dat onderdeel is van een kantorenstrook langs de Haarlemmervaart, wordt gekenmerkt door verschillende bouwstijlen van na de oorlog. De percelen zijn grotendeels bebouwd. Er is sprake van verschillende bouwhoogten en bebouwingspercentages. Het hoogste gebouw (45 meter inclusief opbouw) is het gebouw van de ING ter hoogte van de kruising Haarlemmerweg/Bos en Lommerweg aan de oostkant van de kantorenstrook. De overige gebouwen variëren in bouwhoogte tussen 1 en 12 verdiepingen met technische opbouwen.

Aan de westkant van de strook, aan de Molenwerf (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan) bevinden zich kantoorgebouwen die tot voor kort in gebruik waren bij Elsevier en verzekeraar Achmea, maar inmiddels ook getransformeerd zijn tot hotel resp. woningen. Aan de Molenwerf is nog één gebouw als kantoor in gebruik.



Afbeelding: luchtfoto kantorenstrook langs de Haarlemmervaart

Tussen het hotel in het voormalige Elsevier-gebouw en de A10 (Coentunnelweg) is een groengebied gelegen. Dit groengebied is een ecologisch verbinding.

Ten oosten van het plangebied ligt het Westerpark. Het huidige Westerpark is een combinatie van het oude park, ontworpen in een Engelse landschapsstijl, met de uitbreiding van het gasfabriekterrein waar oude industriële panden zijn getransformeerd tot culturele voorzieningen en horeca.



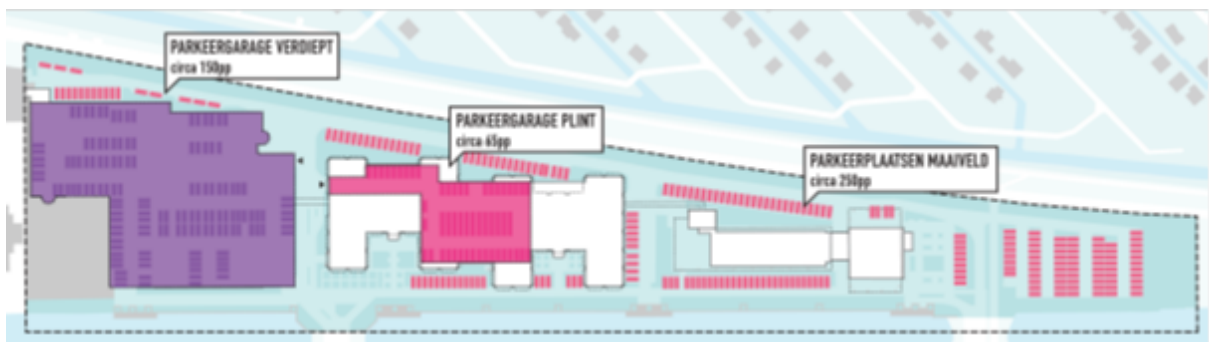
Afbeelding: Morfologie - omringt door stadswijk, wooncomplex, volkstuinten en Westerpark

Ten noorden van de kantorenstrook bevindt zich de volkstuintenverenigingen "Sloterdijkmeer" en "Nut en Genoegen". De volkstuinten worden door stadsdeel West verhuurd aan de Bond van Volkstuinders. Het gebied behoort tot de hoofdgroenstructuur en is onderdeel van de Brettenzone (groene scheg) die vanaf het recreatiegebied Spaarnwoude de stad in komt. De primaire functie van de volkstuinten is in de afgelopen tientallen jaren verschoven van voedselproductie naar recreatief tuinieren.

De volkstuinten zijn ook toegankelijk voor bezoekers die geen volkstuin hebben. De ingangen liggen aan de noordkant van het gebied. De parkeergelegenheid is ook aan de noordkant gesitueerd. De kantorenstrook is in stedenbouwkundig opzicht een barrière tussen de Gibraltarbuurt (de woonwijk ten zuiden van de Haarlemmerweg) en de volkstuincomplexen c.q. de groene zone.

1.4 Verkeer en parkeren

Het onderhavige plangebied wordt via twee toegangsdammen met duikers over de Haarlemmervaart ontsloten vanaf de Haarlemmerweg: één ter hoogte van de kruising met de Bos en Lommerweg en één tegenover de Van Gentstraat. Binnen het plangebied wordt geparkeerd langs de rijwegen, tussen de kantoren, in de plint van kantoren, in een ondergrondse parkeergarage en aan de oostrand op een apart parkeerterrein. In totaal bevinden zich in het plangebied circa 465 parkeerplaatsen. Deze zijn door middel van slagbomen afgesloten.



Afbeelding: parkeerplaatsen huidige situatie

1.5 Water en groen

De Haarlemmervaart loopt direct langs de zuidrand van het plangebied.

Waterstaatkundig maakt het plangebied onderdeel uit van de Overbrakerbinnenpolder (waterpeil NAP -2,15 m). De polder wordt bemalen en slaat uit op de Haarlemmervaart aan de zuidrand van het plangebied.

De Haarlemmervaart is een boezemwatergang van Rijnlandsboezem. Het streefpeil voor deze watergang is NAP- 0,60 m. Aan de noordzijde van de Haarlemmervaart ligt een secundair directe waterkering.

De Haarlemmervaart maakt onderdeel uit van de hoofdwaterstructuur van Amsterdam. Die bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige redenen van gemeentelijk belang zijn. De Haarlemmervaart valt onder klasse II. Dat betekent dat er geen demping is toegestaan en uitbreiding alleen onder ruimtelijke voorwaarden mogelijk is. Verder bevindt zich geen open water in het plangebied.

Aan de noordrand van het plangebied bevindt zich een groene corridor met fiets- en wandelpaden. Het fietspad behoort tot het Amsterdamse "hoofdnet fiets" en ontsluit Amsterdam met de Brettenscheg.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Voorheen geldende bestemmingsplan

In het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan geldt het bestemmingsplan 'Bos en Lommer Noord' vastgesteld op 25 juni 2013.

Voorts zijn het inpassingsplan 'Aanpassing geluidszones Westpoort en Hoogtij' van kracht en aan de zuidzijde, ter plaatse van de toegangsdammen met duikers, geldt het bestemmingsplan 'Landlust en Gibraltarbuurt'.

2.1.1 Bos en Lommer Noord

Het plangebied is voor het grootste deel bestemd als 'Gemengd - 4' (GD-4). De gronden zijn hier aangewezen voor kantoren, maatschappelijke dienstverlening, met uitzondering van geluidgevoelige functies en bedrijven van categorieën A en B van de bij de planregels horende 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging', met daarbij behorende voorzieningen, zoals voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, tuinen en erven, overige buitenruimte, ongebouwde parkeervoorzieningen, ondergrondse parkeergarages, bergingen en andere nevenruimten, nutsvoorzieningen en ondergrondse infrastructuur. Bedrijven zijn uitsluitend in de eerste bouwlaag toegestaan. Detailhandel is niet toegestaan.

De maximale bouwhoogte bedraagt 21 tot 40 meter, zoals op onderstaande afbeelding weergegeven.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Bos en Lommer Noord

Op de digitale planverbeelding zijn tevens maxima opgenomen voor bebouwingspercentages en het maximum bruto vloeroppervlak. In de planregels is geen koppeling gelegd met deze maxima. Daardoor zijn deze niet juridisch bindend. Het bestemmingsplan maakt een programma van circa 130.000 m² bvo kantoren mogelijk.

Daarnaast is een klein deel bestemd voor 'Groen' (noordrand) en 'Water' (Haarlemmervaart, zuidrand). Langs de zuidgrens loopt tevens de zone van een waterkering, waarvoor een dubbelbestemming is opgenomen. In het belang van de waterkering zijn beperkingen gesteld aan de bouwmogelijkheden binnen de beschermingszone.

Tevens is het grootste deel van het plangebied voorzien van een wijzigingsbevoegdheid 'wro-zone -

wijzigingsgebied 2'. Hierdoor bestaat de mogelijkheid om op de planverbeelding de functieaanduiding 'wonen' toe te voegen, waardoor ook woningbouw mogelijk wordt, mits wordt voldaan aan de Wet geluidhinder, aan de parkeerbehoefte op basis van de geldende parkeernormen voor woningen, uit verkennend bodemonderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde functie en aan de bepalingen van de Flora- en faunawet kan worden voldaan.

Het realiseren van woningen werd dus al bij vaststelling van het bestemmingplan voorzien, maar de wijzigingsbevoegdheid voorziet niet in de mogelijkheid bouwhoogten of bouwgrenzen te wijzigen. Om die reden wordt niet een wijzigingsplan vastgesteld voor de transformatie, maar een nieuw bestemmingsplan.

Voor de eerste transformatie, van de hoogbouw Haarlemmerweg 506, is al een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend die onherroepelijk is geworden.

2.1.2 Inpassingsplan 'Aanpassing geluidszones Westpoort en Hoogtij'

Op 2 maart 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het inpassingsplan 'Aanpassing geluidszones Westpoort en Hoogtij' vastgesteld. Uitgangspunt van het inpassingsplan is om de geluidszones rond het gezoneerde industrieterrein van regionaal belang Westpoort en rond het gezoneerde lokale industrieterrein HoogTij als ook om de nieuwe begrenzing van het industrieterrein Westpoort na dezoning (onttrekking) van delen van de gebieden Sloterdijk en Sloterdijk-1 juridisch-planologisch vast te leggen.

Op het plangebied van 'Westerpark West' is dit inpassingsplan niet van invloed, zij het dat het plangebied nog steeds is gelegen binnen de geluidzone (zie paragraaf 4.1).

2.1.3 Bestemmingsplan 'Landlust en Gibraltarbuurt'

Op 22 juni 2016 is het bestemmingsplan 'Landlust en Gibraltarbuurt' vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De bestaande toegangsdammen met duikerstussen de kantorenstrook en de Haarlemmerweg zijn bestemd als 'Verkeer' en het water van de Haarlemmervaart als 'Water'.

2.2 Europees beleid en Rijksbeleid

2.2.1 Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening ondermeer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

2.2.2 Structuurvisie Infrastructuur Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies

hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 aangevuld. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het plangebied

2.2.3 Aanpak kantorenleegstand door Rijk

Op 25 mei 2010 heeft de toenmalige (demissionaire) minister van VROM een kantorentop georganiseerd, waar overheid (rijk, provincies en gemeenten) en marktpartijen (onder meer IVBN en Neprom) een convenant hebben ondertekend om met vereende krachten de structurele leegstand op de kantorenmarkt aan te pakken. De toen uitgesproken intenties zijn vertaald in een actieprogramma, waarin acties en verkenningen worden geformuleerd om de omvangrijke structurele leegstand te verminderen en verdere leegstand te voorkomen. Dit Actieprogramma Aanpak Leegstaande kantoren is 22 maart 2011 in de Kamercommissie behandeld.

De in het actieprogramma voorgestelde aanpak berust op drie pijlers:

4. de markt zet in op voortvarende herontwikkeling en transformatie van leegstaande kantoren;
5. de markt zet in op het gezond maken van de kantorenmarkt door het verleggen van de focus van quick-wins naar lange termijn betrokkenheid;
6. gemeenten en provincies zorgen voor evenwicht tussen vraag en aanbod van kantorenlocaties door betere regionale planning en samenwerking.

De geformuleerde acties zullen met name door de markt en decentrale overheden uitgevoerd worden. Het Rijk zal faciliterende acties uitvoeren. Dit betreffen het voortouw nemen in het formuleren van een uniforme vraagramingsmethodiek voor kantoren en het uitvoeren van een verkenning naar de invloed van de huidige (ruimtelijke en fiscale) wet- en regelgeving op nieuwbouw, renovatie, transformatie en sloop van kantoorgebouwen.

De rijksoverheid neemt enkele ruimtelijke en bestuurlijke maatregelen om herontwikkeling makkelijker te maken. Bij verbouwing en transformatie van kantoorruimte zullen minder hoge eisen worden gesteld dan bij nieuwbouw. Dat is in het aangepaste Bouwbesluit (in werking getreden op 1 april 2012) opgenomen.

De wethouder Grondzaken en Ruimtelijke Ordening is namens de gemeente Amsterdam een van de ondertekenaars van het convenant en de gemeente Amsterdam heeft actief meegewerkt aan het opstellen van het daaruit voortgekomen actieprogramma. De in deze kantorenstrategie (zie paragraaf 2.5) voorgestelde kaders sluiten aan op de drie hoofdpijlers van het actieprogramma.

2.2.4 Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande waterstructuur, waaronder het behoud van het bestaande groen en waterlopen. Op één locatie wordt de Haarlemmervaart wat vergroot voor het realiseren van ligplaatsen en de waterkering wordt verlegd. Dat is echter niet van invloed op de doelstellingen van het Nationaal Waterplan.

In hoofdstuk 4.8 wordt nader ingegaan op het wateraspect van het voorliggende bestemmingsplan.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Provinciale Structuurvisie (PS) / Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

In de Structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en zijn sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. Voor dit bestemmingsplan is de verordening van belang zoals deze in werking is getreden per 1 maart 2017.

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

In het beleid bestaat ruimte voor nadere afwegingen of is in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig. De verordening maakt het mogelijk om 'af te wijken' mits goed gemotiveerd, waarbij nut en noodzaak evident wordt aangetoond. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De voor dit bestemmingsplan relevante afspraken zijn paragraaf 2.4 toegelicht. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). Een bestemmingsplan binnen bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Het plangebied omvat circa 7,5 hectare en is in gebruik voor kantoren met een oppervlak van circa 55.000 m² bvo. Het kwalificeert daardoor als bestaande kantoorlocatie.

Er is al met al geen sprake van een nieuw bedrijventerrein of kantoorlocatie, noch van een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie. Toetsing aan de geldende provinciale planningsopgave is niet aan de orde. De transformatie van kantoorlocaties kent geen belemmeringen. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

2.4 Regionaal beleid

2.4.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

2.4.2 Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka)

Naast bovengenoemde platforms is ook het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), opgericht in 2005, actief. Het Plabeka werkt aan een gezamenlijke strategie voor de planning van kantoor- en bedrijfslocaties in de Metropoolregio Amsterdam. In 2007 is de eerste Uitvoeringsstrategie Plabeka vastgesteld. Belangrijke mijlpalen waren het schrappen van een overaanbod van 3,5 miljoen m² kantoorplannen.

De tweede Uitvoeringsstrategie (Snoeien om te bloeien), waarin voor de periode 2010-2040 de programmering van planaanbod en de bijdrage van Amsterdam binnen de regio is opgenomen, is op 23 juni 2011 vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg PRES (Platform Regionale Economische Structuur).

Dit betreft een herijking van de afspraken die in 2006 in Plabeka-verband zijn gemaakt. De doelstelling van de uitvoeringsstrategie is als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. Met deze strategie wordt voldaan aan de afspraak met het Rijk om het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 regionaal uit te werken en te verankeren. Er wordt een onderscheid gemaakt naar kansrijke groeigebieden waarbij het accent ligt op uitbreiding (nieuwe uitgiften), beperkte groeigebieden waar het accent ligt op herontwikkeling/transformatie met beperkte mogelijkheid tot nieuwe uitgiften; balansgebieden waarbij het accent ligt op herontwikkeling en in mindere mate op transformatie en beperkingsgebieden waar het accent ligt op transformatie en sloop en in mindere mate op herontwikkeling. Door in regionaal verband het planaanbod beter af te stemmen op de vraag ontstaat een situatie waarbij op termijn schaarste en daarmee waarde wordt gecreëerd.

Dit betekent concreet:

1. Het in evenwicht brengen van vraag en aanbod door het schrappen van 1,8 miljoen m² (bruto vloeroppervlak) plancapaciteit kantoren. Dit betreft 40% van het vigerende planaanbod. Daarnaast gaat het om het schrappen van 520 hectare plancapaciteit bedrijventerreinen voor de periode 2010-2040. Dit is 23% van het planaanbod. Daarnaast moet er voor de periode na 2020 ruimte worden

gevonden voor het toevoegen van voldoende 'natte' zeehaventerreinen. Bovendien moet er meer vestigingsruimte worden gereserveerd voor milieuhinderlijke bedrijven o.a. door het bieden van voldoende gemengd plus terreinen.

2. Transformatie tot 2020 van 1,5 miljoen m² kantoorruimte bestaande uit 1,1 miljoen m² die nu structureel leegstaat en incourant is en 400.000 m² aan panden die nog achtergelaten zullen worden door gebruikers die naar nieuwbouw gaan verhuizen. Daarnaast herontwikkeling van 1,5 miljoen m² kantoren op bestaande locaties in de periode tot 2020 door middel van sloop/nieuwbouw of hoogwaardige renovatie. De aanpak van structurele leegstand van kantoren vindt plaats door inzet van (financiële) instrumenten en samenwerking met marktpartijen en rijksoverheid.
3. De aanpak van verouderde bedrijventerreinen voort te zetten door 2.200 ha te revitaliseren en te herprofilieren door inzet van (financiële) instrumenten en meer samenwerking met marktpartijen.

Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren wordt geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040. De reductie voor de deelregio Amsterdam betreft 962.000 m².

De transformatie van de voormalige ING kantoren naar wonen geeft uitvoering aan het regionale beleid om het evenwicht tussen vraag en aanbod op de kantorenmarkt te herstellen.

2.4.3 Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014: De roltrap in beweging

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

Het 'roltrapmechanisme' is een leidend principe in het functioneren van de woningmarkt in de Amsterdamse regio. Studenten / jongeren beginnen onderaan de roltrap en zetten hem in beweging. Ze vormen zelf het draagvlak voor meer voorzieningen en bedrijvigheid, en zijn als arbeidspotentieel weer een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven. Zo leggen zij de bodem onder een positieve economische ontwikkelingsspiraal. Zo vormen studenten en jongeren een belangrijke doelgroep.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

De transformatie van kantoren naar woningen past binnen de visie (zie ook hieronder).

Vooruitlopend op de Watervisie werden in de Structuurvisie de beleidslijnen en criteria, zoals vastgelegd in het 'Waterplan Amsterdam (2001)' (en bijbehorende uitwerkingen), overgenomen. In het Waterplan is ondermeer de ruimtelijke visie op water 2030 opgenomen, zijn de structuurbepalende wateren aangeduid, de dempingklassen, de (nieuwe) waterlopen en waterberging, de typologie van de oevers, het ecologisch netwerk, het vaarnetwerk.

De waterstructuur bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en/of waterhuishoudkundige redenen van stedelijk belang zijn. Deze moeten zoveel mogelijk worden beschermd. In de waterstructuur zijn alle wateren opgenomen die in het waterplan onder de dempingklassen I tot en met III vallen.

Voor deze wateren gelden naast waterhuishoudkundige criteria ook cultuurhistorische en ecologische criteria.

2.5.2 Kantorenstrategie Amsterdam Kiezen en onderscheiden

De kantorenstrategie is een nadere uitwerking van de structuurvisie op het onderwerp kantoren en is op 14 juli 2011 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad.

Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In de kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen. Maatregelen voor transformeren, slopen en herontwikkelen bestaande kantorenvorraad zijn:

1. Bestemmingsplannen zullen bij herziening zodanig aangepast worden dat er een maximale ruimte is om andere bestemmingen mogelijk te maken;
2. Voor toetsen aan het bouwbesluit zal de gemeente initiatieven voor het transformeren of herontwikkelen van leegstaande kantoren zoveel mogelijk beoordelen op de bouweisen voor 'bestaande bouw';
3. De mogelijkheden die de Wet Kraken en Leegstand biedt om leegstand tegen te gaan worden benut in de Leegstandsverordening;
4. Partijen die een erfpachttijdvak kennen met een resterende looptijd van maximaal 30 jaar kunnen op basis van maatwerk dit erfpachtrecht laten aanpassen aan het nieuwe gebruik;
5. De marktpotentie van transformatieprojecten wordt vergroot door bij de realisatie van het planaanbod van onder meer woningbouw, hotels, detailhandel en voorzieningen rekening te houden met de potentie die leegstaande kantoren hiervoor bieden en op basis van maatwerk de afweging tussen nieuwbouw en transformatie te maken;
6. Gemeente zal soepel omgaan met volume-uitbreidingen bij herontwikkeling om de financiële haalbaarheid ervan te vergroten;
7. Bij het bepalen van grondprijzen en de erfpachtcanon stelt de gemeente zich facilitair op ten behoeve van transformatie, sloop en herontwikkeling;
8. Amsterdam spant zich in om meer financiële middelen vrij te spelen om actief bij te dragen aan

- plannen voor transformatie, sloop en herontwikkeling;
9. Amsterdam zal een grotere inspanning gaan leveren op accountmanagement van kantoorhoudende organisaties, uitgebreider monitoren van feitelijke ontwikkelingen en meer structureel overleggen met marktpartijen;
 10. Ruilmogelijkheden voor parkeernormen van laagwaardige kantoren naar nieuwe initiatieven is bij het 'wegbestemmen' van het laagwaardige kantoor bespreekbaar;
 11. De gemeente zal het inzicht vergroten in de omvang en aard van de herontwikkelingsopgave van de bestaande voorraad.

De transformatie van de voormalige ING kantoren naar wonen geeft uitvoering aan het stedelijk beleid om het evenwicht tussen vraag en aanbod op de kantorenmarkt te herstellen.

2.5.3 Nota Hoogbouw in Amsterdam

In het kader van de hiervoor beschreven Structuurvisie Amsterdam 2040 is in opdracht van B&W door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) en de voormalige Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO, tegenwoordig Ruimte en Duurzaamheid (R&D)) gezamenlijk een nota over hoogbouw opgesteld, waarin het beleid uit de structuurvisie ten aanzien van hoogbouw apart wordt toegelicht en aangevuld met adviezen voor de inpassing van hoogbouw in de stad. Daartoe is de nota 'Hoogbouw in Amsterdam' opgesteld. In de nota is het toetsingskader vastgelegd, waaruit kan worden afgeleid wanneer, voor een hoogbouwplan, advies van Ruimte en Duurzaamheid en Bureau Monumenten en Archeologie nodig is. Zolang een hoogbouwplan niet afwijkt van het toetsingskader uit de structuurvisie, zoals is weergegeven op pagina 34 van het beleid 'Hoogbouw in Amsterdam', is geen advies nodig. Alleen wanneer van het toetsingskader wordt afgeweken dient een onderdeel van de HoogbouwEffectrapportage (HER), de zgn. landschappelijke inpassing, te worden opgesteld (zie ook paragraaf 4.11).

2.5.4 Watervisie Amsterdam 2040

De Watervisie Amsterdam 2040 is op 14 september 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze visie geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water met een uitvoeringsagenda tot 2018. 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.

In de Watervisie is aangegeven wordt ingezet op het weer bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart, als hernieuwde vaarverbinding Amsterdam-Halfweg-Haarlem voor de kleine pleziervaart. Door de verhoging van enkele bruggen, de vervanging van twee duikers door bruggen en de renovatie en automatisering van de schutsluis bij de Westergasfabriek kan de cultuurhistorische trekvaart een nieuwe functie krijgen in een vernieuwingsgebied in de stad, het Havenstadgebied. Het ontsluiten van deze historische vaarverbinding draagt bij aan de leefkwaliteit van dit transformatiegebied.

Bij de herontwikkeling van de ING-kantoren aan de Haarlemmerweg is in de visie voor het plangebied, naast functieverandering van kantoren naar woningen en het creëren van een levendig interactiemilieu in de aangrenzende openbare ruimte, de vervanging van de huidige twee duikers door bruggen opgenomen. Ingezet wordt op een minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter en een minimale doorvaartbreedte van 6 meter voor de kleine pleziervaart.

2.5.5 Cultuurhistorie en archeologiebeleid Amsterdam

Erfgoed voor de stad (2016)

In de Erfgoedagenda worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. De agenda benoemt acties hoe de gemeente de aandacht voor erfgoed in planprocessen in zal brengen.

Bovengrondse cultuurhistorie

In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld november 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening geagendeerd. Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. In hoofdstuk 4.10 wordt

nader ingegaan op de bovengrondse cultuurhistorie.

Archeologie

Bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan is een nadere waardestelling nodig van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal. In hoofdstuk 4.10 wordt hier nader op ingegaan.

2.5.6 Nota Parkeernormen Auto

Op 7 juni 2017 is de "Nota Parkeernormen Auto" vastgesteld door de gemeenteraad. Dit beleid vervangt de parkeernota's van de stadsdelen alsmede het Locatiebeleid 2008.

Het parkeerbeleid treedt op 1 juli 2017 in werking.

De belangrijkste keuzes uit de nota zijn:

- a. Op A-locaties én bij sociale huurwoningen wordt geen minimumaantal parkeerplaatsen op eigen terrein geëist;
- b. Bij nieuwbouw worden geen parkeervergunningen verstrekt ongeacht of er parkeerplaatsen op eigen terrein zijn of niet;
- c. Bij alle woningen wordt een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning gesteld;
- d. Bij vrije sectorwoningen buiten de A-locaties wordt geëist dat er een minimumaantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt gerealiseerd;
- e. Bij kantoren worden alleen nog maximumparkeernormen gesteld;
- f. Bezoekers parkeren op straat.

Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangemerkt als B-locatie. Voor de toepasselijke parkeernormen in dit gebied worden de volgende categorieën gehanteerd:

- Woningen tot 30 m² bvo. Minimumparkeernorm 0,1 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij de oude parkeernorm voor studentenwoningen. Naast studentenwoningen kan het hier ook gaan om tijdelijke woningen en/of woningen voor jongeren.
- Woningen tussen de 30 m² en 60 m² bvo. Minimumparkeernorm 0,3 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor eenpersoonshuishoudens.
- Woningen boven de 60 m² bvo. Minimumparkeernorm 0,6 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor meerpersoonshuishoudens.

Het bestemmingsplan voldoet aan dit beleid. Het parkeerbeleid is daartoe in artikel 7.4.5 van de planregels opgenomen.

2.6 Beleid stadsdeel West

2.6.1 Wonen

Huizen in West, woonvisie voor stadsdeel West 2012-2016

De Stadsdeelraad heeft op 22 mei 2012 de woonvisie van stadsdeel West "Huizen in West" vastgesteld. Deze woonvisie biedt een overzicht van ambities, inzet en resultaatdoelstellingen voor stadsdeel West. In de woonvisie is vastgelegd dat het stadsdeel voor de volgende prioriteiten kiest:

- Diversiteit op wijkniveau en voldoende woningen voor lage en middeninkomens

Binnen stadsdeel West kunnen verschillende typen huishoudens en inkomensgroepen een plek vinden. Diversiteit draagt bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van het stadsdeel. Het stadsdeel wil dat voor verschillende huishoudens in verschillende fasen van hun wooncarrière binnen West woningen aanwezig zijn. Hierbij willen wij de huisvestingsmogelijkheden van met name de lagere en middeninkomensgroepen versterken.

- Kwaliteit woningvoorraad is beter en meer duurzaamheid

Naast genoeg menging gaat het ook om kwaliteit en duurzaamheid van woningen. Het stadsdeel streeft

naar woningen en woonbuurten met een goede uitstraling. West heeft relatief oude woningen en de kwaliteit is wisselend. Daarom werkt het stadsdeel op dit moment aan een actieprogramma 'Duurzaam Wonen' waar bewoners maximaal worden verleid extra maatregelen te nemen om hun woning kwalitatief te verbeteren en duurzamer te maken.

De leegstand op de kantorenmarkt leidt tot transformatievoorstellen, voor een groot deel ten behoeve van studentenhuisvesting. Transformatie van panden die oorspronkelijk geen woonbestemming hadden kan een waardevolle aanvulling brengen door het vergroten van de particuliere huurvoorraad en het toevoegen van woningen waaraan bij verschillende doelgroepen behoefte bestaat. Daarom is de inzet om de doelstellingen te verwezenlijken vanuit wonen om transformatie van leegstaande kantoorlocaties mogelijk maken, mits deze passen binnen wettelijke kaders en andere beleidsdoelen (leefbaarheid).

De doelstellingen zijn alleen in samenwerking te realiseren en zijn kaderstellend voor het maken en toetsen van afspraken en het opstellen, harmoniseren en actualiseren van (uitvoerings)beleid, beleidsregels, projectplannen en woonprogramma's door het stadsdeel.

In Landlust, de woonbuurt aan de overzijde van de Haarlemmerweg, staan veel kleine, betaalbare (sociale huur-)woningen: 67% is kleiner dan 60 m². De transformatie van de ING gebouwen leidt tot grotere diversiteit van de woningvoorraad, doordat grotere woningen en (middel)dure woningen worden gerealiseerd.

Er is een groot tekort aan huurwoningen in het middensegment in Amsterdam.

Er zijn geen sociale huurwoningen in het plan opgenomen. Het aandeel sociale verhuur in de aangrenzende stadswijk Landlust is ruim 50%, 25% in de wijk betreft particuliere verhuur, 25% betreft eigenaar/bewoners.

Door in het voorliggende bestemmingsplangebied alleen markt woningen te bouwen blijft het aandeel sociale huur in Landlust ruimschoots boven de 30%. Bovendien is te veronderstellen dat met name de grotere koop- en huurwoningen op deze locatie bewoners juist laten doorstromen vanuit de sociale sector. Het beoogde woonprogramma met appartementen in het midden- en hogere segment varieert in grootte en is geschikt als aanvulling op de bestaande woningvoorraad.

De transformatie van de ING-gebouwen geeft daardoor invulling aan het woonbeleid van het stadsdeel.

Coalitieakkoord bestuurscommissie West en college van B&W

Het woonprogramma sluit aan bij de wensen van de bestuurscommissie, zoals vastgelegd in de startnotitie (coalitieakkoord): "West wil gemengde buurten met een goede balans tussen sociale woningbouw, middel dure - en dure woningen, tussen huur- en koopwoningen.

Voor elke fase in het leven moet er een geschikte woning zijn. Dat betekent dat we moeten blijven bouwen en maatwerk per buurt leveren. Bij nieuwbouw, verkoop van sociale woningbouw, splitsen en samenvoegen, staat de gemengde buurt voorop."

Daarnaast sluit het programma aan op de ambitie van het college van B&W zoals vastgelegd in het coalitieakkoord: "Voor middeninkomens gaan we stevig inzetten op een groter aanbod betaalbare huurwoningen. Dat doen we door meer ruimte te geven voor woningen met huren tussen de € 700,- en € 1.000,- bij nieuwbouw. [...] Leegstand pakken we aan."

De transformatie van de ING-gebouwen geeft daardoor invulling aan het coalitieakkoord van zowel het stadsdeel als het college.

2.6.2 Horecanota stadsdeel West 2011

Op 19 juli 2011 is de Horecanota Stadsdeel West 2011 vastgesteld door de stadsdeelraad. Het stadsdeel wil voor bewoners en bezoekers van West een divers, aantrekkelijk en eigentijds horeca-aanbod realiseren, waarmee de leefbaarheid en attractiviteit van het wonen, werken en verblijven in West wordt versterkt. Stadsdeel West heeft zich tot doel gesteld het meest creatieve en ondernemende stadsdeel van Amsterdam te worden. Een bloeiende horecasector met levendige terrassen is een belangrijke pijler hiervan. Twee basisuitgangspunten liggen aan het horecabeleid ten grondslag

- a. Horeca biedt kansen, waarop het stadsdeel wil inspelen;

b. Er is hierbij nadrukkelijk oog voor het woon- en leefklimaat.

Het horecabeleid voor West gaat uit van een structuur voor de horeca, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen (bestaande) woongebieden, winkelstraten en horecaconcentratiegebieden. Deze gebieden verschillen in functie en karakter en daarmee in mogelijkheden voor horecaontwikkeling. Daarnaast zijn er gebieden die hiervan afwijken.

Om een gericht horecabeleid te voeren worden in bestemmingsplannen 'horecacategorieën' gehanteerd. Doel van deze categorie-indeling is om gericht horecabeleid mogelijk te maken, waarbij enerzijds het woon- en leefklimaat kan worden beschermd en anderzijds wenselijke uitbreiding van horeca mogelijk wordt gemaakt door uitsluiting van ongewenste horecacategorieën. De horeca-categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid. Een horecabedrijf met meer dan één activiteit valt onder de meest zware categorie.

Horeca II (onder andere discotheek / dansclub) heeft doorgaans het meeste effect op het woon- en leefklimaat, gevolgd door Horeca I (onder andere snackbar, shoarmazaak), Horeca III (onder andere café, bar) en Horeca IV.

In de woongebieden bevinden zich momenteel horeca I, III en IV vestigingen. Met het oog op het woon- en leefklimaat en bevordering van aantrekkelijke horeca, staat het stadsdeel in de woongebieden nieuwe (uitbreidings) horeca alleen toe in categorie III en IV. Uitbreiding van horeca I en II is in woongebieden niet toegestaan.

2.6.3 Nota van Uitgangspunten "Westerpark West"

Op 29 september 2015 heeft het Dagelijks Bestuur ingestemd met de Nota van Uitgangspunten "Westerpark West". Daarin staan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsvereisten weergegeven die voor de ontwikkeling van het gebied gelden. De randvoorwaarden zijn hierna samengevat.

Na transformatie bestaat de hoofdfunctie van het gebied en gebouwen uit wonen (600-900 woningen, midden- tot hogere segment) met additionele publieke functies zoals bedrijfsruimte en horeca, omdat die positief bijdragen aan de economische structuur van het stadsdeel, de directe omgeving en het versterken van de verbinding tussen Westerpark en de omliggende buurten.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden zien in hoofdzaak op een gevarieerde bouwhoogte van circa 6-10 bouwlagen. Incidentele hogere accenten zijn mogelijk, indien de ruimtelijke kwaliteit wordt onderzocht en ondersteund door een hoogbouweffectrapportage. Op het huidige parkeerterrein is ruimte om een extra gebouw te realiseren, mits haalbaar en het stedenbouwkundig goed ingepast. Een positionering op de kop van het verlengde van de Bos en Lommerweg heeft de voorkeur, mede om de poortfunctie van het gebouw te benadrukken voor een eventueel toekomstige noord-zuidverbinding voor fietsers en voetgangers tussen Sloterdijk 1 en Bos en Lommer. Uitgangspunt is eenzijdige oriëntatie van gebouwen (geen achterkanten) en geen dode plinten.

Uitgangspunt voor de openbare ruimte is behoud en versterking van karakteristieke ruimtelijke structuren, zoals de bomenstructuur langs het Brettenpad en het water van Haarlemmervaart. Het terrein is continu openbaar toegankelijk, uitgezonderd enkele buitenruimtes direct rond de gebouwen zoals tuinen, langs de gevels en eventuele binnenhoven. Er worden over het terrein noord-zuid en oost-west verbindingen gerealiseerd. Er is een voorkeur voor een wandelroute langs de Haarlemmervaart en een directe aansluiting op het wandel- en fietsnetwerk in het (Groot) Westerpark. Beoogd wordt een interactie tussen kade en water realiseren om zo de recreatiepotentie en kwaliteiten van de Haarlemmervaart te benutten.

Voor fietsers en voetgangers dient een verkeersveilige oversteek van de Haarlemmerweg te worden gehandhaafd.

De parkeerfaciliteiten van het (huidige) complex en op het terrein moeten bij voorkeur inpandig plaats bieden aan de eigen én de aantrekkende parkeervraag. De toekomstige adressen kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning.

Voorgaande uitgangspunten zijn leidend geweest voor de stedenbouwkundige planvorming. Ten opzichte

Westerpark West

van het in de NVJ genoemde programma is een verruiming van de bandbreedte met 5% (45 woningen) in dit bestemmingsplan toegelaten, opdat voldoende flexibiliteit wordt geboden voor de gefaseerde ontwikkeling.

Hoofdstuk 3 Het project

3.1 Algemeen

De herontwikkeling transformeert een eenzijdige kantorenzone tot een levendige en goed bereikbare woonwijk. De verschillende kavels bevatten kloeke en alzijdig georiënteerde gebouwen die met aandacht op de aansluiting met het maaiveld zijn ontworpen. Bestaande gebouwen worden geheel of gedeeltelijk getransformeerd, of als dat niet mogelijk is, vervangen door nieuwbouw. Tegenover de ING toren, op een parkeerterrein, ontstaat een nieuwe bouwlocatie, voor de 'Westerpoort'. Deze zal, samen met de getransformeerde voormalige ING toren, de landmark vormen van het gebied.

3.2 De Visie

De locatie in de stad, binnen de ring en aan één van de belangrijkste toegangswegen naar het centrum van Amsterdam is gunstig gelegen. Omdat de gebouwen op een smalle strook liggen tussen volkstuinen en woonwijk Bos en Lommer en naast een aantrekkelijke vaart, ontbreekt de problematiek van sfeerloosheid van een typische kantorenlocatie. Na de transformatie zullen er geen kantoren meer zijn. In de nabijheid van het gebied zijn zowel groen, het Westerpark, openbaar vervoer, als een opkomende woonwijk met nieuwe voorzieningen op loopafstand bereikbaar.

Een betere benutting van langzaam-verkeersroutes langs beide zijdes van het gebied, zowel voor fietsen als voetgangers en ook via het water, zorgen voor een verrijking van de infrastructuur in Amsterdam. De programmatische invulling, met nadruk op de wat kleinere woningen voor singles, stellen en starters, sluit aan op de woonvraag in de stad.

Als leidraad voor de ontwikkeling dient het idee van uitbreiding van het Westerpark in westelijke richting, langs de Haarlemmervaart. Op de diverse landschappen, sferen en gebouwen van het populaire park is dit nieuwe groene woongebied een welkome aanvulling. Net als in het Westerpark zullen de bestaande structuren en gebouwen worden opgenomen in de het nieuwe ontwerp. Uitgangspunt daarbij is behoud of opwaardering van bestaande kwaliteiten en verheldering van de gebieden en bouwvolumes. De bestaande zones in het gebied worden sterker benadrukt en gebruikt voor een gefaseerde ontwikkeling. In elke fase van het project wordt het gebouw, of cluster van gebouwen, in samenhang met de bijbehorende openbare ruimte en kade ontworpen.

Er is een aantal transformatiemodellen ontwikkeld voor de gebouwen, uitgaande van grotendeels hergebruik tot volledige sloop. Door het creëren van duidelijke verschillen tussen de architectonische volumes, het reduceren van gebouwdiepte en het creëren van buitenruimtes, worden de bestaande gebouwen voor wonen geschikt gemaakt. Ook optoppen of het aanhangen van volumes behoort tot de strategie. Door verschillende strategieën te kiezen voor de afzonderlijke kavels ontstaat een variëteit aan typologieën en een diverse woonomgeving. Een gedifferentieerde strip gebouwen met bijpassende buitenruimtes die een scala aan woonmilieus bieden.

3.3 Uitgangspunten

De stedenbouwkundige visie wordt gekenmerkt door vier thema's, te weten verbinden, differentiëren, vergroenen en transformeren.

3.3.1 Verbinden

Verbinden is het openbaar toegankelijk maken van het oorspronkelijke ING-terrein om zodoende aansluiting met het park en de directe omgeving te maken. Een herkenbare verbinding met het Westerpark zorgt daarnaast dat het gebied kan meeprofiteren van de kwaliteiten van dit bekende Amsterdamse stadspark. Een belangrijke verbindende rol is er voor de kade langs de Haarlemmervaart.



3.3.2 Differentiatie

Differentiatie wordt op een aantal manieren ingezet: Door de transformatie ontstaat een aantal woongebouwen met verschillende uitdrukkingen en typologieën. Dit karakter wordt in de onmiddellijke omgeving van de gebouwen voortgezet. Elk kavel heeft een buitenruimte met specifiek karakter. Inspiratie hiervoor wordt gevonden in het huidige Westerpark. Door nadrukkelijker daarop aan te sluiten is een Westerpark-West met een aantal verschillende woonmilieus mogelijk. Hiermee wordt uitdrukking gegeven aan de behoefte aan diversiteit in de Amsterdamse woningmarkt.

3.3.3 Vergroenen

Vergroenen is het zorgen voor een helder vormgegeven maaiveld, gekenmerkt door een groen en open karakter waarbij parkeren zoveel mogelijk uit het zicht verdwijnt. Er wordt voorzien in een aangenaam groene woonomgeving met ontmoetingsplekken en speelveldjes waar buurtbewoners doorheen lopen en fietsen, op weg naar elders gelegen groen in de Brettenzone. Het vergroenen biedt bovendien kansen voor een ecologisch waardevoller gebied met betere condities voor flora en fauna.

3.3.4 Transformeren

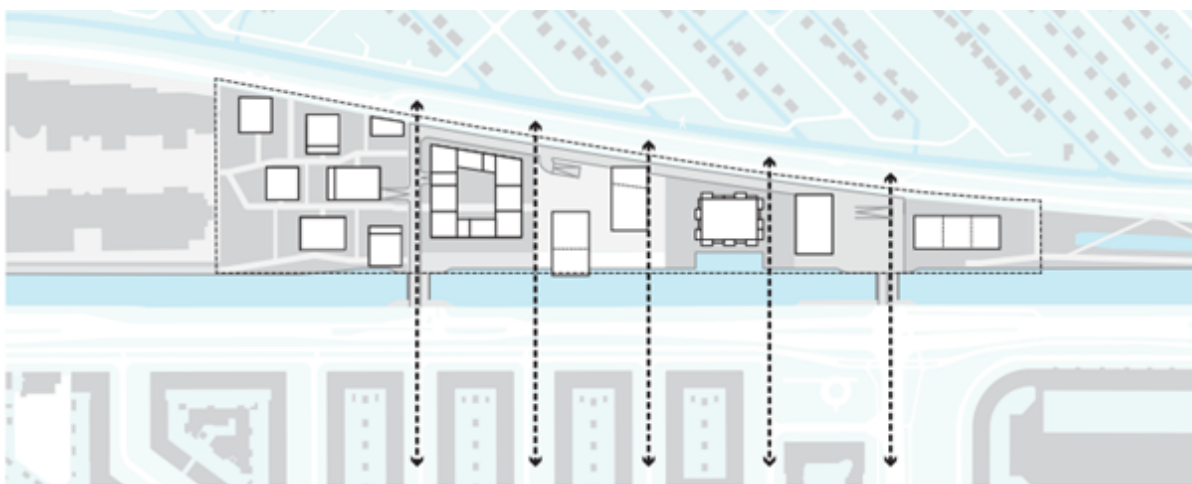
Deels door transformatie van oude kantoorgebouwen, ontstaat er een nieuwe reeks woongebouwen langs de Haarlemmerweg. Deze markante strip begeleidt een belangrijke stadsentree. Naast de bestaande langzaamverkeersroute (noordzijde) wordt ook de oever van de Haarlemmervaart in dit project aangepakt. Door de bruggen te verhogen en dammen/duikers te vervangen door bruggen wordt het mogelijk voor sloepjes en kano's het gebied te bereiken en ontstaat ruimte voor verschillende verblijfsplekken en horeca aan het water.

3.4 Stedenbouwkundige principes

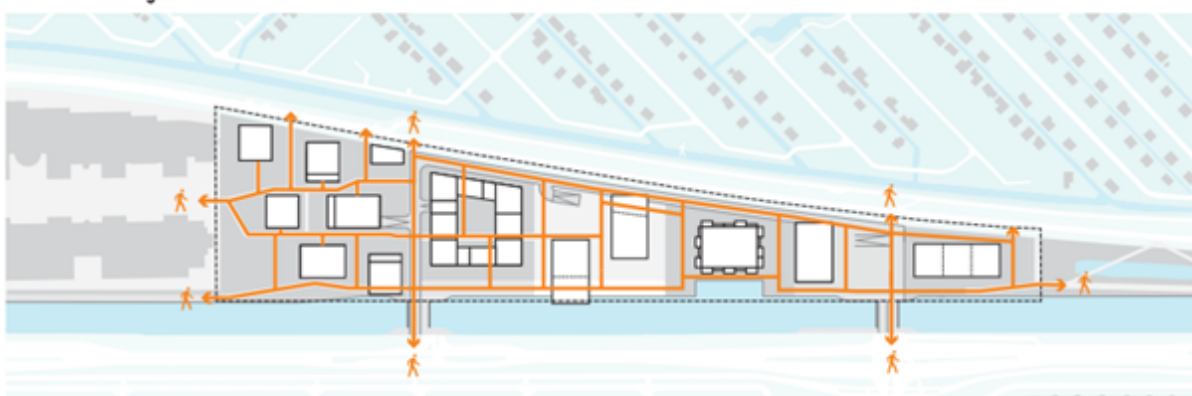
Rond de kruising van spoorlijnen en langs de A10 is in de jaren negentig de bedrijven en kantorenlocatie Telepoort / Sloterdijk ontwikkeld. Op de planlocatie bestaat al veel langere tijd bebouwing. Het plangebied langs de Haarlemmerweg markeert (komend vanuit de stad) dit dichtbebouwde gebied in de groene Brettenzone. Er is voor gekozen de overgang tussen groene hoofdstructuur en stedelijke zone duidelijk te articuleren door middel van een hoog kopgebouw.

Op een kleinere schaal zorgt een aantal stedenbouwkundige principes voor de juiste inpassing van het plan in de stad. Het stedenbouwkundig weefsel van het plan lijkt losjes uit met het stratenpatroon van Bos en Lommer; dit zorgt langs deze assen voor vergezichten op het groen van het volkstuintencomplex. Het gebied wordt voornamelijk openbaar toegankelijk voor voetgangers. Een prominente rol is er voor de kade langs de vaart; als voetgangerszone en aantrekkelijk verblijfsgebied. De weg aan de noordzijde ontsluit het terrein voor autoverkeer en fietsers.

Westerpark West



stedebouwkundig weefsel



maximale doorwaardbaarheid voor voetgangers



gedifferentieerde en continue kade als verblijfsplek

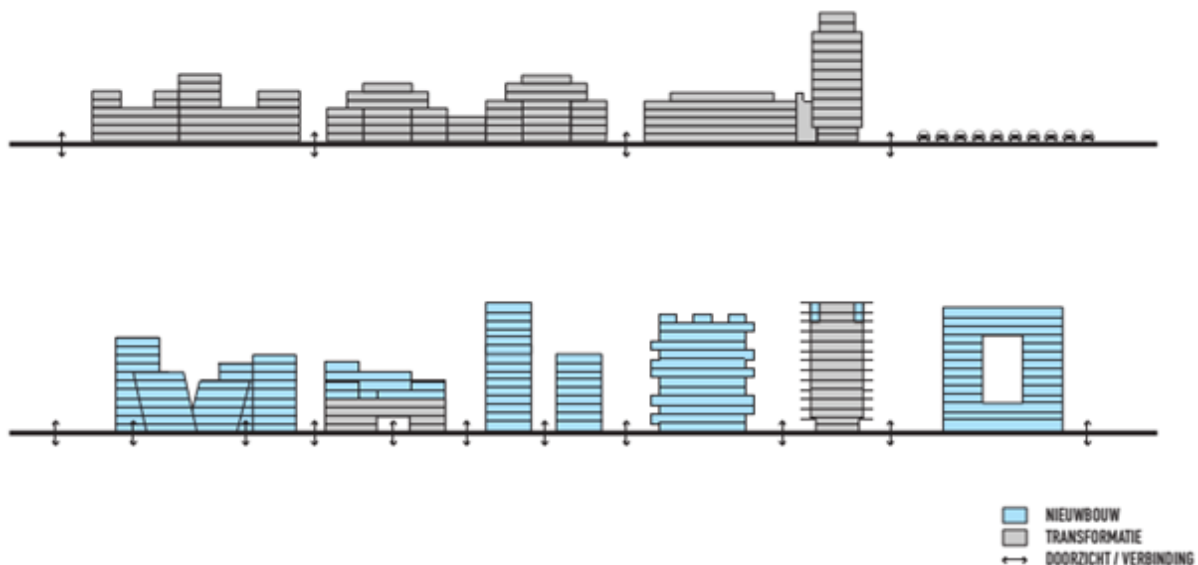


weg voor fietser en langzaam autoverkeer

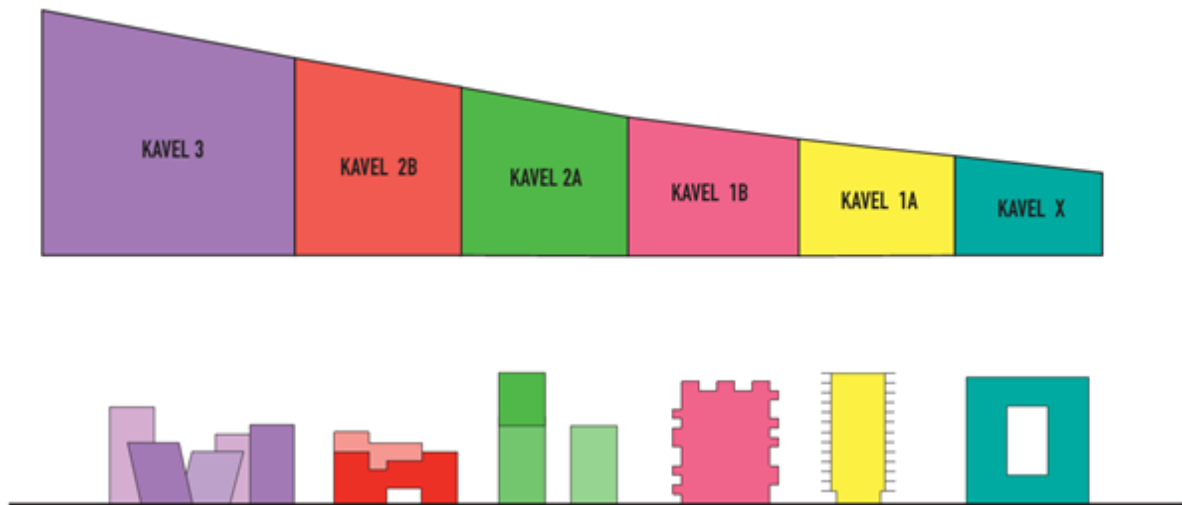
3.5 Massa en kavelstructuur

De huidige ING kantoorgebouwen zijn aan elkaar gekoppeld zodat er drie gebouwclusters zijn ontstaan. Uitgangspunt van plan Westerpark-West is dat er zichtlijnen bestaan tussen de verschillende kavels zodat er vanuit de Gibraltarbuurt zicht is op het groen van het Volkstuincomplex. Delen van gebouwen worden hergebruikt. Nieuwbouw in de vorm van optoppingen, aanbouwen of zelfstandige gebouwen vullen het ensemble aan. De gebouwtypologieën zijn gedifferentieerd per kavel, dit resulteert in een divers woningtype aanbod.

Het gebouw op kavel X vormt de kop van het plangebied en neemt daarmee dit stokje over van de bestaande ING toren.



De gebouwtypologieën zijn gedifferentieerd per kavel, dit resulteert in een nog gedifferentieerder woningtype aanbod. De kavelstructuur zal worden ingezet ten behoeve van een gefaseerde ontwikkeling (fase 1 t/m 3). Kavel X zal gedurende een van deze fases ontwikkeld worden.



3.6 Dichtheid

Het voorgestelde programma van maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties is een zorgvuldige afstemming van de gewenste stedelijke verdichting en het mogelijk maken van kwalitatieve openbare ruimte. De dichtheid van de ontwikkeling heeft een Floor Space Index (FSI) van 2.5.

3.7 Programma

Het project bestaat uit 6 verschillende deelgebieden met diverse bebouwing. In totaal worden maximaal 925 woningen met een gevarieerd oppervlak gerealiseerd, waarvan het uitgangspunt is dat de helft koop- en de helft midden- tot hogere segment huurwoningen zijn.

Daarnaast zijn enkele aanvullende functies in het plangebied gewenst. Hierbij gaat het om de functies kantoor, bedrijf en horeca, in de plint van de gebouwen in beperkte omvang (maximaal 250 m² per vestiging, horeca maximaal 500 m² per vestiging) tot een maximaal metrage van 1.200 m².

3.8 De deelgebieden

Het project bestaat uit 6 verschillende deelgebieden met diverse bebouwing, namelijk Westercampus, Westerblok, Westerhaven, Westerloft, Westertower (Voortuinen) en Westerpoort (kavel X).

3.8.1 Westercampus (kavel 3)

Door voor dit kavel uit te gaan van volledige sloop en nieuwbouw, kan er een hoge dichtheid en veel ondergrondse parkeerplekken gerealiseerd worden. Een serie van openbaar toegankelijke tuinen, omsloten door paden, geven verschillende woontorens en urban villa's een plek. Elke tuin kan een eigen thema of plantensoort hebben. Een groene en campusachtige woonomgeving is het resultaat. De gebouwen zijn zo gepositioneerd dat ze optimale zichtlijnen en een efficiënte ondergrondse parkeergarage mogelijk maken. De waterkant is natuurlijk en groen; een continuering van de oever voor de Achmea gebouwen.



Afbeeldingen: Mogelijk bouwvolume Westercampus

De bouwhoogte van de diverse gebouwen varieert van 4 tot 11 verdiepingen. Daarnaast voorziet het plan hier in een ondergrondse parkeergarage met circa 330 parkeerplaatsen.

3.8.2 Westerblok (kavel 2B)

Westerblok spiegelt zich aan de woonblokken van Bos en Lommer maar draait de typologie om; een publieke of collectieve binnentuin en privétuinen liggen aan de buitenzijde. De gedifferentieerde hoogte zorgt voor luxe dakterrassen en afwisselende woningtypologieën. Als constructieve basis voor dit blok dienen de zijbeuken van het bestaande jaren tachtig gebouw; de kern is gesloopt. Door nieuwe gebouwdelen toe te voegen tussen die structuren ontstaat een woonblok. De gevels zijn nieuw, zowel aan de buiten- als binnenzijde van het blok. De woningen in de plint zijn ontsloten via de privétuinen, de rest is bereikbaar via de binnentuin, mogelijk via galerijen. Door de binnentuin aan meerdere zijden publiek toegankelijk te maken ontstaan er alternatieve routes over de kavel. De verharde kade met bomenrij speelt een belangrijke verbindende rol tussen de kavels en de westelijke toegangsbrug.



Afbeeldingen: Mogelijk bouwvolume Westerblok

3.8.3 Westerloft (kavel 2A)

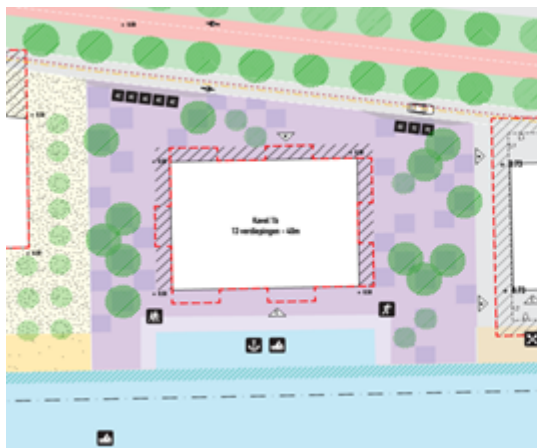
Op dit kavel maakt de bestaande kantoorgebouw met ongunstige H-vormige plattegrond plaats voor nieuwbouw. Er komen twee kloeke torens met flinke uitkragingen over meerdere verdiepingen; één in de richting van de stad en de andere richting de volkstuinten. De torens verschillen in hoogte (15 en 10 bouwlagen) maar zijn vergelijkbaar van silhouet en vormen hierdoor een duidelijk koppel. De daken van de torens zijn relatief groot en geschikt voor groendaken (lage dak) en zonnecellen (hoge dak). De gebouwen delen een ondergrondse parkeergarage met kavel 1B. In de plinten zijn woningen voorzien en eventueel kleine horecavoorzieningen. Het kavel is beplant met bomen waartussen terrassen en zitplekken worden gesitueerd.



Afbeeldingen: Mogelijk bouwvolume Westerloft

3.8.4 Westerhaven (kavel 1B)

Een nieuwe, compacte toren vervangt op dit kavel het lange en lage kantoorgebouw. Een grillig volume van 13 lagen zorgt voor een expressieve identiteit in het gebied. De uitkragingen rondom maken afwisselende buitenruimtes mogelijk. De mogelijke kleine haven voor de toren, faciliteert aanlegplekken voor bootjes. De openbare ruimte is gedeeltelijk verhard. Groen is er in de vorm van grassen en struiken.



Afbeeldingen: Mogelijk bouwvolume Westerhaven

3.8.5 Westertower, De Voortuinen (kavel 1A)

De oude ING toren uit de jaren 70, ontworpen door Staal jr. is een landmark voor de buurt en de stad. Voor de transformatie van dit gebouw naar wonen is een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend die onherroepelijk is geworden.

Het karakteristieke silhouet van een hoge plint met een repeterende torengevel kan behouden blijven. Dit refereert aan het oorspronkelijke gebouw dat meer dan 40 jaar op deze plek gestaan heeft. Nieuwe buitenruimte wordt rondom aan de gevel gekoppeld, de zakelijke gevelementen worden vervangen. De constructie laat een optopping van de toren toe. De plint van het gebouw staat in verbinding met een hotelachtige drop-off en carsharing facility met groene elementen. Deze stedelijke plek markeert de belangrijke toegangszone tot het nieuwe woongebied.



Afbeeldingen: Mogelijk bouwvolume De Voortuinen

3.8.6 Westerpoort (kavel X)

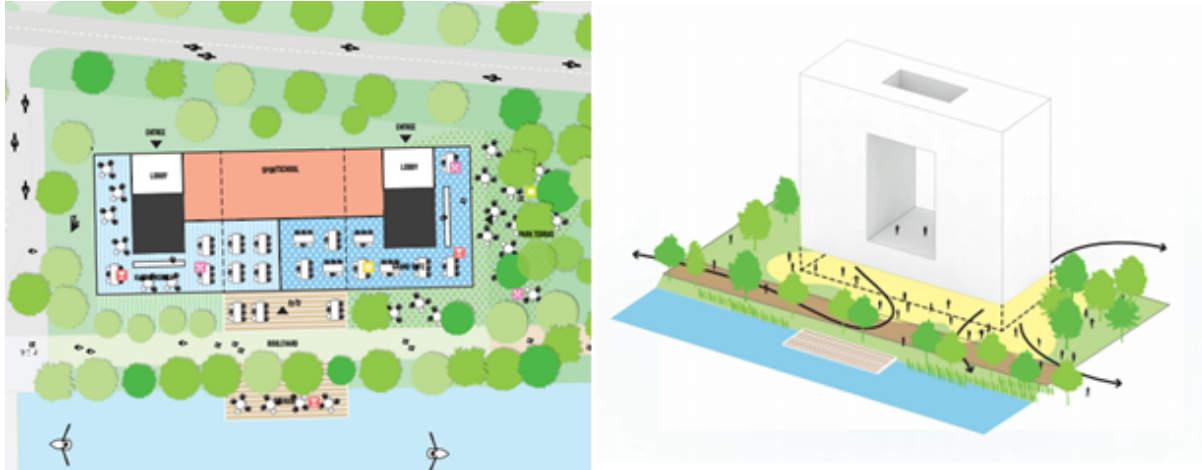
Kavel X is de meest oostelijke kavel ter plaatse van de huidige parkeerplaats. Het is het enige kavel waar in de huidige toestand nog geen bebouwing is.

Het gebouw op kavel 1A en het nieuwe gebouw op kavel X vormen een koppel die de as van de Bos en Lommerweg flankeren. Voor voetgangers en fietsers, vormen deze gebouwen de entree naar de Brettenzone en het (Groot)Westerpark. De twee gebouwen vormen op die manier een poort. De rooilijnen van de Bos en Lommerweg worden grotendeels gehandhaafd en zelfs de ventweg ligt in het verlengde van de uitsparing in het kopgebouw.

De nieuwbouw op de huidige parkeerplaats wordt maximaal 44 meter hoog. Het gebouw voegt zich qua schaal bij de andere gebouwen van de oostelijke kavels van het plangebied. Het gebouw begeleidt de toegang tot de Brettenzone en het park met een transparante plint met publiek toegankelijke functies. De plint van dit gebouw zal zo de loop- en fietsstromen begeleiden en de verbinding met het park versterken.

De zuidzijde en oostzijde van het gebouw zijn ideaal voor horeca dankzij de vaart (zuid) en groene zone (oost). Terrassen voor de horeca zijn georiënteerd op de zon en het water en dragen bij aan de levendigheid van de bebouwingvrije zone langs de kade en de verweving van de openbare ruimte met het gebruik in de plinten.

Op deze plek wordt de ruimte tot verdichting benut en wordt bovendien een kwalitatieve invulling gegeven aan een parkeerterrein.



Afbeeldingen: Mogelijk bouwvolume Westerpoot

3.9 Parkeren en maaiveld

Het parkeren wordt opgelost door middel van 4 ondergrondse parkeergarages en een aantal op maaiveld (carsharing maximaal 15 plaatsen, geen bezoekersparkeren). Er wordt uitgegaan van een parkeercapaciteit overeenkomstig de van toepassing zijnde normen.

Fietsparkeren is in Amsterdam een urgent thema. Parkeervoorzieningen zullen per kavel ingevuld worden en kunnen daardoor verschillen door het gebied. Uitgangspunt is één centrale fietsparkeervoorziening per gebouw voor bewoners. De voorkeur gaat uit naar inpandige collectieve fietsenstallingen op de begane grond of in de (parkeer)kelder. Daarnaast zullen er ook voldoende ondergrondse autoparkeervoorzieningen voor bezoekers gerealiseerd worden, afgestemd op de aanwezige voorzieningen.

Overeenkomstig het parkachtige gebruik wordt het maaiveld openbaar toegankelijk. Rondom de westelijke gebouwen zullen zones zijn voor privé buitenruimte. Dit varieert van ruime voortuinen tot ondiepe stroken langs de gevel.

3.10 Nieuwe bruggen

De bestaande toegangsdammen met duikers tot het gebied over de Haarlemmervaart kunnen worden vervangen door nieuwe bruggen. Met het oog op de mogelijke toekomstige doorvaarbaarheid van de Haarlemmervaart worden de bruggen hoog genoeg aangelegd om onderdoor te varen met kleine bootjes. De westelijke toegangsbrug wordt bovendien nog iets westelijker gepositioneerd om gunstiger tussen Westerblok en Westercampus uit te komen en meer in het verlengde van de Van Gentstraat komt te liggen.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheidsaspecten

4.1 Geluid

4.1.1 Verkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een gezoneerde weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde vastgesteld worden.

De volgende wegen hebben een geluidzone waarbinnen de te onderzoeken woningen zijn gelegen:

- Haarlemmerweg.
- Bos en Lommerweg.
- Admiraal de Ruijterweg/Molenwerf.
- Rijksweg A10.

De zones aan weerszijden van de wegen binnen de bebouwde kom zijn stedelijk gebied, de zone aan weerszijden van de rijksweg is buitenstedelijk. De Haarlemmerweg heeft 2 rijstroken, ter plaatse van in- en uitvoegstroken of voorsorteerstroken meer dan 2 stroken. De Bos en Lommerweg en de Admiraal de Ruijterweg/Molenwerf hebben meer dan 2 stroken. De zonebreedtes bedragen 200 tot 350 m. De rijksweg A10 heeft meer dan 4 rijstroken, de zonebreedte bedraagt 600 m. Het project is geheel (Haarlemmerweg) of gedeeltelijk (overige wegen) gelegen binnen de geluidzones van deze wegen.

De wegen die ter hoogte van het project aan de overzijde van de Haarlemmerweg zijn gelegen hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur en hebben daarom geen geluidzone.

De Nieuwpoortstraat en de Den Brielstraat, beide gelegen ten oosten van de Bos en Lommerweg en ten zuiden van de Haarlemmerweg, hebben eveneens een geluidzone waarbinnen het project is gelegen. Op basis van de optredende afzwakking van het verkeersgeluid door afstand, de afscherming van geluid door aanwezige gebouwen en de verwachting dat de verkeersintensiteiten laag zijn (de verkeergegevens ontbreken in de verkeersopgave van de website www.verkeersprognoses.amsterdam.nl), wordt aangenomen dat de geluidbelastingen ruimschoots voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Deze wegen zijn daarom verder buiten beschouwing gelaten.

4.1.2 Industrielawaai

Industrieterrein Westpoort

Het gehele plangebied ligt binnen de geluidszone van industrieterrein Westpoort. De werking van een geluidszone rond een industrieterrein is tweeledig:

1. nieuwe geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone moeten worden getoetst aan de geluidsnormen;
2. nieuwe milieuvergunningen van bedrijven op het gezoneerde industrieterrein mogen niet leiden tot een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) buiten de zonegrens.

Binnen de geluidszone van industrieterrein Westpoort worden op grond van dit bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige gebouwen gerealiseerd, zodat akoestisch onderzoek naar Industrielawaai nodig is.

4.1.3 Spoorweglawaai

Het spoortracé Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal is het meest nabijgelegen spoortracé. De zonebreedte langs een spoorweg wordt conform het Besluit geluidhinder bepaald door de waarden van de geluidproductieplafonds (zie tabel 2.2). De geluidproductieplafonds ter plaatse van referentiepunten, die achter een geluidscherm zijn gelegen, worden niet beschouwd, wel die van de eerste voorkomende referentiepunten voorbij de beëindigingen van het geluidscherm.

De hoogste geluidproductieplafondwaarde nabij het project bedraagt 67,9 dB, zie figuur 2.1 op de volgende pagina. Op basis van de regels bedraagt de zone ter hoogte van het gebouw 600 m. Het project is hiermee gelegen binnen de zone van een spoorweg.

De zonebreedte bij spoorweg Amsterdam Lelylaan-Amsterdam Centraal bedraagt 300 m. Het plangebied is gelegen buiten deze zone.

Tabel 2.2: Zonebreedten spoorwegen voor de geluidproductieplafondklassen.

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

4.1.4 Onderzoek

Door onderzoeksbureau DPA Cauberg-Huygen is onderzoek verricht. De rapportage d.d. 6 september 2016 is als Bijlage 1 bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

Berekeningsresultaten

Vanwege de Haarlemmerweg treedt een geluidbelasting L_{den} op van maximaal 63 dB na aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.

Vanwege de Bos en Lommerweg treedt een geluidbelasting L_{den} op van maximaal 53 dB na aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. Bij circa 63 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden.

Vanwege de Admiraal de Ruijterweg treedt een geluidbelasting L_{den} op van maximaal 44 dB na aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt nergens overschreden.

Vanwege de rijksweg A10 treedt een geluidbelasting L_{den} op van maximaal 53 dB na aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt nergens overschreden.

Vanwege het spoortracé Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal treedt een geluidbelasting L_{den} op van maximaal 60 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt nergens overschreden.

Vanwege industrieterrein Westpoort treedt een geluidbelasting op van maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt nergens overschreden.

De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt maximaal 63 dB. Er wordt voldaan aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB). Er zijn ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelasting geen aanvullende maatregelen in de vorm van dove gevels of vliesgevels benodigd.

Op basis van de geluidbelastingplots in bijlage V van het onderzoek kunnen stille zijden direct worden aangewezen ter plaatse van de gevels aan de binnenhofzijde van carrévormige bouwblokken. Aan woningen die niet direct over een stille zijde beschikken dienen bouwmaatregelen te worden getroffen

zoals balkons en loggia's. Zo nodig dienen de balkons of loggia's (deels) te worden verglaasd.

Geluideffecten planontwikkeling op bestaande woningen

Ter plaatse van de woningen aan de Haarlemmerweg met huisnummers 517-651 (indicatief) zijn de geluideffecten ten aanzien van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai (lawaai afkomstig van de meest nabijgelegen geluidbronnen) berekend met de komst van de nieuwe ontwikkelingen volgens het bestemmingsplan. Voor de beoordeling ten aanzien van wegverkeerslawaai zijn de wegverkeergegevens volgens bijlage II gehanteerd.

De volgende situaties ten aanzien van wegverkeerslawaai zijn berekend ("worst case"):

- autonome ontwikkeling: aanwezigheid huidige kantoorgebouwen op plangebied.
- plansituatie: aanwezigheid maximale bouwvolume.

De verwachting is dat op basis van het maximale bouwvolume meer geluidreflecties richting de bestaande woningen optreden ten opzichte van de huidige situatie met kantoorgebouwen. Ten aanzien van wegverkeerslawaai treedt als gevolg van de planontwikkeling een toename van het wegverkeersgeluid op van maximaal 0,3 dB. Deze toename is aanvaardbaar.

De volgende situaties ten aanzien van spoorweglawaai zijn berekend ("worst case"):

- autonome ontwikkeling: aanwezigheid huidige kantoorgebouwen op plangebied.
- plansituatie: aanwezigheid voorbeeldverkeering.

De verwachting is dat op basis van de voorbeeldverkeering meer spoorgeluid de bestaande woningen bereikt dan in de situatie van het maximale volume.

De geluidbelasting door spoorweglawaai gaat ter plaatse van de bestaande woningen van maximaal 52 dB nu naar maximaal 53 dB na planontwikkeling.

Deze geluidbelasting is lager dan de in de Wet geluidhinder gestelde voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai van 55 dB. Het spoorweggeluid is bovendien minder dan van de (dichterbij gelegen) Haarlemmerweg zodat het effect van het toegenomen spoorweggeluid wegvalt tegen het verkeersgeluid. Er blijft dan ook sprake van een goed woon- en leefmilieu en de toename van spoorweggeluid is om die reden aanvaardbaar.

Geconcludeerd wordt dat bij de realisatie van de plannen aan de Haarlemmerweg 506-520 er sprake is van een aanvaardbare toename van de geluidbelastingen ter plaatse van de bestaande woningen aan de overzijde van de Haarlemmerweg (517-651).

4.1.5 Conclusie

Omdat in het onderzoek is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om voor de locaties, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden vast te stellen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai

Tabel 6.1: Overzicht hoogste berekende geluidbelastingen per bron (voor wegverkeer na aftrek artikel 110g Wg).

Geluidbron	Maximale geluidbelasting	Voorkeursgrenswaarde	Benodigde reductie
Haarlemmerweg	63 dB	48 dB	15 dB
Bos en Lommerweg	53 dB	48 dB	5 dB
Rijksweg A10	53 dB	48 dB	5 dB
Spoortracé Amsterdam Sloterdijk-A'dam Centraal	60 dB	55 dB	5 dB
Industrieterrein Westpoort	55 dB(A)	50 dB(A)	5 dB(A)

In Bijlage 2 is het desbetreffende besluit tot vaststelling van hogere waarden opgenomen.

4.2 Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld.

Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein. Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van 55.000 m² (bvo) aan kantoren naar maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties.

Op basis van de bodemkwaliteitskaart kan geconcludeerd worden dat de bodem binnen het plangebied valt in Klasse 1: schone en MVR-grond,. Bij functiewijzigingen en bouwactiviteiten zal per geval bekeken moeten worden of verkennend dan wel nader bodemonderzoek wenselijk is om te zien of de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik.

Ten behoeve van het project is verkennend onderzoek uitgevoerd. Er zijn twee bodemonderzoeksrapporten:

- a. 'Verkennend bodemonderzoek Haarlemmerweg 506-520 in Amsterdam', van RPS advies- en ingenieursbureau, met kenmerk R212NC14180405, van 15 april 2014;
- b. 'Bodemonderzoek Haarlemmerweg 506-520 te Amsterdam', van Tauw, met kenmerk R002-1232223JFK-lhl -V01-NL, van 16 augustus 2016 (zie Bijlage 3).

Uit de rapporten blijkt nu het volgende:

- In de toplaag (0-0,5 m-mv) zijn licht verhoogde gehalten aan diverse zware metalen, Polychloorbifenylnyl (PCB), Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie aangetoond. Plaatselijk is een matig verhoogd gehalte aan zink aangetoond (boring 27).
- In de ondergrond (0,5-2,5 m-mv) zijn plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan koper en lood aangetoond.
- Ter plaatse van Haarlemmerweg 510 zijn sterk verhoogde gehalten aan PAK aangetoond in de ondergrond (0,5-1,5 m-mv). De PAK-verontreiniging is nog niet geheel afgeperkt.
- Op het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal is visueel geen specifiek asbestverdacht materiaal waargenomen. In de puinhoudende grond is ook analytisch geen asbest aangetoond.
- In het grondwater zijn plaatselijk matig verhoogde gehalten aan arseen en licht verhoogde gehalten aan barium, zink en dichlooretheen aangetoond.

In een bodemvolume van ten minste 25 m³ grond overschrijdt de gemiddelde concentratie van PAK de interventiewaarde. De aangetoonde ernstige verontreiniging met PAK ter hoogte van Haarlemmerweg nr. 510 moet worden afgeperkt ter bepaling van de omvang van de verontreiniging.

Uit voorgaand onderzoek blijkt dat er ter hoogte van Haarlemmerweg 510 een sterk verhoogd gehalte aan naftaleen is gemeten. Er is geen peilbuis geplaatst om vast te stellen of de aangetoonde naftaleenverontreiniging zich ook binnen onderhavig onderzoeksgebied bevindt.

Ter plaatse van de gesaneerde voormalige stortlocatie, in de uiterste zuidwesthoek van de onderhavige onderzoekslocatie is geen onderzoek verricht.

Al bij een licht verhoogd gehalte aan PCB in een tuin kan sprake zijn van onaanvaardbare humane risico's. Zonodig zal een risicobeoordeling met behulp van Sanscrit moeten worden uitgevoerd ter bepaling van eventuele risico's bij het nieuw beoogde bodemgebruik.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er vermoedelijk sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Omdat een bodemonderzoek moet zijn afgestemd op de bouwactiviteiten is het mogelijk dat in het kader van een aanvraag van een omgevingsvergunning een aanvullend bodemonderzoek nodig is.

Aanvullend bodemonderzoek is in het kader van het aanvragen van omgevingsvergunningen in ieder geval nodig op de volgende punten:

- De aangetoonde ernstige verontreiniging met PAK ter hoogte van Haarlemmerweg nr. 510 moet ter bepaling van de omvang worden afgeperkt.
- Ter plaatse van de nieuw geplande parkeergarage zal aanvullend bodemonderzoek tot voldoende diepte, conform de Amsterdamse Richtlijn Verkennend Onderzoek 2011 (verder: ARVO) moeten worden uitgevoerd.
- Aanvullend onderzoek moet uitwijzen of de in het verleden aangetoonde grondwaterverontreiniging met naftaleen ter hoogte van Haarlemmerweg 510 zich ook bevindt binnen de onderhavige onderzoekslocatie.
- Aanvullend onderzoek moet worden uitgevoerd ter bepaling van de huidige bodemkwaliteit ter plaatse van de voormalige stortlocatie in het zuid-westelijk deel van de onderhavige onderzoekslocatie.
- Er zal zo nodig een risicobeoordeling met behulp van Sanscrit moeten worden uitgevoerd ter bepaling van eventuele risico's bij nieuw beoogde bodemgebruik. Bij een licht verhoogd gehalte aan PCB in een tuin kan reeds sprake kan zijn van onaanvaardbare humane risico's.

Dit aanvullende bodemonderzoek is momenteel in uitvoering ten behoeve van de omgevingsvergunningen. Dat kan leiden tot de noodzaak van bodemsanering, waardoor de bodemkwaliteit verbetert.

4.3 Geohydrologie

Het bestemmingsplan voorziet ook in nieuwe ondergrondse parkeervoorzieningen. Het is daarom noodzakelijk om mogelijke effecten hiervan op het grondwater in kaart te brengen. Ten behoeve van het project is dit onderzoek uitgevoerd, waarover is gerapporteerd in 'Geohydrologisch onderzoek Haarlemmerweg 506-520 te Amsterdam', van Tauw, met kenmerk R001-1232223SWI-nda -V01-NL, van 14 september 2015.

Om de effecten van de geplande parkeerkelders op de geohydrologische situatie te bepalen, is gebruik gemaakt van een grondwatermodel waarmee verschillende effecten op de grondwaterstroming zijn gesimuleerd omdat de definitieve omvang en diepten van de kelders nog niet bekend zijn. In het onderzoek zijn de dieptes aangehouden zoals deze in de planregels en op de planverbeelding als maxima zijn toegelaten. De huidige en geplande parkeerkelders zijn gesitueerd in een secundaire waterkering, die wordt verlegd. Vanwege de verlegging is in dit geohydrologisch onderzoek geen rekening gehouden met het beleid omtrent bouwen in secundaire waterkeringen, wel zijn de effecten van de grondwaterstandsverandering op de secundaire waterkering beschouwd.

Op basis van het geohydrologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat als gevolg van de geplande parkeerkelders de freatische grondwaterstand met maximaal 0,1 m stijgt aan de zuidzijde van kavel 2a en 2b. Aan de noordzijde van de geplande parkeerkelders bij kavel 1b en X is de berekende grondwaterstandsverlaging maximaal 0,3 m. De grondwaterstandsverlaging aan de noordzijde bij kavel 2a en 2b is maximaal 0,2 m en bij kavel 3 is de grondwaterstandsverlaging maximaal 0,05 m. Doordat de berekende grondwaterstand gelijk of lager is dan 0,9 m –mv voldoet het aan de gestelde grondwaternorm voor bouwen met kruipruimten en daardoor zijn geen maatregelen noodzakelijk.

Binnen de grondwaterstandsverlagingscontour in het freatisch pakket is geen bebouwing gelegen. Er wordt daardoor geen schade aan bebouwing verwacht als gevolg van maaiveldzettingen. De berekende grondwaterstandsverlaging ter plaatse van openbaar groen is maximaal 0,3 meter. De berekende grondwaterstand op deze locatie is in de huidige situatie 1,4 m –mv en op basis daarvan wordt verwacht dat de bomen gebruik maken van een hangwaterprofiel. Verwacht wordt dat een verlaging van de grondwaterstand daarom geen negatief effect heeft op de aanwezige bomen. Om eventueel optredende schade aan de bomen uit te sluiten is een boomeffectrapportage opgesteld (zie paragraaf 4.9). Ter hoogte van de eerste volkstuinten van de volkstuintvereniging Sloterdijkmeer is de grondwaterstandsverlaging slechts 0,05 m. Op basis van deze geringe verlaging wordt geen negatief effect verwacht op de volkstuinten. De 0,05 m en 0,1 m stijghoogteverlagingscontour in het wadzandpakket reikt tot de eerste kavels van volkstuinten, door deze geringe verlagingen worden eveneens geen negatieve effecten voorzien op de omgeving.

Op 4 oktober 2017 heeft Tauw bevestigd dat op basis van de uitgangspunten opgenomen in rapportage 'Geohydrologisch onderzoek Haarlemmerweg 506-520 te Amsterdam' met kenmerk

R001-1232223SWI-nda-V01-NL, d.d. 11 september 2015 de onderzoeksresultaten zoals opgenomen in het rapport nog steeds actueel zijn.

4.4 Verkeer

Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van 55.000 m² (bvo) aan kantoren naar maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties. Gezien de schaal van het programma is er aanleiding onderzoek te doen naar de werkelijk te verwachten verkeersintensiteiten. Indien een significante verandering van de verkeersintensiteiten wordt berekend, is het bovendien nodig om te beoordelen of de kruispunten en wegen hiervoor voldoende capaciteit hebben.

Op basis van de uitgangspunten voor de transformatie van de gebouwen van ING langs de Haarlemmerweg is door verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng onderzocht wat de verkeerskundige effecten van het gehele project zijn. De rapportage d.d. 17 oktober 2017 is als Bijlage 5 bij deze bestemmingsplantoelichting opgenomen.

In het onderzoek is rekening gehouden met andere projecten die in de komende jaren van invloed kunnen zijn op de verkeerssituatie op de Haarlemmerweg. De gebruikte verkeersintensiteiten uit de meest recente versie van het verkeersmodel zijn vergeleken met recente verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd in de omgeving van het plangebied. Daarbij gaat het om het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan Sloterdijk en het verkeersonderzoek naar wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit in het kader van ontwikkelingen op het Food Center in Amsterdam (kenmerk AWT016/Kzj/0055). Beide onderzoeken zijn uitgevoerd met een ander (ouder) verkeersmodel van de gemeente (GenMod). Hierdoor zijn de intensiteiten lastig te vergelijken. Alsnog is te zien dat de intensiteiten in de recente verkeersonderzoeken lager liggen dan de verkeersintensiteiten in het VMA-model. Daarmee zorgt de gehanteerde methodiek dat met de hoogste verkeersintensiteiten gerekend wordt en daarmee het 'worst case'-scenario.

4.4.1 Tellingen

De visuele tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 2 juni 2015 in de ochtendspits (07.00-09.00 uur) en de avondspits (16.00-18.00 uur). Er is gekozen voor de dinsdag, omdat dit een maatgevende werkdag is. De tellingen zijn uitgevoerd op de twee ontsluitingen van het plangebied, zie figuur 1.1. Voor alle richtingen zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht, hierbij is onderscheid gemaakt naar verschillende voertuigcategorieën (motor, personenauto, bus, lichte en zware vracht).

De tellingen laten zien dat de richting waar het verkeer heen gaat overeenkomt met de functie van het plangebied. Op dit moment zijn daar kantoren: het meeste verkeer dat het plangebied ingaat, doet dit 's ochtends, 's middags is de hoofdstroom het gebied uit. Naar verwachting zal dit omdraaien in de plansituatie.

4.4.2 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten van het plangebied voor de autonome en planvariant zijn bepaald met het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA). Het verkeersmodel bepaalt aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners per gebied de verkeersgeneratie. In de bijlage 2 zijn modelplots weergegeven waarop de verkeersintensiteiten van het plangebied en de omliggende wegen is weergegeven.

Deze gegevens zijn nog niet gekalibreerd aan de hand van de tellingen, voor het bepalen van de kruispuntstromen is dit wel gedaan. In tabel 3.1 is de berekende verkeersgeneratie van het plangebied voor de autonome situatie in de ochtend- en avondspits weergegeven. In tabel 3.2 voor de plansituatie.

autonoom	arbeidsplaatsen	ochtendspits (2 uur)		avondspits (2 uur)	
		aankomend	vertrekkend	aankomend	vertrekkend
westelijke inrit	1.785	230	20	30	210
oostelijke inrit	564	80	10	10	70
totaal	2.349	300	20	40	270

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie autonoom situatie (afgerond op tientallen, door de afronding kunnen bij de optelling verschillen ontstaan)

plansituatie	woningen/ arbeidsplaatsen	ochtendspits (2 uur)		avondspits (2 uur)	
		aankomend	vertrekkend	aankomend	vertrekkend
westelijke inrit	560/13	30	100	100	50
oostelijke inrit	385/10	20	70	70	30
totaal	945/23	40	160	170	80

Tabel 3.2: Verkeersgeneratie plansituatie (afgerond op tientallen, door de afronding kunnen bij optelling verschillen ontstaan)

De verkeersgeneratie van de plansituatie laten een wisseling van richting zien in vergelijking met de huidige situatie en de autonome situaties. In de ochtendspits is de grootste stroom het gebied uit, in de avondspits draait dit om. In de huidige situatie en autonome situatie is deze stroom tegenovergesteld. Dit wordt veroorzaakt omdat kantoren in de ochtendspits verkeer aantrekken en in de avondspits verkeer produceren. Voor woningen geldt het tegenovergestelde.

De totale verkeersgeneratie van de spitsperiodes is in de plansituatie lager dan in de autonome juridische situatie:

- plansituatie 2030: circa 1.500 mvt/etmaal
- autonome situatie 2030: circa 1.650 mvt/etmaal

De afname van het verkeer is daarmee circa 150 voertuigen per etmaal, de woningen generen dus minder verkeer dan de kantoren.

4.4.3 Kruispuntstromen

De verkeersgeneratie van de autonome juridische situatie en de plansituatie is vertaald naar kruispuntstromen op beide kruispunten:

- Kruispunt 1: Haarlemmerweg met westelijke inrit plangebied
- Kruispunt 2: Haarlemmerweg-Bos en Lommerweg met oostelijke inrit plangebied.

De kruispuntstromen voor het verkeer van en naar het plangebied in de toekomstige situaties, zijn bepaald aan de hand van de huidige kruispuntstromen uit de telling en de resultaten van de modelberekeningen voor de autonome situatie en plansituaties. Het verschil tussen het basisjaar en de prognosejaren in het verkeersmodel is bij de tellingen opgeteld. De groei/verandering in het verkeer is daarmee afkomstig uit het verkeersmodel en de basis intensiteiten en kruispuntstromen uit de tellingen.

Om te beoordelen of een kruispunt "regelbaar" is, moet de regeling kunnen voldoen aan de randvoorwaarden van de gemeente Amsterdam. Als belangrijkste beoordelingscriterium hiervoor is de cyclustijd aangehouden.

De cyclustijden laten zien dat de avondspits maatgevend is (het drukste moment van de dag). Op het oostelijke kruispunt (Haarlemmerweg-Bos en Lommerweg) veranderen de cyclustijden nauwelijks in de verschillende onderzochte situaties ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor blijft het mogelijk de

groene golf te realiseren. Ook op het westelijke kruispunt nemen de cyclustijden in de verschillende situaties minimaal toe. Zowel in de ochtend- en avondspits blijft het op dit kruispunt mogelijk om de groene golf met een cyclustijd van 72 seconden te realiseren.

Aandachtspunt van dit kruispunt is een mogelijk conflict tussen het linksafslaande verkeer (vanaf de Haarlemmerweg het plangebied in) en het rechtdoorgaande verkeer vanaf de Haarlemmerweg (oost). Deze stromen hebben tegelijkertijd groen. Gemiddeld moeten er 1 à 2 motorvoertuigen per cyclus tijdens de avondspits - want dan is er meer verkeer) wachten totdat ze linksaf kunnen slaan. Dit kan opgelost worden door het verkeerslicht voor Haarlemmerweg (oost) iets eerder op rood te zetten. Hiervoor is voldoende tijd in de regeling.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Luchtkwaliteitseisen

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat ondermeer bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan moet worden getoetst aan de grenswaarden.

De gevolgen van een ruimtelijk besluit voor de luchtkwaliteit hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan dan wel de bestaande toestand. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term 'niet in betekende mate'. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen. Voor woningbouw geldt bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto, bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen. Voor de bouw van kantoren geldt bij één ontsluitingsweg een bedrijfsvloeroppervlak van 100.000 m² en bij twee ontsluitingswegen geldt een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m².

Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van 55.000 m² (bvo) aan kantoren naar maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties.

Voor het grootste deel wordt de ene functie vervangen met een andere. De netto toevoeging is veel geringer is dan de 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) die 'niet in betekende mate bijdragen'. Dat geldt ook als de ontwikkelingen in samenhang worden gezien met de transformatie die in het bestemmingsplan Sloterdijk. De drempel van 3.000 woningen of 200.000 m² kantoren (bij twee ontsluitingswegen) zal niet overschreden worden.

Zoals uit paragraaf 4.4 al is gebleken is de totale verkeersgeneratie van de spitsperiodes in de plansituatie lager dan in de autonome juridische situatie: de woningen generen minder verkeer dan de kantoren. Het plan leidt dan ook tot een afname van de bijdrage aan de luchtverontreiniging.

Er kan daarom worden geconcludeerd dat er ten aanzien van de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn om het bestemmingsplan vast te stellen.

Plan 'Schone Lucht voor Amsterdam' en NSL

Het gemeentelijke Programmabureau Luchtkwaliteit werkt bovendien aan de uitvoering van maatregelen

om de lucht in Amsterdam te verschonen. Deze maatregelen zijn in 2011 vastgesteld met het plan 'Schone Lucht voor Amsterdam'. Hierin presenteerde de gemeente Amsterdam als eerste gemeente de meest kostenefficiënte maatregelen die bijdroegen aan het doel op 1 januari 2015 te voldoen aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide. Het zwaartepunt van het programma lag, voor zowel inzet en middelen, op generieke verbetering van de luchtkwaliteit door de stimuleringsmaatregelen Elektrisch Vervoer en Euro VI/6-diesel. In het bijzonder is de instelling van de milieuzone goederenvervoer van belang. Binnen de ring A10 mogen alleen vrachtauto's komen die voldoen aan bepaalde milieueisen. In 2013 zijn de eisen verder aangescherpt naar minimaal Euro IV-motoren.

De Amsterdamse maatregelen zijn onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin werken lokale en regionale overheden en de Rijksoverheid samen om tijdig aan de normen voor de luchtkwaliteit te voldoen. De afgelopen jaren lag de prioriteit bij generieke maatregelen: maatregelen die de luchtkwaliteit op zoveel mogelijk locaties, en daarmee het meest duurzaam, verbeteren. Het Amsterdamse programma ligt grotendeels op schema. Bovendien blijkt uit metingen van de GGD dat de lucht in Amsterdam ook echt schoner wordt. Zeker op die stoffen die aangetoond slecht zijn voor de gezondheid.

4.5.2 Gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is de AMVB gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit van kracht. Het Besluit verbiedt op plaatsen waar normen overschreden worden of waar overschrijding dreigt, de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen. In het onderhavige plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd die liggen binnen de invloedssfeer van snelwegen en provinciale wegen.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam heeft op 5 januari 2010 de 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam' vastgesteld. Op basis daarvan zijn gevoelige bestemmingen ook niet toegestaan binnen 50 meter langs drukke (meer dan 10.000 voertuigen per etmaal) binnenstedelijke wegen. Onder de gevoelige bestemmingen vallen bijvoorbeeld scholen en bejaardentehuizen, maar geen woningen. Het plangebied ligt dicht bij de Haarlemmerweg, daarom is in de planregels bepaald dat gevoelige bestemmingen niet mogen worden gerealiseerd in een op de planverbeelding aangeduide zone met een breedte van 50 meter vanaf de rand van de Haarlemmerweg. Het eventuele kinderdagverblijf wordt dan ook op grotere afstand van de weg gerealiseerd.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Externe veiligheid inrichtingen

Het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen' (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden.

Er bevinden zich geen inrichtingen in de omgeving van het plangebied die van invloed hierop zijn.

4.6.2 Externe veiligheid transport- wegen

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Conform het besluit moet bij de realisatie van gevoelige bestemmingen binnen een zone van 200 meter langs een transportroute onderzoek worden gedaan naar de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De afstand van het plangebied tot de rijksweg A10 bedraagt minimaal 350 meter en de afstand tot de afrit van de A10 is circa 330 meter. Over deze afrit vindt transport van gevaarlijks stoffen plaats, dat vanaf de A10 westelijk naar Haarlem rijdt. Gelet op deze grote afstand wordt het groepsrisico veroorzaakt door het transport over de A200/N200 niet relevant beïnvloed door de gewijzigde invulling van de voormalige kantoorpanden. Over de Haarlemmerweg vanaf de A10 West naar het oosten langs het onderhavige plangebied vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats.

4.6.3 Externe veiligheid transport- spoorweg

Ook voor spoorwegen is het Bevt van toepassing en geldt de onderzoeksplicht binnen een zone van 200 meter langs een transportroute. De spoorweg tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk wordt gebruikt voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Het plangebied bevindt zich op meer dan 200 meter afstand van deze spoorweg. De bebouwing ligt op een afstand van minimaal 320 meter van het spoor. Er hoeft daarom geen onderzoek externe veiligheid te worden verricht naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen. Omdat de transformatie van het kantoor niet leidt tot een significante toename van het groepsrisico door de ruime afstand tot het spoor is volgens geldende regelgeving bovendien niet noodzakelijk een verantwoording voor het groepsrisico op te stellen. De risico's als gevolg van het transport per spoor vormen geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan voorziene transformatie naar woningen.

4.6.4 Externe veiligheid transport- buisleidingen

In en nabij het plangebied zijn geen hoofd-aardgastransportleidingen aanwezig. Nader onderzoek is daarom niet nodig.

4.6.5 Externe veiligheid transport- water

In en nabij het plangebied zijn geen vaarwegen aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.7 Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden (zie Staatsblad met nr. 389). Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke (en lagere) toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

De locatie ligt binnen het beperkingengebied van het LIB. De buitengrens van het beperkingengebied van

het LIB wordt gevormd door het samenstel van de buitengrenzen van de deelgebieden waar op grond van het LIB beperkingen gelden in verband met geluidbelasting, externe veiligheid en vliegveiligheid. De binnengrens van het beperkingengebied van het LIB wordt gevormd door het luchthavengebied Schiphol. Het luchthavengebied maakt zodoende geen deel uit van het LIB.

Op grond van de 'Maatgevende kaart toetshoogtes exclusief het radar-toetsvlak' geldt voor het onderhavige bestemmingsplangebied een maximum bouwhoogte van 146 meter t.o.v. NAP.

Blijkens de kaart 'Toetshoogte in verband met radar' geldt voor het onderhavige bestemmingsplangebied een maximum bouwhoogte van 59-65 meter t.o.v. NAP. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet ruimschoots aan deze maximale bouwhoogte.

4.8 Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw' ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

4.8.1 Watersysteem

Waterstaatkundig maakt het plangebied onderdeel uit van de Overbraker-Binnenpolder (waterpeil NAP -2,15 m). De polder wordt bemalen en slaat uit op de Haarlemmervaart. Dit gebeurt ter plaatse van het gemaal "Haarlemmerweg" (ter plaatse van Haarlemmerweg 20). Het gemaal is uitgerust met een schroefpomp met een capaciteit van 22 m³/minuut en een opvoerhoogte van 1,70 m. Het gemaal zorgt voor de afvoer van overtollig water uit de Overbraker-Binnenpolder naar de Haarlemmervaart.

De Haarlemmervaart is een boezemwatergang van Rijnlandsboezem en bevindt zich aan de zuidrand van het plangebied. Het streefpeil voor deze watergang is NAP- 0,60 m. Aan de noordzijde van de Haarlemmervaart ligt een secundair directe waterkering. In de Keur staan onder andere verbodsbepalingen die betrekking hebben op ingrepen en activiteiten op/aan watergangen, waterstaatkundige werken en keringen.

De Haarlemmervaart maakt onderdeel uit van de hoofdwaterstructuur van Amsterdam. Die bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige redenen van gemeentelijk belang zijn. De Haarlemmervaart valt onder klasse II. Dat betekent dat er geen demping is toegestaan en uitbreiding alleen onder ruimtelijke voorwaarden mogelijk is.

4.8.2 Grondwater

Bij eventuele (her)inrichting dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijk vastgestelde grondwaternorm. Deze luidt:

- daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,50 meter onder het maaiveld staan;
- daar waar met kruipruimtes wordt gebouwd, geldt een norm van 0,90 meter.

Nieuw te bouwen ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het

oppervlaktewater niet belemmeren (zie ook paragraaf 4.3, geohydrologie). Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd.

4.8.3 Waterkwaliteit

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede bij de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (verduurzaamd hout), lood, (onbehandeld) zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

4.8.4 Waterberging

Bij vergroting van het verhard oppervlak van meer dan 1.000 m² dient 10% van dit oppervlak aan extra oppervlaktewater te worden gerealiseerd. Dit extra water dient als bergingscapaciteit voor het versneld afvoeren van hemelwater op verhard oppervlak. De percelen waar het bestemmingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen zijn al nagenoeg geheel verhard. Een toename van verharding doet zich daarom niet of nauwelijks voor.

4.8.5 Waterkering

Voor wat betreft de secundaire waterkering ter plaatse van de Haarlemmerweg kan het volgende worden opgemerkt. De Haarlemmervaart is een boezemwater met aan beide zijden een waterkering. Zowel de Haarlemmerweg aan de zuidzijde van de vaart (gelegen buiten het onderhavige plangebied) als de oever aan de noordzijde van de vaart (binnen het onderhavige plangebied gelegen) is een boezemkering. De secundaire waterkering loopt vanaf de Molenwerf verder in noordelijke richting via het dorp Sloterdijk naar de Coentunnelweg. Deze kering is op de keurkaart ook deels aangeduid als "verholen kering". Deze secundaire waterkering omvat een kernzone, een beschermingszone en een strook buiten de beschermingszone.

De gebouwen zijn deels geprojecteerd binnen de beschermingszone van deze boezemwaterkering, evenals de insteekhaven in de Haarlemmervaart. Gezien de ligging van het gebied ten opzichte van de secundaire waterkering, is voor het bouwen van ondergrondse parkeergarages en het realiseren van een insteekhaven een aanpassing van de secundaire waterkering nodig.

Voor het bouwen in of het aanpassen van de secundaire waterkering is toestemming vereist van het Waterschap, zodat kan worden getoetst of de waterkerende functie te allen tijde in stand blijft. Op basis van een variantennotitie heeft het DB van waterschap AGV op 12 juli 2016 besloten tot het verleggen van de waterkering naar het fietspad tussen het projectgebied en het volkstuinengebied (zie Bijlage 6 en navolgende afbeelding). Aan dit besluit wordt vervolg gegeven door een procedure voor een dijkverlegging te doorlopen.



— Locatie huidige waterkering
- - - Locatie verlegde waterkering (variant 3)

Het projectgebied Westerpark West komt bij deze variant geheel buitendijks en buiten het leggerprofiel van de waterkering te liggen. Om deze reden gelden voor het projectgebied geen beperkingen van de gebruiksmogelijkheden. Ook de insteekhaven ligt geheel buitendijks zodat hiervoor geen vervangende waterkering aangelegd hoeft te worden.

Naast het fietspad ligt een rioolpersleiding in de binnenberm aan de zijde van het volkstuinencomplex.

Deze leiding komt bij het verleggen van de waterkering naar het fietspad in de beschermingszone van de waterkering. Het kan nodig zijn om een damwand aan te brengen die de dijk beschermt bij een explosie van de persleiding. De eventuele damwandconstructie kan zo geplaatst worden, dat de bestaande bomerij gehandhaafd kan blijven. Dit wordt uitgewerkt in een dijkverleggingsplan, die wordt vertaald naar een watervergunning.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de verlegging van de waterkering door de nieuwe waterkering ten zuiden van de ringsloot rond de volkstuinten te bestemmen als 'Waterstaat - Waterkering'.

4.9 Flora en fauna

4.9.1 Wet Natuurbescherming

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

De planlocatie is geen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, Ecologische Hoofdstructuur of Ecologische Verbindingszone. Ter plaatse geldt daarom het normale regime van de Flora en faunawet.

Gezien het versteende karakter van de locatie en de omgeving is in eerste instantie slechts een ecologische quick-scan nodig om vast te stellen of nader onderzoek nodig is. In dit geval is vooral toetsing op de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen, de huismus, gierzwaluw en ransuil van belang. Indien de gebouwen geschikt zijn als vaste verblijfplaats is sloop/verbouwing niet zonder meer mogelijk en is eerst een 'afdoend onderzoek' (inventarisatie) nodig waarvan de onderzoeksperiodes bestaan uit enkele veldbezoeken in het voorjaar (uiterlijk april) en enkele veldbezoeken in het najaar (uiterlijk begin oktober).

De quick-scan is door Els&Linde uitgevoerd, de rapportage (d.d. 15 april 2015, zie Bijlage 7). Op dat moment was de Wet natuurbescherming nog niet in werking getreden zodat in het rapport is getoetst aan de Flora en Faunawet. De verschillen tussen de oude en de nieuwe wet zijn niet zodanig dat dit tot andere conclusies voor het onderzoek leidt.

Gebleken is dat in de kantoorgebouwen binnen de planlocatie, geschikte in- en uitvliegopeningen voor vleermuizen aanwezig zijn. Daarnaast zijn in de kantoorgebouwen geschikte nestplekken voor de gierzwaluw aanwezig. In het met de gele vierkant aangegeven gebouw zijn sporen aangetroffen van bewoning door vogels of vleermuizen. Het gebouw met rood aangegeven heeft de zelfde bouwstijl en is daarmee ook potentieel geschikt voor vleermuizen of gierzwaluw. De overige gebouwen zijn minder tot niet geschikt.



Het gebied grenst aan de Brettenzone, de groene en recreatieve verbinding tussen de Haarlemmerpoort en Halfweg. Dit betreft ook de twee aan elkaar grenzende volkstuinparken: "Nut en Genoegen" en "Sloterdijkermeer". De beide volkstuincomplexen en de aangrenzende schoolwerktuinen worden omgeven door een smal groen lint. Dit is het Sloterdijkerpark. De Haarlemmervaart is de natte verbinding.

Het westelijke deel van de Brettenzone maakt deel uit van de Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Dit natuurgebied ligt op 2,1 kilometer van het plangebied. Via Spaarnwoude en verder is de Brettenzone verbonden met Natura 2000 gebied Kennemerland-Zuid, maar van een uitwisseling van ecologische waarden en invloed op de instandhoudingsdoelstellingen is geen sprake. Het plangebied heeft geen relatie met het Natura 2000 gebied Markermeer & IJmeer en zijn op de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet van invloed.

Via de Haarlemmervaart kunnen oevergebonden dieren het plangebied bereiken. Bij toegangsdammen met duikers zitten in de Haarlemmervaart een aantal knelpunten. Hier is het voor oevergebonden soorten niet mogelijk om de waterlijn te volgen; bij de meeste duikers is geen voorziening in bijvoorbeeld de vorm van een looprichel.

Voor vissen en amfibieën is er geschikt leefgebied in de Haarlemmervaart. Deze staat in open verbinding met het water van de ringvaart van de Haarlemmermeer. Voor vissen zijn er geen belemmeringen om dit gebied te bereiken. Voor werkzaamheden aan de watergang c.q. herinrichting van de oever, dient een afdoend onderzoek naar de visfauna te worden uitgevoerd. Langs de oever van de Haarlemmervaart kan incidenteel een ringslang voorkomen en langs de oever van de vaart is voorts de rietorchis (*Dactylorhiza majalis*) te verwachten.

De Haarlemmervaart wordt van het plangebied gescheiden door een kademuur. De kademuur langs het plangebied is tijdens het ecologisch onderzoek (Quick scan ecologie, Els&Linde, april 2015) onderzocht op het voorkomen van de tongvaren (*Asplenium scolopendrium*) en op andere beschermde soorten muurplanten. Er zijn geen aanwijzingen c.q. restanten van muurplanten aangetroffen.

Vleermuizen en vogels

Naar aanleiding van de quick scan is een afdoend onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen en vogels binnen de planlocatie uitgevoerd (24 november 2015, zie Bijlage 8). Het onderzoek is uitgevoerd conform het vleermuisprotocol en andere handleidingen voor goede inventarisaties. Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen of vogels aangetroffen. Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van het project.

Vissen en oeverplanten

Voor werkzaamheden aan de oever is een afdoend onderzoek naar beschermde planten uitgevoerd (28 september 2016, zie Bijlage 9). Binnen het plangebied zijn geen vissen aangetroffen en geen

beschermde oeverplanten aanwezig. Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van het project. Op relatief korte afstand is de rugstreeppad bekend. Met het bouwrijp maken wordt een gunstig winterhabitat gemaakt. Tijdens deze fase en tijdens de bouw moet men alert zijn op invasie van de rugstreeppad in het najaar. De panden liggen naast de gemeentelijke ecologische hoofdstructuur. Dat betekent dat in deze gebieden de kans op aanwezigheid van planten en dieren groot is. Geadviseerd wordt om voor de ontwikkelingen te werken met een ecologisch werkprotocol, waarin minimaal de kwetsbare perioden zijn opgenomen.

Door de omvang en ligging is een effect op beschermde natuurgebieden uitgesloten. Er is geen vergunning van de Natuurbeschermingswet nodig of een verklaring van geen bedenkingen voor het voornemen.

Update

In de Wet natuurbescherming (en in de Flora en faunawet) wordt een houdbaarheid van onderzoeken van drie jaar gehanteerd. Er is dan ook geen sprake van verouderde ecologische rapporten zoals hiervoor beschreven. Niettemin is, naar aanleiding van een zienswijze, op 11 oktober 2017 door een ecooloog van bureau Els & Linde een update van de quickscan Ecologie uit 2015 uitgevoerd (zie Bijlage 10). Hierbij is beoordeeld of de conclusie uit 2015 afwijkt van de huidige situatie in 2017.

In de Wet natuurbescherming is een andere lijst van beschermde soorten opgenomen dan in de Flora en faunawet. De ontwikkelingen vallen onder het regime van de Wet natuurbescherming. De wet die op het moment van uitvoering actueel is is geldend. In de Wet natuurbescherming zijn orchideeën – op enkele zeer bijzondere uitzonderingen na – niet langer beschermd. Het feit of er wel of geen onbekende orchidee staat is daarmee niet van belang.

Zoals vermeld is er sprake van een wijziging van de wet en daarmee het regime waaronder het project valt. Er is geen reden te veronderstellen dat er binnen het gebouw (en de vooroever) soorten aanwezig zijn die onder de Flora en faunawet niet beschermd waren en onder de Wet natuurbescherming wel beschermd zijn. Op basis van de actualisatie en het veldonderzoek op 11 oktober 2017, kan worden geconcludeerd dat de conclusies uit de beide rapporten derhalve blijven gelden.

In de Wet natuurbescherming is de zorgplicht aangescherpt. Binnen de gebouwen en de directe – verharde – omgeving leidt de zorgplicht niet tot aanpassingen. Voor de Haarlemmervaart en de vooroever geldt een (ondergeschikte) aanpassing tot de volgende passage die als opgenomen in de rapporten wordt beschouwd:

“In de nieuwe Wet natuurbescherming is het zorgbeginsel aangescherpt. Bij het bouwbesluit dient te worden afgewogen wat de effecten zijn op soorten die vallen onder het zorgbeginsel. Voorafgaande en tijdens de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de soorten die vallen onder het zorgbeginsel van de Wet natuurbescherming. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf het werkgebied kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecooloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten het werkgebied te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- overwinteringsplekken voor dieren buiten het werkterrein intact te worden gelaten.”

In het voorliggende geval gaat het om muizen en andere grondgebonden soorten in de vooroever en vissen in de Haarlemmervaart.

Conclusie

De Wet natuurbescherming staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.9.2 Boomeffectrapportage

Door Copijn Boomspecialisten is een boomtechnisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 11). Het doel van het onderzoek is om inzichtelijk te maken wat de (on)mogelijkheden zijn rondom de herinrichting van het plangebied en het duurzaam behoud van de bomen. Korthedshalve wordt verwezen naar de conclusies en adviezen in de rapportage. Vastgesteld kan worden dat de bouwplannen niet schadelijk zijn voor de bomen langs het fietspad aan de noordzijde van het plangebied.

4.10 Cultuurhistorie en archeologie

4.10.1 Algemeen

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient sinds 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurale elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

4.10.2 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vaststelling van bestemmingsplan archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de Provinciale Cultuurnota Noord-Holland 2001-2004 de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland ontwikkeld. Naast bescherming van objecten richt de provincie zich op de bescherming en ontwikkeling van structuren en ensembles op grotere schaal, zoals bijzondere landschapstypen, waterstaatswerken, defensielinies, etc. De Cultuurhistorische waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie.

In juli 2012 is door het Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam een bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden in het plangebied van het hiervoor geldende bestemmingsplan Bos en Lommer Noord (zie Bijlage 12). Het plangebied bevindt zich in het gebied dat in de archeologische beleidskaart is aangewezen als 'beleidsvariant 11'. Op grond van de lage verwachting en waarschijnlijk hoge mate van verstoring, geldt hier een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen. Nader onderzoek is niet nodig.

4.10.3 Cultuurhistorie

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) uit 2010, waarin de Wro nader is uitgewerkt, is opgenomen dat per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht. In opdracht van het voormalige Stadsdeel West heeft Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) in juni 2012 in het kader van het bestemmingsplan Bos en Lommer Noord een cultuurhistorische verkenning en advies opgesteld ten behoeve van dat bestemmingsplan. Het rapport is als Bijlage 13 bij deze toelichting opgenomen.

Ten aanzien van de cultuurhistorie blijkt uit de verkenning, dat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van een voormalige industriestreek langs de Haarlemmervaart. Alle fabrieksgebouwen uit het begin van de twintigste eeuw zijn vervangen door kantoorgebouwen van een geringe architectonische kwaliteit. Er zijn geen cultuurhistorische waarden in het gebied die een belemmering vormen of bijzondere eisen stellen aan de transformatie.

4.11 Hoogbouweffectrapportage (HER)

Een Hoogbouw effect rapportage (HER) is nodig om enerzijds de effecten op de directe omgeving van nieuwbouw hoger dan 30 meter te onderzoeken evenals de effecten daarvan voor het (stedelijk) landschap, en anderzijds om de beleidskaders te belichten waarbinnen de hoogbouw tot stand komt. Naast de stedenbouwkundige effecten worden ook de effecten op bezonning en schaduwwerking onderzocht en via een analyse de mogelijke hinder ten gevolge van wind in kaart gebracht.

4.11.1 Toetsingskader

In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met tenminste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van Burgemeester en Wethouders mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

1. Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied.
2. Hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied. In deze zone geldt de zichtbaarheid van hoogbouw vanuit het UNESCO-gebied van de Rembrandttoren op 2 kilometer afstand van dat gebied als bovengrens voor de toelaatbare hoogte.
3. Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
4. Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
5. Hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ.
6. Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

Het plangebied is gelegen binnen de 2 kilometer zone rondom het UNESCO-gebied en het betreft hoogbouw van meer dan 30 meter hoogte in de rand van een groene scheg. Daardoor is een HER en een rapportage over landschappelijke effecten verplicht voor de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen (zie Bijlage 14). Er dient bovendien advies van de ambtelijke diensten Ruimte&Duurzaamheid en Monumenten&Archeologie ingewonnen te worden.

4.11.2 Beoordeling

Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

Bij de in het bestemmingsplan voorziene transformatie van kantoren naar woningen is ervoor gekozen om aan te sluiten bij de ruimtelijke karakteristieken van het nabijgelegen Westerpark. Net als in het Westerpark zullen de bestaande structuren en gebouwen gedeeltelijk worden opgenomen in het nieuwe

ontwerp. Het plan onderscheidt zes kavels. Per kavel wordt het gebouw, of cluster van gebouwen, in samenhang met de bijbehorende openbare ruimte en kade ontworpen. Het project borduurt deels voort op de bestaande stedenbouwkundige en architectonische structuren in het gebied.

Bezinning

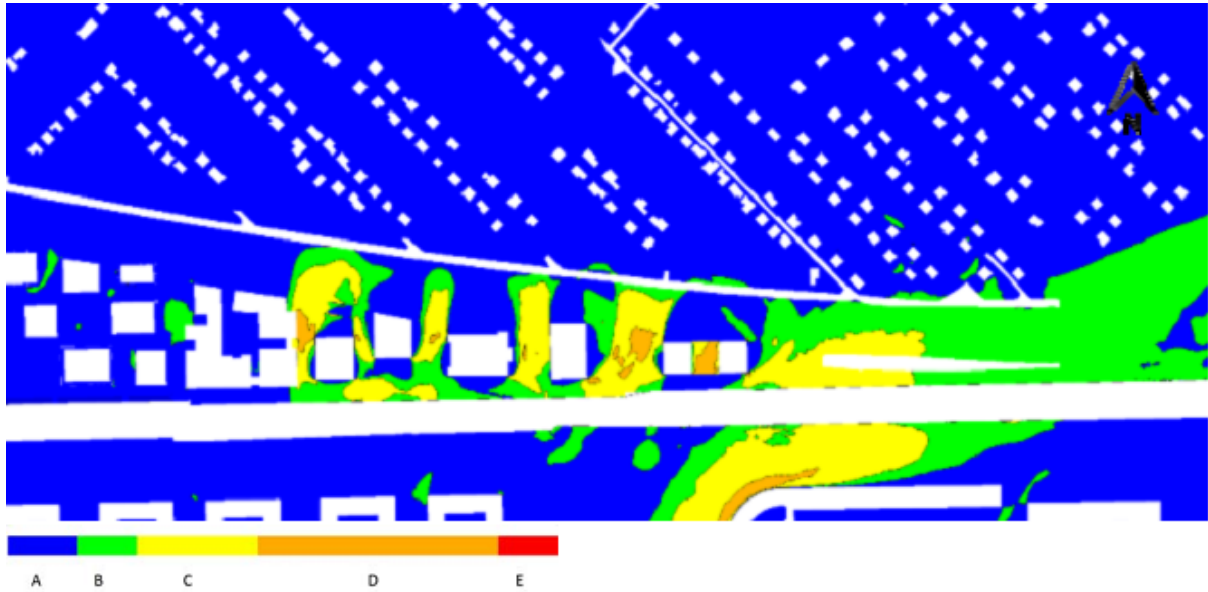
De gevolgen voor de bezinning en schaduwwerking van het plan zullen beperkt zijn door de gunstige oriëntatie en het seizoensgebruik van het volkstuinencomplex. Door de hogere bebouwing van het plan worden de bestaande schaduweffecten iets groter. Enkel het woongebouw ten westen van het plangebied zal in de ochtend gedeeltelijk meer beschaduwde worden. Een aantal tuinen aan de zuidkant van het volkstuinencomplex heeft iets meer schaduw in voor- en najaar.

Windhinder

Er is een theoretische beschouwing van het windklimaat in het plan Westerpark-West te Amsterdam opgesteld (opgenomen in de HER). Per kavel is schematisch aangegeven welke windklassen rondom de bouwplannen verwacht wordt en tevens zijn aandachtspunten en oplossingsrichtingen op basis van de geschetste bouwvolumes benoemd. In het plangebied is in basis een verantwoord windklimaat aanwezig. Op de hoeken van de hoogste drie gebouwen (voornamelijk kavel X) zullen maatregelen genomen moeten worden om de windhindereffecten te beperken. Geadviseerd werd in het kader van de concrete bouwaanvragen een windtunnel- of CFD-onderzoek uit te voeren, zodat niet alleen het windklimaat nauwkeuriger beoordeeld worden, maar ook het effect van voorzieningen ter verbetering van het windklimaat te onderzoeken.

Naar aanleiding van het voorgaande advies is in de bestemmingsplanregels opgenomen dat Burgemeester en wethouders aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer, ter voorkoming van overmatige windhinder, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van situering en vormgeving van bouwwerken. In dat kader kan het college van de aanvrager van de omgevingsvergunning verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen.

Aan het advies uit de theoretische beschouwing en de nadere eisen regeling is gevolg gegeven bij de indiening van de aanvragen voor omgevingsvergunningen. Van dit onderzoek is verslag gedaan in rapport 01301-20463-03 d.d. 14 juli 2017 van DPA Cauberg-Huygen. Dat onderzoek is bijgevoegd bij de ter inzage gelegde ontwerp-omgevingsvergunningen, gelijktijdig met dit ontwerpbestemmingsplan. In Bijlage 15 is in een memo beknopt samengevat wat de conclusies zijn en welke effecten voor fietspad en volkstuinen te verwachten zijn. Uit het onderzoek en het rapport blijkt dat het invloed gebied van de nieuw geplande bebouwing zich beperkt tot het gebied tussen de Haarlemmervaart (water ten noorden van de Haarlemmerweg) en het fietspad tussen het plangebied en de volkstuinen. Dit wordt weergegeven in onderstaande figuur, waarin de windhinderklassen A t/m E gepresenteerd zijn. Te zien is dat voor, tussen en deels achter de nieuw geplande gebouwen het windklimaat in klasse A, B, C en incidenteel klasse D valt. Door de geplande nieuwbouw zal de windstroming rondom de gebouwen wat verstrooid en versneld worden en er zullen luwe zones ontstaan, wat leidt tot de verschillende windhinderklassen. De gebieden met klasse D en C strekken zich echter niet uit voorbij het fietspad.



Als toegelicht in rapport is klasse A, B én C goed voor 'doorloopgebieden', dit zijn gebieden waar men doelmatig doorheen loopt, zoals gewone trottoirs, parkeerterreinen en dergelijke. Aan fietspaden worden over het algemeen vergelijkbare, of iets minder zware eisen gesteld. Klasse C is 'goed' voor fietsers. Uit de rekenresultaten blijkt dat het windklimaat ter plaatse van het fietspad minimaal klasse C is, op grote delen van het fietspad is het windklimaat beter, klasse A of B. Voor slentergebieden wordt klasse A en B beoordeeld als 'goed'. Het windklimaat in de volkstuinten valt ook in deze categorieën.

4.11.3 Advies Ruimte&Duurzaamheid en Monumenten & Archeologie

De HER-commissie heeft het plan getoetst (zie Bijlage 16) aan twee voor het plangebied relevante uitgangspunten van de Structuurvisie Amsterdam 2040:

- Het plangebied ligt binnen de 2 kilometer zone rondom het UNESCO-gebied. Bouwhoogten dienen zich te beperken tot 30 meter, tenzij de HER aantoont dat de hoogbouw geen impact heeft op stedelijk landschap.
- Het project ligt in de rand van en deels in de Brettenscheg. Hoogbouw in de scheggen zelf is volgens de Structuurvisie uitgesloten. Bouwhoogten aan de randen de groene scheggen dienen zich te beperken tot 30 meter. Accenten tot 60 meter zijn mogelijk in de tweede linie.

De conclusie van het HER-advies luidt dat het project Westerpark West buiten de zone rond het Unesco-werelderfgoed ligt en geen impact heeft op het erfgoed.

Met betrekking tot de vervangende hoogbouw en getransformeerde hoogbouw in het plangebied toont de HER aan dat het effect op het omringende stedelijk landschap acceptabel is binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie.

Voor het nieuwe woongebouw op het nu nog onbebouwde parkeerterrein heeft de HER-commissie een negatief advies afgegeven vanwege het feit dat het gebouw zich in de Brettenscheg bevindt, waar hoogbouw niet is toegestaan.

Afwijken van het HER-advies, en daarmee van de stedelijke kaders, is mogelijk. Onderstaande belangen onderbouwen de keuze om wel bebouwing toe te staan.

1. Bebouwing van kavel X levert een substantiële bijdrage aan het woningbouwprogramma wat een speerpunt is van het collegeprogramma. De nieuwbouw op kavel X levert circa 125 woningen op;
2. Als het kavel niet wordt bebouwd, met de nu gedachte ondergrondse parkeergarage, behoudt het de functie van parkeerplaats Het kavel is deels in eigendom van de ontwikkelaar en deels in een lopend erfpachtcontract uitgegeven als parkeerplaats.
3. Bebouwing van het kavel biedt ruimte aan een goede plintfunctie die ten dienste staat van het park en bijdraagt aan de levendigheid en werkgelegenheid. Naast horeca kan gedacht worden aan combinatie met natuureducatie en recreatie- en sportactiviteiten die gekoppeld zijn aan het (Groot) Westerpark. Ook voor de sociale veiligheid in de avonduren is een programmatische invulling op

- deze locatie zeer gewenst;
4. Het kavel ligt op een strategische plek waar stad en landschap elkaar ontmoeten. Het stadsdeel heeft de ambitie om de toegankelijkheid van het Westerpark, het Brettenpad en het Westergasfabriekterrein vanuit Bos en Lommer te vergroten. De ontwikkelaar sluit zich hierbij aan. Nu is minder dan 5% van de locatie groen. Door hier een gebouw te realiseren, kan het parkeren ondergronds worden opgelost en de ruimte rondom het gebouw groener worden ingericht waardoor de verblijfskwaliteit kan worden verhoogd en de nieuwe parkentree qua oriëntatie en herkenbaarheid wordt versterkt. Het huidige parkeerterrein, zonder het bestaande groen erom heen, is circa 1.600 m² (waarvan 995 m² erfpacht). De rest is eigen grond. De footprint van het nieuwe gebouw wordt ca. 900 m². De overige ruimte wordt groen/openbaar ingericht, in totaal dus bijna 700 m². Daarnaast wordt de bijna 300 m² in het gat van het gebouw ook groen ingericht voor bijvoorbeeld collectieve/openbaar toegankelijke ruimte. Op deze manier kan de ecologische waarde van de Brettenzone worden bevestigd en versterkt conform de uitgangspunten van de startnotitie "Meer ruimte voor West";
 5. Het kavel ligt weliswaar in de groene scheg maar is geen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur zoals vastgelegd in de Structuurvisie. Het terrein is nooit groen ingericht. Er ligt van oudsher geen relatie tussen de versteende inrichting van het parkeerterrein en het omliggende groen, maar juist wel tussen het parkeerterrein en de functies in de kantorenstrook. Voordat het kavel begin jaren '90 in gebruik is genomen als parkeerterrein, stonden er gebouwen.

4.12 Molenbiotoop

De nieuwbouw op de kavel 'Westerpoort' is op circa 250 m afstand ten westnoordwesten van molen 'De Bloem' gesitueerd. Het is derhalve gelegen binnen de molenbiotoop van deze molen, die een cirkel met een straal van 400 meter vanaf de molen beslaat.

De te transformeren hoogbouw Haarlemmerweg 506 (De Voortuinen) ligt ook binnen de cirkel met een straal van 400 meter maar is reeds bestaand. De nieuwe bebouwing ten westen van deze kavel ligt op grotere afstand dan 400 meter en is dus niet van invloed op de molen.

Alleen de nieuwbouw op de kavel 'Westerpoort' kan dus van invloed zijn op de molen. Uit de quick scan van het bureau SRO (zie Bijlage 17) is gebleken dat de invloed van deze nieuwbouw is op het functioneren van de molen gering is. Deze bedraagt minder dan 5%.

Landschappelijk gezien heeft de realisatie van de nieuwbouw geen nadelige consequenties voor de zichtbaarheid van de molen en de landschappelijke context. Het zicht op de molen vanuit west- en westnoordwestelijke richtingen is al zeer beperkt en van een landschappelijke context is nog nauwelijks sprake.

4.13 Milieueffectrapportage (MER)

Sinds 1 april 2011 wordt in het Besluit milieueffectrapportage onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Gezien de recent gewijzigde regelgeving omtrent het Besluit milieueffectrapportage is voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan door het college besloten dat er geen formele m.e.r.-beoordeling wordt uitgevoerd.

Niettemin is het noodzakelijk een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

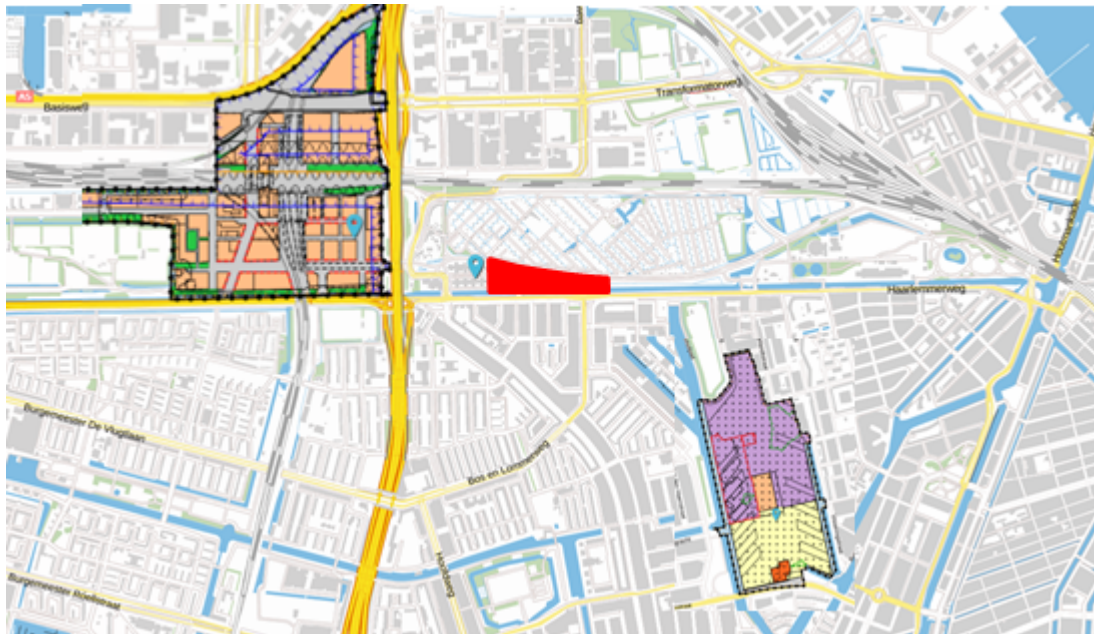
De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;

4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijv. over de gevoeligheid van gebieden.

Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van 55.000 m² (bvo) aan kantoren naar maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties. In de voorgaande paragrafen is al geconstateerd dat de transformatie niet leidt tot nieuwe emissies of een significante toename van de verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de bestaande situatie. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door dit plan. Het project is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieuaspecten en geen van deze effecten wijzen op belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

In de omgeving zijn weliswaar projecten (Sloterdijk, Food Center) met mogelijke raakvlakken op het gebied van ruimtelijke effecten, maar dat er is geen ruimtelijke of functionele samenhang tussen de verschillende projecten.



Het onderhavige project is dan ook een autonome ontwikkeling. Niettemin wordt in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling bezien of en in welke mate sprake zal zijn van een samenloop van effecten en zo ja, of deze aanvaardbaar zijn.

4.13.1 Verkeer

Op basis van de uitgangspunten voor de transformatie van de gebouwen van ING langs de Haarlemmerweg is door verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng onderzocht wat de verkeerskundige effecten van het gehele project zijn. De rapportage d.d. 16 februari 2017 is als Bijlage 5 bij deze bestemmingsplantoelichting opgenomen.

In het onderzoek is rekening gehouden met andere projecten die in de komende jaren van invloed kunnen zijn op de verkeerssituatie op de Haarlemmerweg. De gebruikte verkeersintensiteiten uit de meest recente versie van het verkeersmodel zijn vergeleken met recente verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd in de omgeving van het plangebied. Daarbij gaat het om het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan Sloterdijk en het verkeersonderzoek naar wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit in het kader van ontwikkelingen op het Food Center in Amsterdam (kenmerk AWT016/Kzj/0055). Beide onderzoeken zijn uitgevoerd met een ander (ouder) verkeersmodel van de gemeente (GenMod). Hierdoor zijn de intensiteiten lastig te vergelijken. Alsnog is te zien dat de intensiteiten in de recente verkeersonderzoeken lager liggen dan de verkeersintensiteiten in het VMA-model. Daarmee zorgt de gehanteerde methodiek dat met de hoogste verkeersintensiteiten gerekend wordt en daarmee het 'worst case'-scenario.

De verkeergeneratie van de plansituatie laat een wisseling van richting zien in vergelijking met de huidige situatie en de autonome situaties. In de ochtendspits is de grootste stroom het gebied uit, in de avondspits draait dit om. In de huidige situatie en autonome situatie is deze stroom tegenovergesteld. Dit wordt veroorzaakt doordat kantoren in de ochtendspits verkeer aantrekken en in de avondspits verkeer produceren. Voor woningen geldt het tegenovergestelde.

De totale verkeersgeneratie van de spitsperiodes is in de plansituatie lager dan in de autonome juridische situatie. De woningen generen dus minder verkeer dan de kantoren.

De cyclustijden laten zien dat de avondspits maatgevend is (het drukste moment van de dag). Op het oostelijke kruispunt (Haarlemmerweg-Bos en Lommerweg) veranderen de cyclustijden nauwelijks in de verschillende onderzochte situaties ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor blijft het mogelijk de groene golf te realiseren. Ook op het westelijke kruispunt nemen de cyclustijden in de verschillende situaties minimaal toe. Zowel in de ochtend- en avondspits blijft het op dit kruispunt mogelijk om de groene golf met een cyclustijd van 72 seconden te realiseren.

Aandachtspunt van dit kruispunt is een mogelijk conflict tussen het linksafslaande verkeer (vanaf de Haarlemmerweg het plangebied in) en het rechtdoorgaande verkeer vanaf de Haarlemmerweg (oost). Deze stromen hebben tegelijkertijd groen. Gemiddeld moeten er 1 à 2 motorvoertuigen per cyclus tijdens de avondspits - want dan is er meer verkeer) wachten totdat ze linksaf kunnen slaan. Dit kan opgelost worden door het verkeerslicht voor Haarlemmerweg (oost) iets eerder op rood te zetten. Hiervoor is voldoende tijd in de regeling.

Conclusie

Wanneer de transformatie van de gehele kantorenstrook wordt gerealiseerd ontstaan er geen verkeerskundige knelpunten. Daarbij is mede rekening gehouden met de verkeerskundige effecten van de projecten Sloterdijk en Food Center op de Haarlemmerweg. Wat het aspect verkeer betreft, kan daarom geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.2 Luchtkwaliteit

Transformatie kantorenstrook

De ontwikkeling van de kantorenstrook voorziet in de transformatie van 55.000 m² (bvo) aan kantoren naar maximaal 925 woningen en 1.200 m² kleinschalige niet-woonfuncties.

Voor het grootste deel wordt de ene functie vervangen met een andere. De netto toevoeging is veel geringer is dan de 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) die 'niet in betekenende mate bijdragen'. Er kan daarom worden geconcludeerd dat er ten aanzien van de luchtkwaliteit ook in samenhang met ontwikkelingen in de directe omgeving geen belemmeringen zijn om de herontwikkeling uit te voeren. Dat geldt ook als de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan Sloterdijk worden voorzien meegenomen worden in de beoordeling. De drempel van 3.000 woningen of 200.000 m² kantoren (bij twee ontsluitingswegen) wordt niet overschreden.

Samenloop met projecten Sloterdijk en Food Center

Ten behoeve van het bestemmingsplan Sloterdijk (vastgesteld 29 januari 2014) heeft M+P raadgevende ingenieurs de luchtkwaliteit voor de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt in beeld gebracht (M+P. OGA.11.03.1, 25 juni 2012).

De luchtkwaliteit is bepaald voor de autonome situatie 2011/2012 en de toekomstige situatie 2020 aan de hand van de Monitoringstool 2012. Aanvullend zijn berekeningen uitgevoerd met behulp van CARII v11.0.

In de Monitoringstool is de autonome ontwikkeling opgenomen, dat wil zeggen zonder de ontwikkelingen die het bestemmingsplan Sloterdijk mogelijk maakt. Voor de autonome situatie gold, zonder ontwikkeling van het bestemmingsplan Sloterdijk, dat ruim werd voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Uit de verkeersrapportage blijkt dat de verkeersintensiteit vanwege de ontwikkelingen van bestemmingsplan Sloterdijk ten opzichte van de autonome ontwikkeling met minder dan 2% toeneemt.

De verkeersintensiteit neemt vanwege de ontwikkeling van het plangebied Sloterdijk in 2020 op de S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg) met 4,4% het sterkst toe. Met een verkeerstoename van 4,4% werd nog steeds aan de grenswaarde (van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2015) voor stikstofdioxide (NO_2) voldaan.

Voor de relevante binnenstedelijke wegvakken is uitgegaan van een 'worst case' benadering. Met de intensiteiten voor 2023 zijn berekeningen gemaakt met de achtergrondconcentraties die gelden in de jaren 2012 en 2020.

De maximale concentraties fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) treden op aan de Radarweg in 2012. Uit de berekening blijkt dat zowel in 2012 als 2020 voldaan wordt aan de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} .

Ten behoeve van het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (vastgesteld 29 januari 2014) heeft Goudappel Coffeng verkeeronderzoek en onderzoek naar wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit uitgevoerd (kenmerk: AWT016/Kzj/0055, datum 13 juni 2013). Uit het onderzoek bleek het volgende:

De jaargemiddelde norm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide wordt in 2013 voor zowel de autonome situatie als de (bestemmings)plansituatie overschreden langs een deel van de Haarlemmerweg en een deel van de Jan van Galenstraat. Als gevolg van de (bestemmings)plansituatie vindt tevens een overschrijding van de norm plaats langs het overige deel van de Haarlemmerweg. Er is echter geen sprake van een probleem omdat Nederland tot 1 januari 2017 uitstel en vrijstelling (derogatie) heeft om aan de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide te voldoen. Uit berekeningen voor het jaar 2015 (en verder) blijkt dat langs de beschouwde wegen tijdig aan deze norm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt voldaan. De berekende overschrijdingen in 2013 zijn bovendien 'worst-case' aangezien de (bestemmings)plansituatie in 2013 nog niet gerealiseerd zal zijn. Bovendien is er gerekend met de verkeerscijfers voor 2023, welke hoger zijn dan de verkeerscijfers voor 2013, waardoor de berekende concentraties automatisch ook hoger zijn. Tenslotte is gerekend met de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2011. Deze achtergrondconcentraties en emissiefactoren zijn te hoog ingeschat zodat de berekende concentraties daardoor ook hoger zijn.

Er wordt tijdens alle berekende jaren voldaan aan de normen voor fijn stof. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof in de (bestemmings)plansituatie bedraagt in 2013 28,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ langs een deel van de Haarlemmerweg. Op 33 dagen per jaar in 2013 wordt hier de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden. Er wordt daarmee voldaan aan de norm van 35 overschrijdingsdagen.

Uit de rapportage van Goudappel Coffeng van 16 februari 2017, betreffende de transformatie van de kantorenstrook, blijkt dat in haar meest recente onderzoek rekening is gehouden met de verkeersbewegingen die verband houden met de projecten Sloterdijk en Food Center. De gebruikte verkeersintensiteiten in het actuele onderzoek van Goudappel Coffeng zijn hoger dan de verkeersintensiteiten van andere onderzoeken, daarmee wordt dus gerekend met het worst case scenario.

Voorts is geconstateerd dat de toekomstige verkeersintensiteiten ten gevolge van realisatie van de woningen, ook na transformatie van de gehele kantorenstrook, lager zullen zijn dan de huidige (2015) en de autonome (2030). De uitstoot van uitlaatgassen vermindert daarmee ook.

Conclusie

Nu uit de diverse onderzoeken blijkt dat de luchtkwaliteit in 2015 en in alle toekomstige jaren voldoen aan de normen voor stikstof / fijn stof en tevens sprake is van een afname van verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome situatie, kan geconstateerd worden dat ook na realisatie van het project wordt voldaan aan de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Wat het aspect luchtkwaliteit betreft, kan daarom geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.3 Geluid

Uit de rapportage van Goudappel Coffeng van 16 februari 2017, betreffende de transformatie van de kantorenstrook, blijkt dat in haar meest recente onderzoek rekening is gehouden met de verkeersbewegingen die verband houden met de projecten Sloterdijk en Food Center. De gebruikte verkeersintensiteiten in het actuele onderzoek van Goudappel Coffeng zijn hoger dan de verkeersintensiteiten van andere onderzoeken, daarmee wordt dus gerekend met het worst case scenario.

Voorts is geconstateerd dat de toekomstige verkeersintensiteiten ten gevolge van realisatie van de woningen, ook na transformatie van de gehele kantorenstrook, lager zullen zijn dan de huidige (2015) en de autonome (2030). In zijn algemeenheid geldt dan dat de geluidhinder ten gevolge van wegverkeerslawaai ook vermindert.

Ten behoeve van de beoordeling van de lokale situatie zijn ter plaatse van de woningen aan de Haarlemmerweg met huisnummers 517-651 (indicatief) de geluideffecten ten aanzien van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai berekend met de verwezenlijking van het nieuwe bestemmingsplan. Op basis van het maximale bouwvolume (theoretische situatie: lange gesloten wand) kunnen meer geluidreflecties richting de bestaande woningen optreden ten opzichte van de huidige situatie met kantoorgebouwen, waardoor een toename van het wegverkeersgeluid van maximaal 0,3 dB kan ontstaan ten opzichte van een bestaande geluidbelasting van 68-69 dB. Deze toename is aanvaardbaar.

De verwachting is dat op basis van de voorbeeldverkaveling meer spoorgeluid de bestaande woningen bereikt dan in de situatie van het maximale volume.

De geluidbelasting door spoorweglawaai gaat ter plaatse van de bestaande woningen van maximaal 52 dB nu naar maximaal 53 dB na planontwikkeling. Deze geluidbelasting is lager dan de in de Wet geluidhinder gestelde voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai van 55 dB. Het spoorweggeluid is bovendien minder dan van de (dichterbij gelegen) Haarlemmerweg zodat het effect van het toegenomen spoorweggeluid wegvalt tegen het verkeersgeluid. Er blijft dan ook sprake van een goed woon- en leefmilieu en de toename van spoorweggeluid is om die reden aanvaardbaar.

Geconcludeerd is dat bij de realisatie van de plannen aan de Haarlemmerweg 506-520 er sprake is van een aanvaardbare toename van de geluidbelastingen ter plaatse van de bestaande woningen aan de overzijde van de Haarlemmerweg (517-651).

Wat het aspect geluidhinder betreft, kan daarom geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Conclusie

Nu uit de diverse onderzoeken blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten ten gevolge van realisatie van de woningen lager zullen zijn dan de huidige (2015) en de autonome (2030), kan geconstateerd worden dat ten gevolge van het project geen toename van directe geluidbelasting op de langs de Haarlemmerweg liggende woningen plaatsvindt. Bij een open gebouwstructuur kan wel meer spoorweggeluid op deze woningen komen, maar het wegverkeersgeluid overstemt dat.

4.13.4 Externe veiligheid

In art 8, eerste lid van het Besluit externe veiligheid transportroutes staat dat er voor een plan op grotere afstand dan 200 m van de as van de weg er geen verantwoording van het groepsrisico nodig is. De gehele transformatie van de kantorenstrook draagt daarom niet bij aan het groepsrisico langs de A10, waar Sloterdijk wel binnen valt. Ook Food Center valt buiten het invloedgebied.

Conclusie

Er is geen sprake van een samenloop van effecten. Wat het aspect externe veiligheid betreft, kan daarom geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.5 Bodem

De transformatie van de kantorenstrook gaat gepaard met functiewijziging van kantoor naar wonen, wat strengere eisen aan de bodemkwaliteit tot gevolg heeft. Bovendien worden bestaande gebouwen verbouwd, eventueel gesloopt en er wordt nieuwbouw gerealiseerd. In dat kader is eveneens toetsing aan de Wet bodembescherming nodig, waaruit een plicht tot het saneren van bestaande verontreinigingen kan volgen. Tenslotte wordt nieuwe ondergrondse bebouwing voorzien waardoor eventuele bestaande verontreinigingen worden ontgraven en afgevoerd. Deze factoren maken dat, voor zover sprake is van een verontreinigingssituatie, een verbetering van de bodemkwaliteit zal plaatsvinden.

Conclusie

Samenloop met de projecten Sloterdijk en Food Center is niet aan de orde. Wat het aspect bodemkwaliteit betreft, kan dan ook geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.6 Water

Transformatie kantorenstrook

De kantorenstrook is reeds nagenoeg geheel verhard, het project leidt niet tot een toename van verharding. Wel worden er ondergrondse bouwwerken toegevoegd, wat betekent dat het waterbergend vermogen afneemt. Mogelijke compensatie kan worden gerealiseerd via groene daken, plantenbakken of regentonnen als onderdeel van het rainproof maken van de stad. Indien een haventje voor pleziervaart wordt gerealiseerd, waar de plannen van uitgaan, leidt dat tot een groter wateroppervlak.

Het project omvat bebouwing in de huidige (binnen)beschermingszone van de secundaire waterkering langs de Haarlemmervaart. Deze secundaire waterkering wordt verlegd. Dat heeft feitelijk geen gevolgen voor de waterhuishouding in de omgeving.

De nieuw te bouwen parkeerkelders mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ten behoeve van het project is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd waaruit is gebleken dat aan deze eisen voldaan worden. Voorts is uit dit onderzoek gebleken dat er geen onaanvaardbare grondwatereffecten in de omgeving optreden.

Samenloop met projecten Sloterdijk en Food Center

Food Center ligt in een ander peilgebied (in de voormalige Sloterbinnen- en Middelveldse Gecombineerde Polders) zodat er geen waterkundige samenhang bestaat tussen Food Center en de transformatie van de kantorenstrook.

Sloterdijk maakt wel deel uit van dezelfde polder als de kantorenstrook (Overbrakerbinnenpolder). De toename van het verharde oppervlak ten gevolge van het project Sloterdijk wordt via een (bestaand) extra zwaar gedimensioneerd regenwaterrioolstelsel opgevangen. Bovendien is de waterberging van de Haarlemmervaart ter plaatse van Sloterdijk vergroot bij de natuurvriendelijke inrichting van de oevers.

Op grond daarvan en omdat de transformatie van de kantorenstrook niet leidt tot extra verhardingstoename maakt dat er geen samenloop van effecten ontstaat.

Ook binnen Sloterdijk is aan ondergrondse werken de eis van een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater gesteld.

Binnen Sloterdijk is niet voorzien in nieuwe bebouwing in de (binnen)beschermingszone van de secundaire waterkering langs de Haarlemmervaart.

Conclusie

Er is geen sprake van een samenloop van effecten. Wat het aspect water betreft, kan dan ook geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.7 Archeologie

Zowel de kantorenstrip als projectgebied Sloterdijk vallen onder de beleidsvariant waar archeologisch veldonderzoek uitgezonderd is wegens de lage archeologische verwachting. Ook ter plaatse van Food Center bestaat slechts een lage archeologische verwachting. Er is archeologisch gezien geen samenhang tussen de gebieden.

Wat het aspect archeologie betreft, kan dan ook geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.8 Flora en Fauna

Transformatie kantorenstrook

De planlocatie is geen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, Ecologische Hoofdstructuur of Ecologische Verbindingszone. Ter plaatse geldt daarom het normale regime van de Wet natuurbescherming.

Gezien het versteende karakter van de locatie en de omgeving is in eerste instantie een ecologische quick-scan uitgevoerd en naar aanleiding van de conclusies daarvan tevens een 'afdoend onderzoek' (inventarisatie). Gebleken is dat binnen het plangebied geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Er zijn geen aanwijzingen dat er nesten van de gierzwaluw aanwezig zijn in de panden.

Het plangebied heeft gezien de afstanden geen relatie met het Natura 2000 gebied Markermeer & IJmeer en zijn op de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet van invloed.

Het gebied grenst aan de Brettenzone, de groene en recreatieve verbinding tussen de Haarlemmerpoort en Halfweg. Dit betreft ook de twee aan elkaar grenzende volkstuintuinen: "Nut en Genoegen" en "Sloterdijkermeer". De beide volkstuintuinencomplexen en de aangrenzende schoolwerktuinen worden omgeven door een smal groen lint. Dit is het Sloterdijkerpark. De Haarlemmervaart is de natte verbinding.

Het westelijke deel van de Brettenzone maakt deel uit van de Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Dit natuurgebied ligt op 2,1 kilometer van het plangebied. Via Spaarwoude en verder is de Brettenzone verbonden met Natura 2000 gebied Kennemerland-Zuid, maar van een uitwisseling van ecologische waarden en invloed op de instandhoudingsdoelstellingen is geen sprake.

Via de Haarlemmervaart kunnen oevergebonden dieren het plangebied bereiken. Bij de toegangsdammen met duikers zitten in de Haarlemmervaart een aantal knelpunten. Hier is het voor oevergebonden soorten niet mogelijk om de waterlijn te volgen; bij de meeste bruggen en dammen/duikers is geen voorziening in bijvoorbeeld de vorm van een looprichel.

Voor vissen en amfibieën is er geschikt leefgebied in de Haarlemmervaart. Deze staat in open verbinding met het water van de ringvaart van de Haarlemmermeer. Voor vissen zijn er geen belemmeringen om dit gebied te bereiken. Voor werkzaamheden aan de watergang c.q. herinrichting van de oever, dient een afdoend onderzoek naar de visfauna te worden uitgevoerd.

Langs de oever van de Haarlemmervaart kan incidenteel een ringslang voorkomen.

Langs de oever van de vaart is voorts de rietorchis (*Dactylorhiza majalis*) te verwachten.

De Haarlemmervaart wordt van het plangebied gescheiden door een kademuur. De

kademuur langs het plangebied is tijdens het ecologisch onderzoek (Quick scan ecologische, Els&Linde, 22 april 2015) onderzocht op het voorkomen van de tongvaren (*Asplenium scolopendrium*) en op andere beschermde soorten muurplanten. Er zijn geen aanwijzingen c.q. restanten van muurplanten aangetroffen.

Voor werkzaamheden aan de oever dient een afdoend onderzoek naar beschermde planten te worden uitgevoerd. Voor de ringslang dient te worden gewerkt conform een ecologisch werkprotocol.

Door de omvang en ligging is een effect op beschermde natuurgebieden uitgesloten. Er is geen vergunning van de Natuurbeschermingswet nodig of een verklaring van geen bedenkingen voor het

voornemen.

Samenloop met projecten Sloterdijk en Food Center

Food Center ligt ingebed in stedelijk gebied en heeft geen ecologische of (groen)landschappelijke relatie met de kantorenstrook.

Het plangebied Sloterdijk is via de Haarlemmervaart verbonden met de kantorenstrook. Het project Sloterdijk omvat geen ingrepen aan (de oevers van) de Haarlemmervaart. In zoverre is er ook geen sprake van een samenloop van effecten door beide projecten.

Het vervangen van de twee dammen/duikers binnen het project biedt de kans verbetering aan te brengen in de mogelijkheden voor oevergebonden soorten om de waterlijn te volgen, bijvoorbeeld de vorm van een looprichel.

Gezien het ontbreken van andere ecologische verbindingen tussen beide plangebieden is er geen samenloop van effecten te verwachten ten aanzien van zoogdieren of vogels.

Conclusie

Er is geen sprake van een samenloop van effecten. Wat het aspect flora en fauna betreft is er geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.13.9 Eindconclusie

Een samenloop van effecten van de projecten Sloterdijk, Food Center en de kantorenstrook is aanwezig doordat elk van deze projecten van invloed is op de verkeersintensiteiten op de Haarlemmerweg. In het verrichte verkeersonderzoek is daarmee rekening gehouden.

Geconcludeerd is dat de totale verkeersgeneratie van de spitsperiodes in de plansituatie lager is dan in de autonome juridische situatie. De woningen generen dus minder verkeer dan de kantoren. De kruispunt zijn "regelbaar" en voldoen aan de randvoorwaarden van de gemeente Amsterdam, met als belangrijkste beoordelingscriterium hiervoor is de cyclustijd.

Als uitvloeisel van de verkeerskundige samenloop, kunnen er eveneens op de aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder cumulatieve effecten ontstaan.

Nu uit de diverse onderzoeken blijkt dat de luchtkwaliteit in 2015 en in alle toekomstige jaren voldoen aan de normen voor stikstof / fijn stof en tevens sprake is van een afname van verkeersintensiteiten ten opzichte van het huidige gebruik (2015) en de autonome situatie (2030). Daarom kan geconcludeerd worden dat ook na realisatie van het project wordt voldaan aan de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

De afname van verkeersintensiteiten op de Haarlemmerweg ten opzichte van de autonome situatie (2015) leidt er tevens toe dat het project niet leidt tot een toename van geluidhinder vanwege wegverkeer, maar juist een afname. Lokaal kunnen als gevolg van een gewijzigde verkaveling meer reflecties van wegverkeerslawaai en/of een verminderde afscherming van spoorweglawaai ontstaan die leiden tot een toename van geluidhinder. De berekende mogelijke effecten zijn echter aanvaardbaar gebleken.

Voor wat betreft de overige in beschouwing genomen aspecten is gebleken dat de drie projecten niet leiden tot een samenloop van effecten. Voor alle in beschouwing genomen aspecten is gebleken dat de transformatie van de kantorenstrook, mede rekening houdend met de projecten Sloterdijk en Food Center, niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het project geeft daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling.

4.13.10 Relatie met het Haven-Stad

Haven-Stad is het gebied dat ten noorden (en deels ten westen) van dit bestemmingsplan ligt. Onderdeel hiervan zijn onder andere de Noordelijke IJ-oever, de Coen-, Vlot- en Minervahaven en Sloterdijk. Voor dit gebied wordt momenteel een studie verricht, inclusief m.e.r.-procedure, naar de mogelijkheid om dit gebied te transformeren naar een hoogstedelijk woon-werkgebied. Deze transformatie vindt niet in één keer plaats, maar gaat gefaseerd en vindt de komende tientallen jaren plaats. Uiteindelijk kunnen in het totale gebied meer dan 40.000 woningen gerealiseerd worden.

De ontwikkeling van Haven-Stad staat los van de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan. Er worden eigen planprocedures en een eigen m.e.r.-procedure doorlopen. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau van Haven-Stad is dit ook expliciet benoemd. Naast het ontbreken van de functionele en procedurele samenhang is er ook geen sprake van inhoudelijke samenhang.

De effecten die de ontwikkeling van Haven-Stad op diverse milieuthema's heeft zijn lokaal georiënteerd (bijvoorbeeld water, archeologie, cultuurhistorie, bodem, ecologie, etc.). Daarnaast brengt een groot project als Haven-Stad wel veranderingen en toename in de verkeerstromen met zich mee.

Deze verkeereffecten (en daarmee ook geluid en luchtkwaliteit) van Haven-Stad op dit bestemmingsplan en de cumulatieve effecten van beide projecten zijn zeer gering. Dit komt doordat de ontsluiting van Haven-Stad niet via de Haarlemmerweg plaats vindt. Op de Molenwerf/Sloterdijkerweg komt in de nabije toekomst ook een knip, zodat doorgaand verkeer hierover niet meer mogelijk is.

Uit de analyses van de toekomstige verkeerstromen vanuit Haven-Stad blijkt de toename vooral op de Transformatorweg en Nieuwe Hemweg in het zuidelijk deel en op de Cornelis Douwesweg in het noordelijk deel plaats te vinden. Deze toenames zijn overigens van dien aard dat, in combinatie met de OV-maatregelen die getroffen gaan worden in het kader van de transformatie van Haven-Stad, de diverse wegen deze toename goed kunnen verwerken. Haven-Stad richt zich namelijk op een mobiliteitsshift met een laag aandeel autogebruik en het overgrote deel van de toekomstige bewoners, bezoekers en werknemers van het gebied gaan met het OV en de fiets.

Door het ontbreken van de inhoudelijke, procedurele en functionele samenhang tussen beide projecten is geen sprake van cumulatieve effecten.

4.14 Behoeft

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' Daarvan is sprake in dit bestemmingsplan.

Het plangebied ligt binnen het bestaand stedelijk gebied.

Structuurvisie

In de Structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad een opgave van 75.000 woningen vermeld. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleinere woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project speelt hier goed op in en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Prognose

In de periode 2015-2040 neemt de woningbehoefte in Noord-Holland toe met 231.000 woningen en 209.700 in Noord-Holland Zuid. De woningbehoefte blijft ook in de regio Amsterdam toenemen. (Bron: Prognose 2015-2040: Concentratie in Steden, Provincie Noord-Holland).

Tabel /: Ontwikkeling woningbehoefte t.o.v. 2015			
	2020	2030	2040
Kop van Noord-Holland	1.700	2.900	1.000
West-Friesland	3.800	9.200	9.700
Regio Alkmaar	4.500	9.900	10.600
Noord-Holland Noord	10.000	22.000	21.300
Waterland	3.400	7.800	9.700
Zaanstad	3.500	9.700	14.300
IJmond	2.200	5.000	5.900
Zuid-Kennemerland	5.900	13.800	19.100
Amstelland-Meerlanden	9.800	27.900	40.000
Amsterdam	27.700	73.900	107.000
Gooi & Vechtstreek	4.200	10.600	13.700
Noord-Holland Zuid	56.700	148.700	209.700
Provincie Noord-Holland	66.700	170.700	231.000
Almere/Lelystad	7.000	26.200	43.400
Metropoolregio Amsterdam	63.700	174.900	253.100

In Noord-Holland Zuid groeit ook na 2030 de woningbehoefte nog flink. Toch zit ook hier de grootste groei in de eerste 20 jaar. Tot 2020 ligt de jaarlijkse groei boven de 10.000 woningen per jaar. De afgelopen jaren lag de netto groei rond de 7.000 woningen. De productie zal flink moeten stijgen om de groei van de woningbehoefte bij te houden. Tot 2030 is in alle regio's (m.u.v. IJmond/Zuid-Kennemerland) voldoende capaciteit beschikbaar. Hierna zijn in bijna alle regio's in Noord-Holland Zuid nog niet voldoende plannen aanwezig.

Deze geschetste ontwikkeling van de woningbehoefte sluit grotendeels aan bij de ambitie in de provinciale structuurvisie en het ontwikkelingsbeeld van de Metropoolregio Amsterdam. Verschil t.o.v. de uitgangspunten in deze beleidsdocumenten is dat de groei in de provincie Noord-Holland groter is dan verwacht en zich meer concentreert in de oude steden in Noord-Holland Zuid.

Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen 2016 t/m 2020

De provincie Noord-Holland vraagt vanuit haar rol als woningmarktregisseur alle regio's binnen de provincie een Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen 2016 t/m 2020 op te stellen. Doel van dit RAP is vooral de borging van de regionale afstemming over woningbouwprogrammering, zodat vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. De drie deelregio's Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstel-Meerlanden vormen samen de RAP-regio Stadsregio Amsterdam. In het afgelopen jaar is voor de drie deelregio's het RAP tot stand gekomen.

Dit RAP is grotendeels gebaseerd op al bestaande afspraken in regionaalverband. De belangrijkste bron is de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 (vastgesteld in het college op 24 mei 2016 en in de raad op 30 juni 2016). Het RAP is opgebouwd vanuit de drie hoofdthema's uit die Samenwerkingsagenda: woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling. De uitvoering van de afspraken uit het RAP ligt aldus in het verlengde van de uitvoering van de afspraken uit de Samenwerkingsagenda.

Daarnaast is er in het RAP veel specifieke aandacht voor de onderbouwing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Voor de Stadsregio Amsterdam als totaal wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2015-2020 geraamd op ca. 45.000 woningen en voor de periode 2015-2025 op ca. 87.000 woningen. Dat komt neer op ruim 9.000 woningen per jaar. De gemeenten moeten alle zeilen bijzetten om die opgave te kunnen realiseren.

Al langere tijd werken gemeenten in de Stadsregio Amsterdam met elkaar samen om de woningbouwproductie af te stemmen. Daarbij is een aantal opgaven benoemd:

- Het bevorderen van de woningbouwproductie om tegemoet te komen aan de snel groeiende woningbehoefte en de prijzen niet te snel te laten stijgen. Doel is om 20.000 woningen naar voren te halen in de periode 2016-2020.
- Nieuwe plekken voor woningbouw te zoeken, vooral in binnenstedelijk gebied. Transformatie en het

benutten van (leegstaand) vastgoed spelen hier een belangrijke rol in.

- Het werken aan een gezonde en diverse woningmarkt. Doel is een 'complete metropool'.
- Aanvullend daaraan worden in dit RAP bouwstenen aangeleverd die gemeenten kunnen gebruiken bij het opstellen van de onderbouwing voor woningbouwplannen in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

In de samenwerkingsagenda is afgesproken de woningbouwproductie met 20.000 woningen te versnellen in de SRA-plus2. Dit is ook nodig in het kader van de groeiopgave voor de MRA; 250.000 woningen in de hele MRA tot 2040 en in de Stadsregio minimaal 46.000 extra woningen tot 2020 en ruim 87.000 woningen tot 2025.

Bij het zoeken naar nieuwe locaties en de versnelling is binnenstedelijk bouwen en transformeren een belangrijk aandachtspunt. Uit de monitor Plancapaciteit blijkt dat in de Stadsregio als geheel voor de komende jaren (2016-2019) woningbouw grotendeels binnenstedelijk plaatsvindt, slechts 9% is op uitleglocaties gepland. Zelfs meer dan de helft (58%) van de harde en zachte plancapaciteit is als functieverandering/ transformatie aangemerkt. Op langere termijn bevindt een groter deel van de planlocaties zich in uitleggegebied. Een aandachtspunt daarbij is dat we blijven zoeken naar ruimte voor binnenstedelijke ontwikkeling, zowel door nieuwe locaties te ontwikkelen als door verdichtingsmogelijkheden te onderzoeken in bestaande plannen.

Op dit moment geldt dat er een tekort is aan harde plannen. Een groot deel van de plannen waarvoor de Ladder doorlopen moet worden, past dus binnen de behoefte voor de komende 10 jaar. Er is nog ruimte, of beter gezegd, noodzaak voor het vaststellen van nieuwe plannen. Met het versnellingsbouwprogramma komt de regio hieraan tegemoet en is hiermee aangetoond dat het programma past binnen de behoefte.

Voor binnenstedelijke plannen die voorzien zijn in de periode t/m 2020 is de actuele regionale kwantitatieve én kwalitatieve behoefte in dit RAP aangetoond (trede 1). Dit op basis van de provinciale prognose 2015, het WiRA 2015 en de monitor plancapaciteit 2016. Voor de Ladder moet gebruik gemaakt worden van actuele gegevens over de woningbehoefte en de harde en zachte plancapaciteit. Daarom moet de Monitor Plancapaciteit in ieder geval jaarlijks worden geupdate.

In deze monitor is de locatie "ING Haarlemmerweg" opgenomen als 'potentiele woninbouwlocatie' met een totaal woningaantal van 812 woningen. Omdat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit is de behoefte aan de in dit bestemmingsplan toegelaten 925 woningen zonder meer aanwezig. Uit de Woonagenda 2025 (vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 19 juli 2017) blijkt dat, ondanks een groot bouwprogramma, er schaarste blijft bestaan op de Amsterdamse woningmarkt. In absolute zin is er meer vraag dan aanbod in elk segment. Volgens de Primos prognose (www.primosonline.nl) zijn er in 2025 in de Metropool regio Amsterdam 60.645 woningen tekort.

In het bestemmingsplan wordt 1.200 m² bvo voorzieningen bij recht mogelijk gemaakt. Dit oppervlak is niet substantieel maar gerelateerd aan het gegeven dat er een nieuw woongebied van 925 woningen wordt ontwikkeld. Vestiging van kleinschalige voorzieningen zoals horeca, een kinderdagverblijf of publiekgerichte dienstverlening voorziet in een lokale behoefte. De voorzieningen zijn bedoeld om te zorgen voor een levendig en aantrekkelijk woongebied.

4.15 Economische uitvoerbaarheid

Wettelijk kader

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. 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. Een nieuw 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 Wet ruimtelijke ordening (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 en artikel 6.2.1 Bro is geregeld, dat bij elk bouwplan waarin woningen zijn voorgenomen, een exploitatieplan verplicht is. 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".

De kosten van het bouwplan beslaan de proceskosten voor het begeleiden en toetsen van het bestemmingsplan en aanverwante plankosten zoals ingrepen in de openbare ruimte als direct gevolg van het bouwplan.

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. Het grootste deel van het project ligt op eigen grond, de overige gronden zijn in erfpacht uitgegeven.

Eigendom

Het ING-terrein heeft een oppervlak van circa 23.000 m². De kantoorgebouwen bevinden zich grotendeels op eigen grond, circa 18.900 m². Het kostenverhaal voor dit deel van het project is anderszins verzekerd door middel van een anterieure overeenkomst met de grondeigenaar en/of ontwikkelende partij. De totstandkoming van deze overeenkomst tussen partijen is parallel aan het opstellen van het bestemmingsplan in voorbereiding en wordt, voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingplan door het College, door partijen ondertekend.

Erfpacht

Een klein deel van het terrein, circa 4.100 m², is door de gemeente Amsterdam in erfpacht uitgegeven grond. Dat betreft een deel van het parkeerterrein aan de oostzijde van het terrein en een smalle strook grond aan de Haarlemmervaart en het Brettenpad. Het kostenverhaal voor dit deel van het project is verzekerd via het erfpachtstelsel.

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. 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.

In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" omdat het kostenverhaal verzekerd is door middel van een anterieure overeenkomst en via het erfpachtstelsel. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Planschade

Bij inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak als gevolg van een bestemmingsplan, kan degene die schade lijdt, een planschadeclaim indienen. De tegemoetkoming van die schade zal worden verzekerd in de anterieure overeenkomst zodat dit risico bij de ontwikkelaar ligt en planschade op hem verhaald kan worden.

Beheer

Het terrein is momenteel in beheer bij de eigenaar/ontwikkelaar en zal dit blijven, tenzij er afspraken met de gemeente worden gemaakt. De Gemeente is bereid volledig ingerichte gronden om niet in eigendom en beheer over te nemen indien:

1. deze gronden van belang zijn om het openbare karakter van het gebied te waarborgen;
2. en er over die gronden adequate afspraken gemaakt zijn voor de verdeling van de beheerkosten;
3. en er is voldaan aan de vooraf door de gemeente gestelde eisen.

Planuitvoering

Het project wordt voor rekening en risico van de initiatiefnemer gerealiseerd. In paragraaf 4.14 is reeds onderbouwd dat er in Amsterdam en de regio de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit. Er is dan ook geen aanleiding te twijfelen aan de financieel-economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.16 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie door bewoners is een vanzelfsprekend onderdeel bij het opstellen van bestemmingsplannen. Het doel van participatie bij bestemmingsplannen is om te komen tot kwalitatief betere en breder gedragen plannen, waarbij inbreng van buurtbewoners en ondernemers zo vroeg en zo veel mogelijk in de planvorming verwerkt wordt. De bewoners en ondernemers kunnen met hun kennis input leveren voor de opgaven en behoeften in de buurt. Bovendien zal participatie het draagvlak voor het bestemmingsplan kunnen vergroten, met als beoogd effect dat bewoners minder zienswijzen zullen indienen en minder beroep zullen instellen.

Bij dit project gaat het om een projectgericht bestemmingsplan dat voortvloeit uit een herontwikkelingsproject waarbij het gewenste programma grotendeels bepaald is.

De inzet van de participatie is gericht op het betrekken van de bewoners bij de herontwikkelingsvisie en het ophalen van ideeën die het plan beter kunnen maken.

4.16.1 Rolverdeling

De ontwikkelaar heeft zelf aangegeven een grote rol in het participatieproces te willen spelen en zich ook voor dit onderdeel mede-eigenaar van het plan te voelen. De ontwikkelaar en het stadsdeel hebben gezamenlijk een participatieplan opgesteld dat door Pinnacle is uitgevoerd. Het initiatief en de organisatie van bijeenkomsten over de stedenbouwkundige visie ligt dientengevolge nadrukkelijk bij de ontwikkelaar. Het stadsdeel heeft hierin een regisserende rol, de regie voor de benadering van de omgeving ligt bij de gemeente. Het projectteam stemt de participatievereisten af met de gebiedsmanagers en gebiedsmakelaars van Bos en Lommer en Westerpark. De ontwikkelaar organiseert een aantal openbare bijeenkomsten en werksessies, waarin wordt getoond wat er met de inbreng is gedaan.

De verantwoordelijkheid voor de communicatie rond de participatie bij het voorontwerp bestemmingsplan (en de stedenbouwkundige visie die daaraan ten grondslag ligt) ligt bij het stadsdeel. Nadat het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie West het voorontwerp bestemmingsplan heeft vrijgegeven voor participatie, worden bewoners uitgenodigd voor een bijeenkomst via bewonersbrieven, de website, de officiële bekendmakingen, de digitale nieuwsbrief van het stadsdeel, Twitter en de buurtgerichte Facebookpagina's. Naast deze meer klassieke instrumentaria wordt het netwerk van de gebiedsmakelaars ingezet om contact te leggen met actieve bewoners, ondernemers en sleutelfiguren in de directe omgeving.

De ontwikkelaar heeft aangegeven ook een interactief participatieproces in te willen richten voor het ontwerp van de openbare ruimte. Vervolgens zal het stadsdeel het VO van de Openbare ruimte vrijgeven voor inspraak.

4.16.2 Participatie door de ontwikkelaar

Er zijn inmiddels drie participatiebijeenkomsten door de ontwikkelaar georganiseerd. Een eerste voorbereidende avond vond plaats op 23 juni 2015. Een aantal sleutelfiguren uit de buurt en vertegenwoordigers afkomstig van de aangrenzende volkstuinen waren hierbij aanwezig. De bijeenkomst diende ter voorbereiding op de eerste informatieavond. Doel was om alvast de eerste hick-ups en pijnpunten bloot te leggen en om input te ontvangen op de opzet van het participatieproces als geheel.

Daarna volgde de eerste openbare informatiebijeenkomst op 2 juli 2015. Doel was de presentatie van de visie van Pinnacle/MVRDV op het gebied en verificatie van de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Er waren ongeveer 100 aanwezigen.

Op 24 september 2015 was er een tweede informatiebijeenkomst in Podium Mozaïek met ongeveer 150

aanwezigen waarin voor de volgende onderwerpen werkgroepen zijn gevormd: nieuwbouw, binding met de buurt, volkstuinen, openbare ruimte en woonwensen/ondernemers. De werkgroep nieuwbouw heeft drie keer plaats gevonden, de overige werkgroepen één of twee maal. Bij iedere werkgroep waren ambtenaren uit het projectteam aanwezig. Verslagen van de werkgroepen zijn weergegeven op de projectwebsite van Pinnacle.

Op 24 november 2015 heeft Pinnacle/MVRDV zich gepresenteerd aan het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie West.

De belangrijkste uitkomsten:

- Men heeft zorgen over de grondigheid van de onderzoeken op het gebied van milieu, waterstand, luchtkwaliteit, geluid en verkeersstromen. Wordt dat wel zorgvuldig genoeg gedaan en goed getoetst door de gemeente? Er zijn inmiddels diverse onderzoeken uitgevoerd (zie ook hoofdstuk 4) en gezien deze zorgen wordt hierover zo compleet en duidelijk mogelijk gecommuniceerd;
- Men wil duidelijkheid over de hoogte van de verschillende gebouwen en over de bouwtitel op het huidige parkeerterrein; kan men daar wel of niet over meedenken? Hiervoor wordt ruimte gegeven in de werkgroep hoogbouw op parkeerterrein die met bewoners wordt georganiseerd;
- Belangstellenden denken ook graag mee over voorzieningen in de plint, de begane grondverdieping, de openbare ruimte rondom en over verduurzamingsmaatregelen. Naar aanleiding van deze behoefte zijn werkgroepen ingericht waar dit per thema wordt besproken;

Er was ook een aandeel aanwezigen die hun vreugde uitspraken over het ambitieniveau van het plan en de functiewijziging tegemoet zien. Ook waren er al een aantal geïnteresseerden in een woning aanwezig.

4.16.3 Participatie voorontwerp bestemmingsplan

Het Algemeen Bestuur van stadsdeel West heeft het voorontwerp van dat bestemmingsplan op 15 november 2016 vrijgegeven voor participatie. Dit houdt in dat het stadsdeel belanghebbenden informeert over het plan, maar ook benieuwd is naar vragen, ideeën en suggesties van omwonenden en van toekomstige bewoners van de wijk.

Er zijn twee informatiemarkten georganiseerd waar belangstellenden terecht konden met hun vragen en waar ze hun reacties konden delen. Ook was het mogelijk om online of schriftelijk op het plan te reageren. Het participatietraject liep tot 24 februari 2017.

In totaal zijn er 28 reacties binngekomen op het voorontwerp bestemmingsplan. Deze zijn opgenomen in een nota van beantwoording participatiereacties (zie Bijlage 18). Deze nota is betrokken in de besluitvorming over de terinzagelegging van het bestemmingsplan.

Kavel X

Belangrijk onderdeel van de participatie was een oproep van het stadsdeel voor alternatieve ideeën voor de nieuwbouw op het voormalige parkeerterrein kavel X. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen voor nieuwbouw van een woongebouw van maximaal 44 meter hoog op kavel X: het huidige parkeerterrein. Het Algemeen Bestuur van stadsdeel West (AB) heeft nadrukkelijk gevraagd om varianten voor kavel X. Er zijn 21 varianten aangedragen. Deze zijn getoetst aan de voor Amsterdam geldende beleidskaders en de stedenbouwkundige inpassing in relatie tot eerder geformuleerde ambities voor het plangebied Westerpark West. Van de varianten die hieraan voldoen, zijn de financiële opbrengsten en kosten voor de gemeente berekend en getoetst door een onafhankelijk bureau.

Op 20 maart is indieners van een variant de mogelijkheid gegeven hun variant te presenteren aan bewoners en leden van het Algemeen Bestuur. Hierbij werden bewoners en leden van het AB in de gelegenheid gesteld vragen te stellen aan de indieners van de varianten. Op 27 maart is een sessie georganiseerd voor de indieners van varianten voor kavel X. Tijdens deze sessie zijn de varianten doorgenomen en is de afweging vanuit de gemeente toegelicht.

De toetsing en doorberekening van de varianten is in een verslag opgenomen waarbij alle voor en tegens zijn benoemd. Het verslag geeft geen eindoordeel, maar dient voor de brede afweging die het Algemeen Bestuur moet maken in de besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan en hun advies aan B&W.

Informatiemarkten

Op 15 december 2016 en op 11 januari 2017 vonden twee informatiemarkten in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Westerpark West plaats. Een informele en laagdrempelige opstelling van panelen en statafels droeg bij aan een prettige sfeer en nodigde belangstellenden uit hun vragen te stellen of ideeën kenbaar te maken. Op de informatiemarkt waren een sneltekenaar en een tekstschrijver aanwezig die bezoekers hielpen om varianten te verbeelden en te verwoorden.

Beide avonden waren druk bezocht: circa 150 bezoekers op 15 december en circa 240 bezoekers op 11 januari. De ontwikkelaar was ook aanwezig, omdat de verwachting was dat er veel mensen met interesse voor een woning naar de avonden zouden komen. Deze verwachting is ook uitgekomen, de overgrote meerderheid van de aanwezigen kwam omdat ze geïnteresseerd in een woning zijn. Op de informatiemarkten hadden de aanwezigen ook de mogelijkheid een reactie of vraag achter te laten in de ideeënbus.

Digitale reacties

Belangstellenden hadden ook de mogelijkheid digitaal hun reactie op het voorontwerp bestemmingsplan kenbaar te maken evenals varianten voor kavel X in te dienen. Ingezette communicatiemiddelen

- Bewonersbrieven, verspreid aan 6000 adressen rondom Westerpark West
- Via social media (twitter en facebook)
- Via de nieuwsbrief van stadsdeel West
- Projectenwebsite: <https://www.amsterdam.nl/projecten/westerparkwest>
- Informatiemarkten d.d. 15 december 2016 en 11 januari 2017
- Presentatie varianten kavel X d.d. 20 maart 2017
- Terugkoppeling toets kavel X d.d. 27 maart 2017

Eén van de reacties tijdens de participatie kwam van Syntrus Achmea Residential Fund, de eigenaar van het perceel in het zuidwestelijke deel van het plangebied. Na de reactie van Achmea is gebleken dat Pinnacle en Achmea geen overeenstemming hebben bereikt over het Achmeaperceel als onderdeel van het bestemmingsplan. Pinnacle heeft als initiatiefnemer en aanvrager van het bestemmingsplan besloten dit perceel uit het plan te knippen. Het bestemmingsplangebied is daar op aangepast. Het maximaal aantal toegestane woningen is teruggebracht van 945 naar 925 woningen.

4.16.4 Vervolg

De opbrengsten uit het participatietraject zijn meegenomen bij de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan en de stedenbouwkundige visie.

4.16.5 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Als Bijlage 19 bij het bestemmingsplan is het 3.1.1-overleg toegevoegd.

4.16.6 Procedure

Bij besluit van 11 juli 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam het ontwerpbestemmingsplan 'Westerpark West' vrijgegeven voor terinzagelegging. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gelijktijdig met alle gecoördineerde besluiten en alle daarop betrekking hebbende stukken, overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) met ingang van 10 augustus 2017 tot en met 20 september 2017 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze indienen. De beantwoording van zienswijzen is in een aparte nota opgenomen, die als Bijlage 20 bij de toelichting is gevoegd.

Hoofdstuk 5 Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

5.1 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2012 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld. Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven.

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan. Als ondergrond voor de plankkaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen.

5.2 Regels

Standaarden

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen.

Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het aanleggen
- Omgevingsvergunning voor het slopen;
- Wijzigingsbevoegdheid.

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Het voorliggende bestemmingsplan 'Westerpark West' gaat uit van het transformeren van een bestaand kantoor/bedrijfsgebouw.

5.3 Toelichting per artikel

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

In dit hoofdstuk wordt elk artikel van de planregels kort toegelicht.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

De bestemming 'Groen' is gelegd op de bestaande groene langzaamverkeerroute (hoofdnet fiets) die loopt tussen de volkstuincomplexen en het bestemmingsplangebied. Hier zijn onder meer ook voet- en fietspaden en speelvoorzieningen toegestaan.

Op de gronden met bestemming 'Groen' mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen, worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

Artikel 5 Verkeer

De ontsluitingswegen van het plangebied, die aansluiten op de Haarlemmerweg zijn bestemd als 'Verkeer'. Daarbinnen zijn onder anderen ook groenvoorzieningen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, bruggen en waterbouwkundige kunstwerken toegestaan. Overeenkomstig de standaardregeling binnen het stadsdeel zijn, onder voorwaarden, binnen deze bestemming (via afwijkingsbevoegdheid) terrassen toegelaten.

Artikel 6 Water

De Haarlemmervaart is bestemd voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen (zoals dammen, dijken, etc), waterbouwkundige kunstwerken (zoals bruggen, remmingswerken, steigers, kades, etc) en groenvoorzieningen.

Boven deze waterweg is op één plaats bebouwing toegelaten, zonder dat daardoor de groene waarde en de doorgaande route wordt onderbroken. Daar kan boven de gronden een uitkraging van de woonbebouwing worden gerealiseerd, mits deze pas vanaf 24 meter hoogte boven peil wordt gebouwd.

Zodoende blijft het beeld van de cultuurhistorisch waardevolle lijn behouden.

Artikel 7 Wonen

Het grootste deel van het plangebied is bestemd voor wonen inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis / bedrijf aan huis en bergingen en andere nevenruimten. Daarnaast zijn de betreffende gronden ook bestemd voor onder anderen tuinen en erven, verkeersareaal, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen.

Gebouwen zijn uitsluitend binnen de aangewezen bouwvlakken toegestaan. Ondergrondse gebouwen en gebouwdelen (zoals parkeerkelders) kunnen ook buiten de bouwvlakken worden gerealiseerd. De diverse bouwvlakken kennen diverse maximale bouwhoogten, woningaantallen en bebouwingspercentages, zoals aangewezen in de verbeelding. In totaal mogen maximaal 925 woningen gerealiseerd worden. In de plinten van de diverse appartementengebouwen is tevens ruimte gereserveerd voor diverse niet-woonfuncties. Ook deze zijn in oppervlak begrensd (1.200 m²).

De maximum woningaantallen per maatvoeringsvlak kennen enige flexibiliteit: deze mogen met maximaal 15% worden overschreden, mist het totale maximum woningaantal binnen de bestemming (925) niet wordt vergroot.

Ten aanzien van de toegelaten bebouwing is een aantal specifieke regels opgenomen ten behoeve van

- het behoud van een zichtlijn in combinatie met een autoverbinding (artikel 7.2.2 onder g en 7.4.3),
- overkragingen boven de 10 meter brede bebouwingsvrije kade in combinatie met de inrichting als verblijfsgebied (artikel 7.4.2) en
- overkragingen boven de bebouwingsvrije groene langzaamverkeerroute, met een minimum vrije hoogte van 24 meter (artikel 7.2.3).

De geluidbelasting op de woningen is nergens zodanig dat dove gevels nodig zijn, maar het vaststellen van hogere waarden is wel nodig. Op grond van het Amsterdamse geluidbeleid geldt daarom de eis dat elke woning een stille zijde dient te hebben.

Er wordt ondergrondse bebouwing toegestaan. Flexibiliteit in de positie en omvang van de ondergrondse bebouwing blijft mogelijk door de in 7.3 onder b opgenomen bepaling dat eisen kunnen worden gesteld aan de bebouwing ter vermijding van onaanvaardbare grondwatereffecten.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkeringg

Langs de Haarlemmervaart ligt een waterkering. Deze wordt verlegd naar het fietspad aan de noordzijde van het plangebied. De nieuwe waterkering is voorzien van een dubbelbestemming. In de Keur zijn nadere bepalingen opgenomen ter bescherming van de waterkering. Het is op grond van jurisprudentie niet toegestaan om in een bestemmingsplan zaken te regelen die ook al in andere regelgeving is opgenomen, in dit geval de Keur. In het bestemmingsplan is daarom volstaan met een dubbelbestemming, waarbij uitsluitend is aangegeven dat het een waterkering betreft.

Ten behoeve van de waterkering mag worden gebouwd, zodat de damwand die wellicht ten behoeve van de waterkering geslagen zal worden kan worden vergund.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbelregel

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Artikel 10 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bouwgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In lid 1 is een algemeen gebruiksverbod opgenomen. In lid 2 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te

verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. een automatenhallen, seksinrichtingen, prostitutie, massagesalons, belwinkels, geldwisselkantoren en bedrijfsmatige opslag van materialen, voertuigen, machines, etc., voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

Omdat binnen de bestemming 'Wonen' tevens bedrijf aan huis mogelijk is, wordt in het derde lid geregeld welke bedrijfsoorten zijn toegelaten.

Het overgangsrecht bepaald in 15.2 onder c dat bestaand legaal gebruik dat na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken niet meer mag worden hervat. Het vierde lid van artikel 11 heft deze beperking op.

De doelmatigheidsbepaling in het vijfde lid bevat de uit vaste jurisprudentie voortvloeiende toverformule.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrierrein 'Westpoort' op geluidsgevoelige gebouwen, zoals als woningen. Tevens is bepaald dat bijvoorbeeld woningen of een uitbreiding van woningen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege het industrierrein op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels.

Artikel 14 Overige regels

Waar in de planregels worden verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Artikel 15.1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het bevoegd gezag kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder c niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 15.2 van dit artikel regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Onder b is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde onder c niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde onder d is het bepaalde in lid a niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 16 Slotregel

Westerpark West

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.