



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

**Stadsdeel Nieuw-West
Gemeente Amsterdam**

Toelichting



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding bestemmingsplan	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Plangrenzen	2
2.	PLANKADER	4
2.1	Geldende bestemmingsplannen	4
2.2	Beschrijving van het plangebied	9
3.	BELEIDSKADER	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	23
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	27
3.5	Parkstad	35
3.6	Stadsdeelbeleid	39
4.	HET RUIMTELIJK KADER	50
4.1	Delflandpleinbuurt	51
4.2	Staalmanpleinbuurt	58
4.3	Verkeer	63
5.	MILIEUASPECTEN	66
5.1	M.e.r./me.r.-beoordeling	66
5.2	Geluid	67
5.3	Bodem	70
5.4	Luchtkwaliteit	71
5.5	Externe veiligheid	72
6.	LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT	74
7.	WATER	76
8.	NATUUR EN LANDSCHAP	81
8.1	Flora en fauna	81
8.2	Effecten van hoogbouw	81
9.	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	83
10.	JURIDISCHE PLANBESCHRJVING	84
11.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	97
12.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	98
12.1	Inspraak	98
12.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	114



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

BIJLAGEN

1. Verkennend onderzoek marktsituatie (los bijgevoegd)
2. Beeldkwaliteitsplan (los bijgevoegd)
3. Akoestisch onderzoek (los bijgevoegd)
4. Onderzoek luchtkwaliteit (los bijgevoegd)
5. Onderzoek externe veiligheid (los bijgevoegd)
6. Verantwoordingsparagraaf (los bijgevoegd)
7. Natuurwaardenonderzoek (los bijgevoegd)
8. Studie landschappelijke inpassing (los bijgevoegd)
9. Windtunnelonderzoek (los bijgevoegd)
10. Archeologisch onderzoek (los bijgevoegd)
11. Verslag inspraakavond (los bijgevoegd)
12. Verslag inspraakmiddag (los bijgevoegd)

✘	Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt
✘	Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
✘	Toelichting
NV	16 november 2010

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

De aanleiding tot dit bestemmingsplan is de reeds in uitvoering zijnde vernieuwing van de Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt. Als basis voor deze vernieuwing geldt het Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt, dat in maart 2002 is vastgesteld door de stadsdeelraad Slotervaart. In aanvulling op het Vernieuwingsplan zijn het Plan Openbare Ruimte en Uitwerkingsplannen opgesteld.

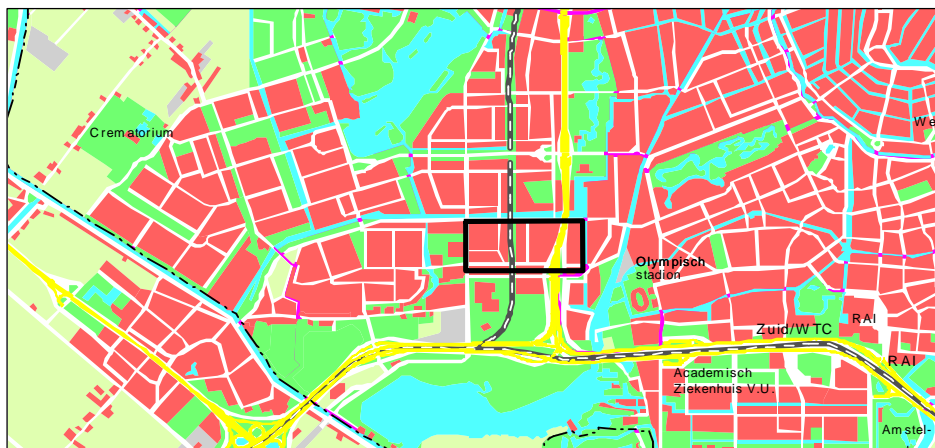
Het plangebied maakt onderdeel uit van de vernieuwingsoperatie in de Westelijke Tuinsteden. In de Westelijke Tuinsteden vindt op grote schaal stedelijke vernieuwing plaats om zo tot een eigentijdse en duurzame woningvoorraad en een verbeterd aanbod van werklocaties en voorzieningen te komen. Tevens wordt het grondgebruik geoptimaliseerd door verdichting van bebouwing en door dubbel grondgebruik. In het kader van de stedelijke vernieuwing in de Westelijke Tuinsteden zullen de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt ingrijpend veranderen. In het vernieuwingsplan wordt voorzien in de sloop van een deel van de bestaande bebouwing en in de nieuwbouw van onder meer woningen, kantoren, winkels en bedrijven. Ook wordt een nieuwe onderdoorgang (met detailhandel en parkeervoorzieningen) onder de A10 gerealiseerd. In hoofdstuk 4 van deze toelichting worden het Vernieuwingsplan, het Plan Openbare Ruimte en de Uitwerkingsplannen nader beschreven.

De Vernieuwing vindt gefaseerd plaats. Delen zijn al in uitvoering, andere delen moeten nog stedenbouwkundig worden uitgewerkt.

Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is om te voorzien in een actueel toetsingskader voor de lopende vernieuwing. Momenteel geldt voor het grootste deel van het gebied de herziening van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1950. Een deel van de Vernieuwing past niet binnen dit geldende bestemmingsplan.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan "Delflandplein- Staalmanpleinbuurt" is gelegen in de Westelijke Tuinsteden van Amsterdam, in het stadsdeel Nieuw-West (voorheen stadsdeel Slotervaart).



Afbeelding: plangebied "Delflandplein-Staalmanpleinbuurt" in groter verband



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeelding: plangebied bestemmingsplan "Delflandplein- Staalmanpleinbuurt" (bron: <http://maps.google.com/>)

De Delflandpleinbuurt is gelegen ten oosten van de ringspoor-metrobaan, de Staalmanpleinbuurt ten westen daarvan.

1.3 Plangrenzen

Gekozen is voor één bestemmingsplan voor de gehele Delflandplein- Staalmanpleinbuurt, in overeenstemming met het voor dit gebied vastgestelde vernieuwingsplan (zie hoofdstuk 4). Bij het bepalen van de exacte plangrenzen is zo veel mogelijk aansluiting gezocht op grenzen van de in de omliggende gebieden vigerende bestemmingsplannen. Ook sluiten de plangrenzen aan op de stadsdeelgrens aan de oostkant van het plangebied.

Het plangebied van het bestemmingsplan "Delflandplein- Staalmanpleinbuurt" wordt begrensd door:

- aan de noordkant: het hart van de Slotervaart (aansluitend op het bestemmingsplan "Blueband-dorp");
- aan de oostkant: de Westlandgracht (gelijklopend met de stadsdeelgrens);
- aan de zuidkant: het hart van de Aletta Jacobslaan en de Vlaardingenlaan (aansluitend op het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Vlaardingenlaan");
- aan de westkant: het hart van de Johan Huizingalaan (aansluitend op het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Medisch Centrum Slotervaart").

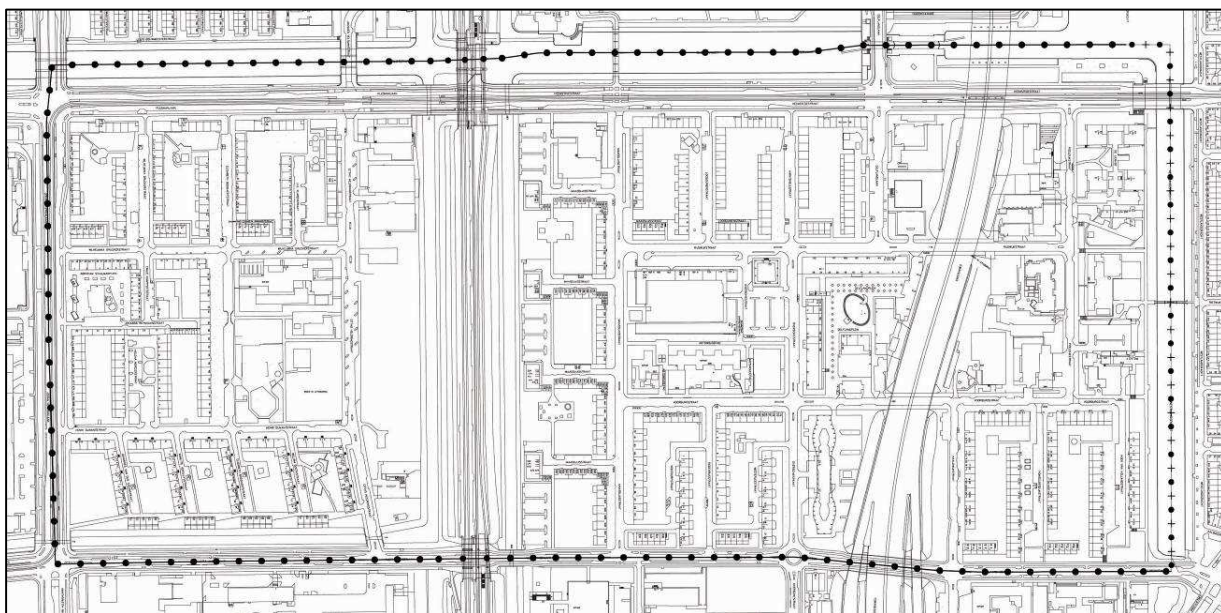


Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



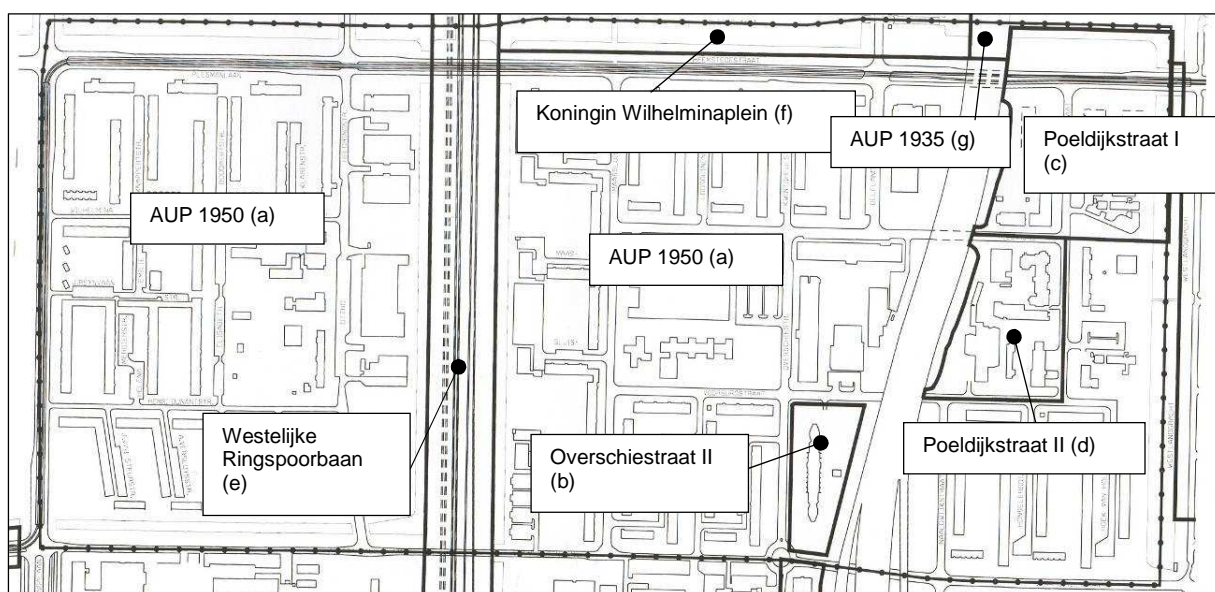
Afbeelding: plangrenzen bestemmingsplan "Delflandplein- Staalmanpleinbuurt"

2. PLANKADER

2.1 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- a. Algemeen Uitbreidingsplan, partiële herziening westelijk gedeelte (AUP 1950);
- b. Overschiestraat II;
- c. Poeldijkstraat I;
- d. Poeldijkstraat II;
- e. Westelijke ringspoorbaan;
- f. Koningin Wilhelminaplein;
- g. Algemeen Uitbreidingsplan 1935 (AUP 1935).



Afbeelding: geldende bestemmingsplannen plangebied "Delflandplein- Staalmanpleinbuurt"

Ad a: Algemeen Uitbreidingsplan, partiële herziening westelijk gedeelte (AUP 1950)

Voor het grootste deel van het plangebied is momenteel het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), partiële herziening westelijk gedeelte uit 1950 vigerend. Het AUP is een stedenbouwkundig plan dat in de uitbreiding van Amsterdam voorzag, met name aan de zuid- en westkant.

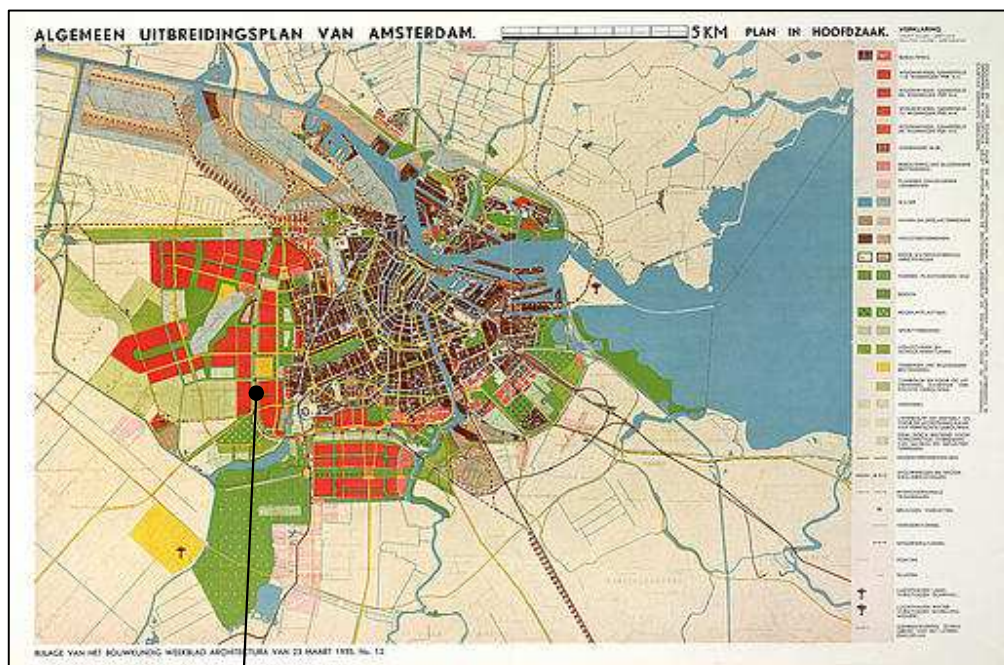


Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



*Afbeelding:
plankaart AUP,
partiële herziening*



*Afbeelding: uitsnede plankaart AUP ter plaatse van
het plangebied Delflandplein- Staalmanpleinbuurt*

Over het plangebied is uit het AUP, partiële herziening het volgende af te leiden:

- Het AUP gaat ter plaatse van het plangebied grotendeels uit van een woonbestemming. Deze bestemming is aangegeven op het niveau van buurten. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar woningdichtheden per hectare. De Staalmanpleinbuurt heeft de bestemming "Woonwijk, 70 woningen per H.A.", terwijl de Delflandpleinbuurt de bestemming "Woonwijk, 110 woningen per H.A." heeft. Binnen deze woonbestemmingen vallen tevens aan een woonwijk gerelateerde functies als winkels, scholen, et cetera.
- De Heemstedestraat/Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan hebben de bestemming "Hoofdverkeerswegen". Ook de strook ter plaatse van de huidige A10 heeft de bestemming "Hoofdverkeerswegen".
- In de Delflandpleinbuurt is tussen de ringspoorbaan en het Delflandplein de bestemming "Parken, plantsoenen, enz." aangegeven.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

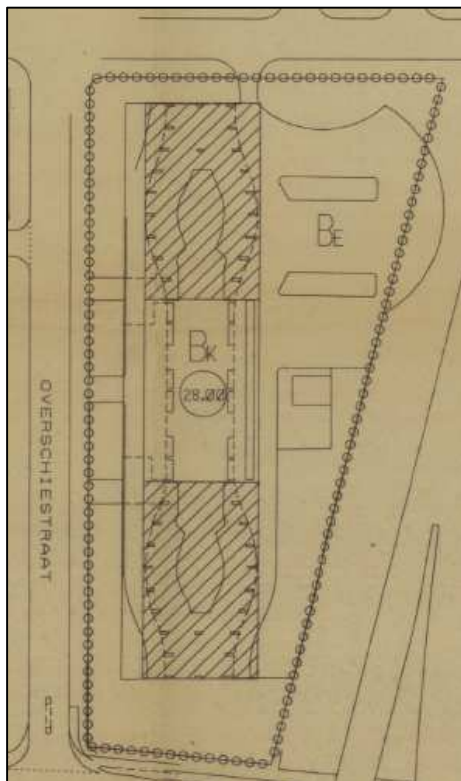
- De stroken ter weerszijden van de ringspoorbaan hebben de bestemming “Volks- en schoolwerktuinen”. De huidige bebouwing langs de Ottho Heldringstraat en de Maassluisstraat valt daarbinnen.
- Het water van de Slotervaart heeft de bestemming “Water”.

De voor de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt beoogde stedelijke vernieuwing past in functioneel opzicht grotendeels binnen de bovengenoemde bestemmingen.

In het AUP, partiële herziening westelijk gedeelte, worden geen nadere bouwvoorschriften gegeven. Voor het gebied waar het AUP vigeert is daardoor de Bouwverordening Amsterdam 1993 van toepassing. De bouwverordening geeft rooilijnen aan de hand van de breedte van de aangrenzende straat (hoe breder de straat, hoe verder de rooilijn van de straat ligt). Tevens geeft de bouwverordening maximum bouwhoogten aan de hand van de afstand tussen de voorgevelrooilijnen (hoe groter deze afstand, hoe hoger de maximum bouwhoogte). De nieuwe ontwikkelingen passen voor wat betreft de maximum bouwhoogte veelal niet binnen de Bouwverordening Amsterdam 1993.

Ad b: bestemmingsplan “Overschiestraat I”

Voor een klein deel van het plangebied is het bestemmingsplan “Overschiestraat I” van kracht. Het betreft het gebied tussen de Overschiestraat, de Voorburgstraat, de A10 en de Vlaardingenlaan. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 6 december 1992 en goedgekeurd op 30 maart 1993.



Het bestemmingsplan is opgesteld om het, middels een vrijstellingsprocedure mogelijk gemaakte, kantoorpand vast te leggen. De bestemming kantoren komt overeen met de bestaande situatie.

Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan “Overschiestraat I”



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

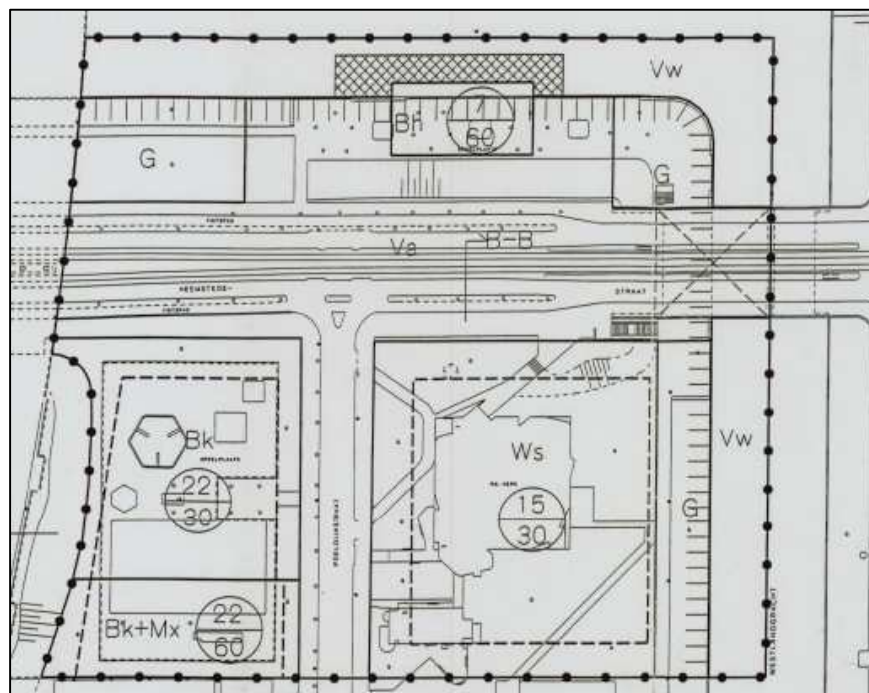
Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Ad c: bestemmingsplannen "Poeldijkstraat I"

In het gebied rond de Heemstedestraat, geldt het bestemmingsplan "Poeldijkstraat I". Het bestemmingsplan is op 18 september 1996 vastgesteld en op 9 januari 1997 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.



Afbeelding: plankaart
bestemmingsplan
"Poeldijkstraat I"

Het bestemmingsplan "Poeldijkstraat I" heeft op de plaats van een toenmalige kerk en speeltuin een nieuwe religieuze voorziening en de realisatie van woningbouw en kantoren mogelijk gemaakt. Tevens is de nieuwbouw van een horecavoorziening met een terras op het water mogelijk gemaakt bij de Westlandgracht. Deze voorziening is recentelijk gerealiseerd.

Ad d: bestemmingsplannen "Poeldijkstraat II"

Tussen de Voorburgstraat en de bebouwing aan de Rijswijkstraat geldt het bestemmingsplan "Poeldijkstraat II". Het bestemmingsplan is vastgesteld op 18 september 1996 en goedgekeurd op 9 januari 1997.

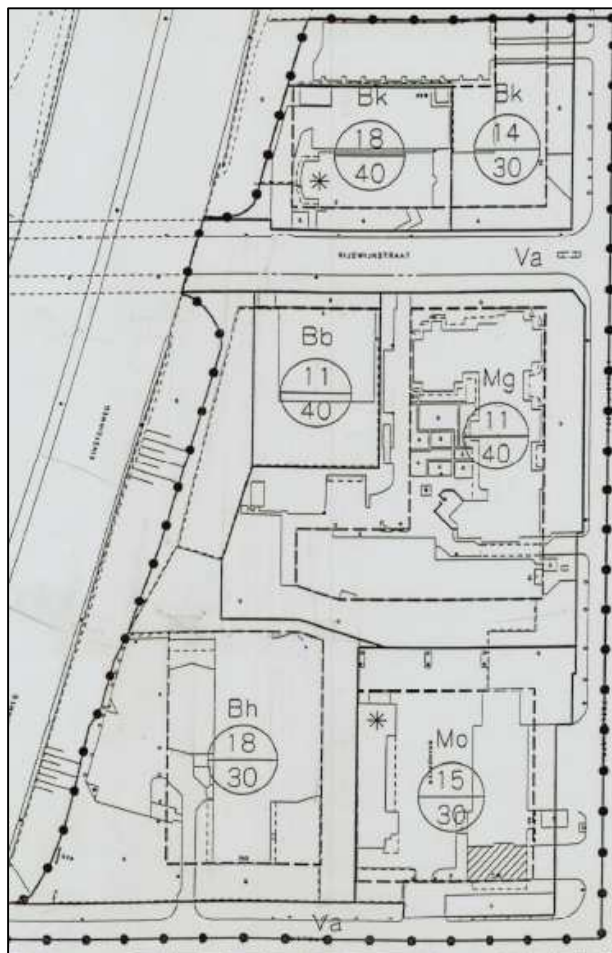


Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Het bestemmingsplan "Poeldijkstraat II" maakte het gebruik van het Hemhotel en de realisatie van een nieuwe bedrijfspand mogelijk. Voor het overige gebied is de bestaande situatie vastgelegd.

Afbeelding: plankaart bestemmingsplan "Poeldijkstraat II"

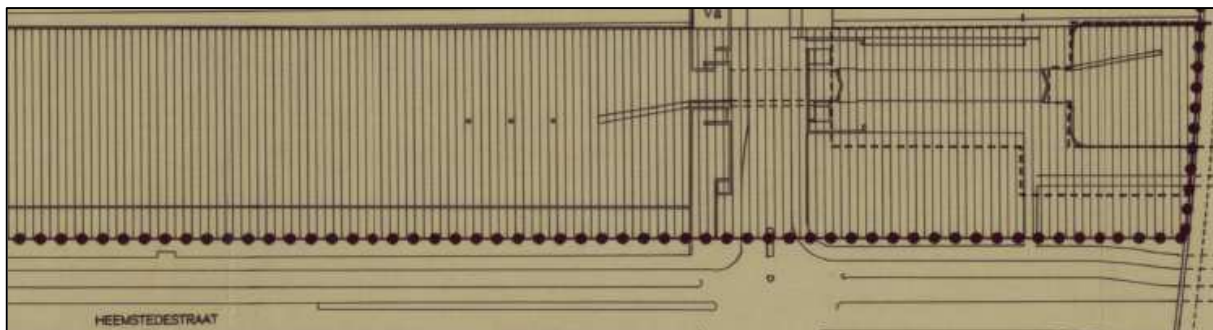
Ad e: bestemmingsplan "Westelijke Ringspoorbaan"

Ter plaatse van de ringspoorbaan geldt het bestemmingsplan "Westelijke Ringspoorbaan". Dit bestemmingsplan heeft de aanleg van de westelijke tak van de ringspoorbaan tussen Schiphol en Amsterdam Centraal Station mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan is op 24 september 1990 vastgesteld en op 23 juni 1991 goedgekeurd.

Ad f: bestemmingsplan "Koningin Wilhelminaplein":

Voor een smalle strook tussen de ringspoorbaan en de A10 geldt, ter plaatse van de Slotervaart, het bestemmingsplan "Koningin Wilhelminaplein". Het bestemmingsplan is op 28 juni 1990 vastgesteld en op 30 oktober 1990 goedgekeurd.

- ✘ **Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt**
- ✘ Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
- ✘ Toelichting
- NV 16 november 2010



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan "Koningin Wilhelminaplein"

Het water van de Slotervaart is bestemd als water.

Ad g: Algemeen Uitbreidingsplan (1935):

Voor een zeer klein gedeelte van het plangebied, ter plaatse van de Slotervaart, geldt nu nog het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935. Het gaat hier om het gedeelte tussen de geldende bestemmingsplannen "Poeldijkstraat I" en "Koningin Wilhelminaplein", ter plaatse van de huidige A10.

2.2 Beschrijving van het plangebied

Ontstaansgeschiedenis

De Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt zijn grotendeels eind jaren '50 / begin jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd, als uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1935. In het AUP zijn onder andere de hoofdstructuren van wonen, water, wegen en groen vastgelegd. Er werd daarbij uitgegaan van een ruimtelijke spreiding van functies. Bepaalde niet-woonfuncties (zoals scholen) zijn daarom op de hiervoor gereserveerde blokken en stroken gerealiseerd, tussen de woonblokken in.

De Delflandpleinbuurt zou volgens het AUP dicht aansluiten aan de bestaande stad. De buurt was bedoeld als onderdeel van de meer intensieve bebouwing in de noord-zuidzone tussen de "stadsceintuurweg" (de huidige A10) en de ringspoorbaan. In het AUP wordt voor de Delflandpleinbuurt uitgegaan van 110 woningen per hectare.

De Staalmanpleinbuurt zou als buitenste stadswijk grenzen aan het landelijk gebied en zou daardoor minder intensief bebouwd worden dan de Delflandpleinbuurt. In de Staalmanpleinbuurt wordt in het AUP daarom uitgegaan van 70 woningen per hectare.

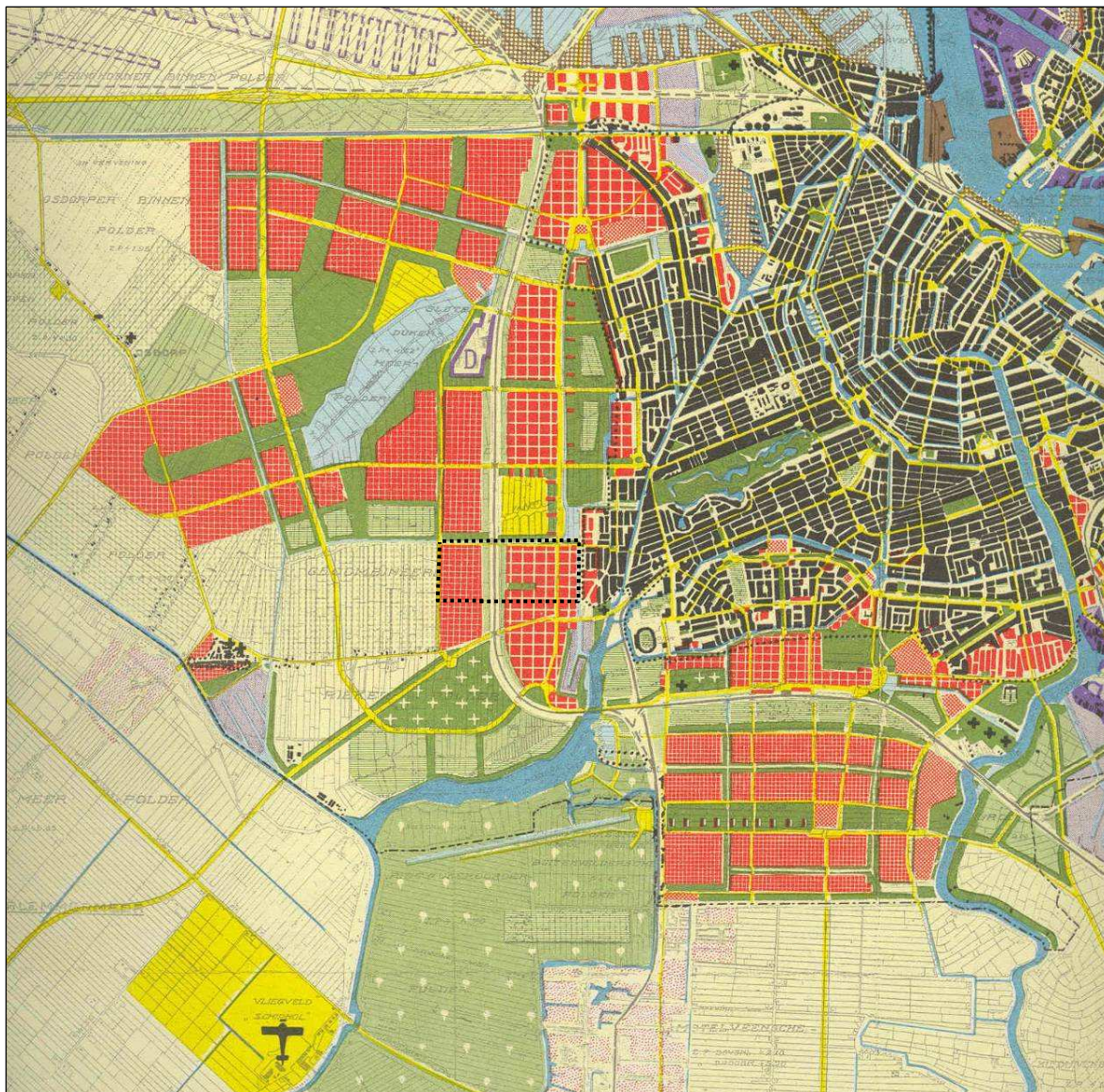


Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

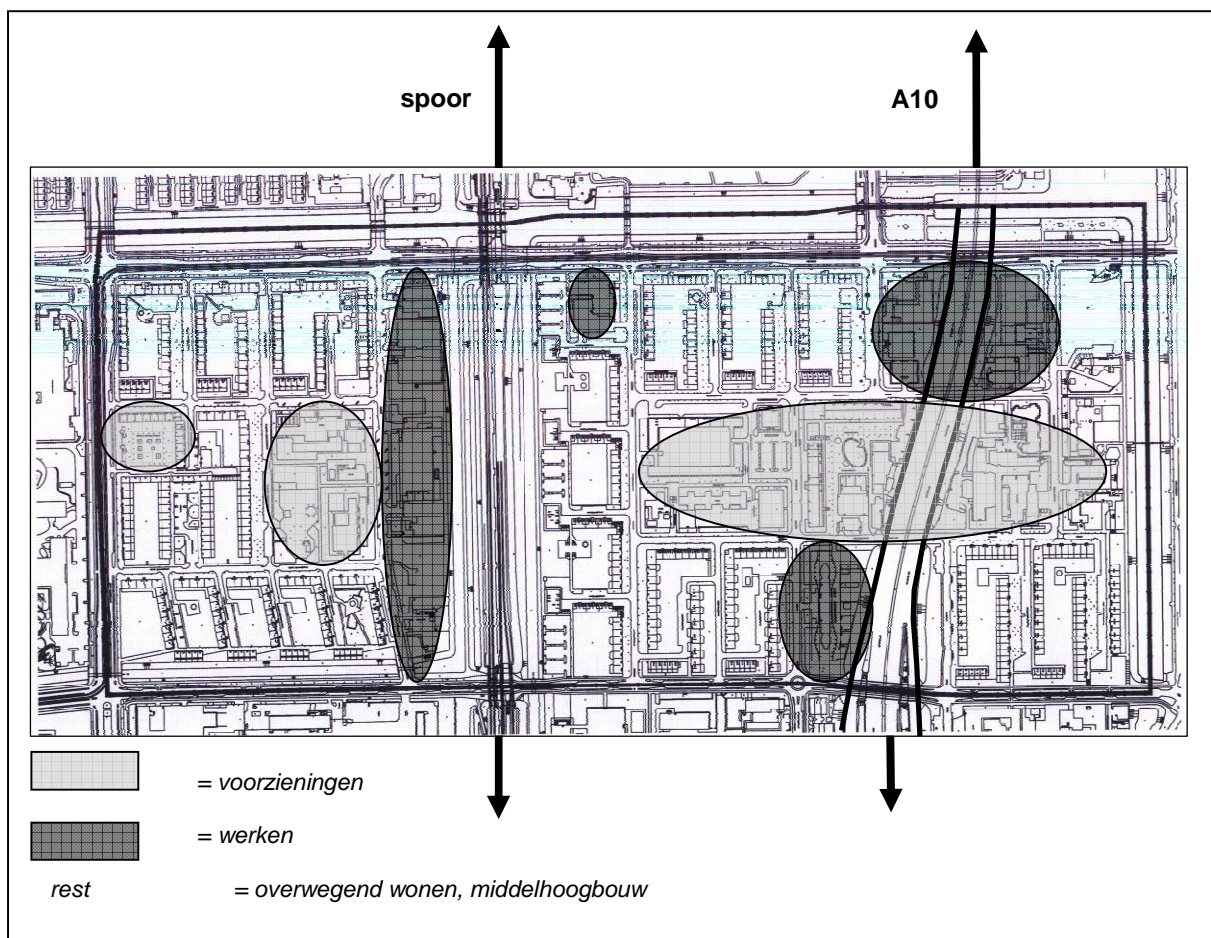


Afbeelding: uitsnede plankaart AUP 1935 (met begrenzing plangebied Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt)

Toen de buurten werden aangelegd week men in bepaalde opzichten af van de oorspronkelijke plannen. Zo werd de “stadsceintuurweg” als snelweg aangelegd, waarbij de weg ter plaatse van het plangebied een knik heeft gekregen. De Staalmanpleinbuurt kwam niet aan de rand van de stad te liggen en is ook niet volledig als woonbuurt gerealiseerd. In het AUP, partiële herziening westelijk gedeelte (1950) werd voor het gebied ten westen en ten zuiden van de huidige Staalmanpleinbuurt voorzien in “bebouwing met bijzondere bestemming”. Het gaat hier om de ziekenhuizen/gezondheidsinstellingen en de bedrijven en kantoren aan de Aletta Jacobslaan.

Huidige functionele structuur

De Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt is globaal op te delen in gebieden met een overwegende werkfunctie (kantoren en bedrijven), gemengde gebieden met wonen en voorzieningen (winkel- en maatschappelijke voorzieningen) en gebieden met een overwegende woonfunctie.



Afbeelding: functionele structuur Delflandpleinbuurt en Staalmanpleinbuurt

In de strook langs de oost- en westzijde van de A10 het spoor bevindt zich een concentratie van bedrijven en kantoren en een concentratie van voorzieningen. Langs het spoor zijn aan beide zijden ook enkele bedrijven en kantoren gevestigd. De bedrijven en kantoren aan de kant van de Maassluisstraat zijn daarbij gevestigd in de onderste gedeeltes van de woontorens in de Maassluisstraat. Een deel van de bedrijfspanden aan de westkant van het spoor is inmiddels gesloopt.

In de Delflandpleinbuurt zijn zowel winkel- als maatschappelijke voorzieningen geconcentreerd in een brede strook tussen de Westlandgracht en de Maassluisstraat. Ook is er in deze strook nog een kantoor en een hotel aanwezig. De winkelvoorzieningen rond het Delflandplein hebben vooral een buurtfunctie.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Rondom het Abraham Staalmanplein zijn enkele buurtwinkelvoorzieningen aanwezig. Ook zijn hier kleinschalige bedrijven gevestigd. Maatschappelijke voorzieningen zijn in het midden van de Staalmanpleinbuurt geconcentreerd.

Woningen

In het plangebied staan in de bestaande situatie circa 3.000 woningen, waarvan 2.000 in de Delflandpleinbuurt en 1.000 in de Staalmanpleinbuurt. Veruit het grootste gedeelte van deze woningen is in bezit van woningcorporaties en het betreft sociale huurwoningen. Het gaat daarbij vooral om gestapelde middelhoogbouwwoonwoningen, bestaande uit 5 bouwlagen (soms met een kap). Op enkele locaties zijn ook hogere woongebouwen met 6 bouwlagen of meer gerealiseerd.



Afbeelding: woongebouwen met 5 lagen en een kap (Delflandpleinbuurt, Honselerdijkstraat)



Afbeelding: woongebouwen met 8 lagen zonder kap (Staalmanpleinbuurt, Ottho Heldringstraat)

In de jaren '90 van de vorige eeuw zijn langs de Poeldijkstraat vier urban villa's gerealiseerd. Verder staan op enkele locaties ook seniorenwoningen (bestaande uit één of twee bouwlagen zonder kap).



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeelding: urban villa's (Poeldijkstraat)



Afbeelding: laagbouwwooningen Vlaardingenlaan

Voorzieningen

Rondom het Delflandplein is aan twee zijden (middel-) hoogbouw gerealiseerd, bestaande uit 6 woonlagen boven een plint met winkels en andere voorzieningen. Aan de andere zijden van het plein is laagbouw met winkels en/of bedrijven gevestigd.



Afbeeldingen: Delflandplein



Het Abraham Staalmanplein, dat oorspronkelijk is bedoeld als winkelplein, functioneert niet meer als zodanig aangezien er nog maar vier winkels zijn gevestigd. De winkels zijn alleen op de begane grond gevestigd. Hierboven bevinden zich woningen.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeeldingen: Abraham Staalmanplein

In de Staalmanpleinbuurt is aan de W. Druckerstraat een school voor voortgezet onderwijs gevestigd. In de Delflandpleinbuurt zijn twee basisscholen gevestigd (de prof. Einsteinschool en de Sint Jan de Doperschool). Beide scholen hebben voorschoolse en naschoolse activiteiten.

De overige maatschappelijke voorzieningen zijn sterk verspreid over beide buurten. In de Staalmanpleinbuurt zijn een fysiotherapeut, een tandartspraktijk, een firma voor orthopedische middelen en een bedrijf voor borstprotheses gevestigd. Ook heeft de Staalmanpleinbuurt een buurtontmoetingsruimte, een kerkgebouw en een particulier kinderdagverblijf.

In de Delflandpleinbuurt zijn een huisartsenpraktijk, een fysiotherapeut, een kerkgebouw en een apotheek gevestigd. Ook in de Delflandpleinbuurt is een ontmoetingsruimte gevestigd. Verder is er een bureau voor jeugdhulpverlening en een tehuis voor daklozen.



Afbeelding: basisschool Delflandpleinbuurt (Voorburgstraat)



Afbeelding: kerk (Poeldijkstraat)



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Kantoren en bedrijven



De werkgelegenheid in de Delflandpleinbuurt is geconcentreerd langs een aantal goed bereikbare straten. Aan de Overschiestraat, de Poeldijkstraat en de Delflandlaan staat een aantal grote kantoren. Aan de Rijswijkstraat zijn (kleinschalige) bedrijven en kantoren gevestigd, terwijl aan de Voorburgstraat een hotel en een brandweerkazerne zijn gevestigd. In de Maassluisstraat bevindt zich in de kraag van de woontorens kleinschalige kantooruimte.

Afbeelding: kantoren met daarboven woningen (Delflandplanbuurt, Maassluisstraat)



Afbeelding: kantoorpand Delflandlaan



Afbeelding: kantoorpand Rijswijkstraat



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeelding: hotel (Voorburgstraat)



Afbeelding: brandweerkazerne (Voorburgstraat)

De aanwezige bedrijven behoren met name tot de categorie zakelijke dienstverlening, maar ook groothandel is aanwezig.

In de Staalmanpleinbuurt is de strook langs de spoorbaan (aan de O. Heldringstraat) in gebruik als bedrijven- en kantorenstrook. Het gaat vooral om kleinschalige bedrijven, zoals groothandel en zakelijke dienstverlening.



Afbeeldingen: kantoor- en bedrijfspanden Ottho Heldringstraat

Enkele bestaande bedrijfspanden aan de Ottho Heldringstraat zijn inmiddels gesloopt. De nog aanwezige panden zijn ruim opgezet met een relatief lage bouwhoogte (8 à 9 meter).



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeeldingen: bedrijfspand aan Ottho Heldringstraat (inmiddels gesloopt)

3. BELEIDSKADER

3.1 Europees en rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. De nota heeft, sinds de nieuwe Wro op 1 juli 2008 van kracht werd, de werking van een Rijksstructuurvisie. Door deze nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid. Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod.

Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Er moet voldoende ruimte zijn voor infrastructuur in het algemeen en in het bijzonder moet er uitbreidingsruimte langs de hoofdinfrastructuur beschikbaar blijven. Toekomstige verbredingen van hoofdinfrastructuur mogen financieel en fysiek niet worden belemmerd. Het rijk zorgt ten minste voor de basiskwaliteit langs de hoofdinfrastructuur. Het beleid is gericht op het oplossen van bestaande knelpunten en het voorkomen van nieuwe.

Het realiseren van nieuwe woningen en voorzieningen in bestaand stedelijk gebied past binnen het Rijksbeleid om de leefbaarheid van de compacte stad te vergroten. Hierbij is er in dit bestemmingsplan voor gezorgd dat voldoende ruimte langs de spoorlijn (hoofdinfrastructuur) behouden blijft.

Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft de ministerraad de "Structuurvisie Randstad 2040" vastgesteld. De structuurvisie heeft als uitgangspunt om van de Randstad een duurzame en internationaal concurrerende topregio maken. Het is de bedoeling dat de Randstad in 2040 een topregio van internationale betekenis is met krachtige, aantrekkelijke steden die goed bereikbaar zijn over de weg en met het openbaar vervoer.

Om van de Randstad internationaal gezien een topregio te maken, kiest het kabinet voor: 'Wat internationaal sterk is, sterker maken'. Dit betekent de goede internationaal georiënteerde positie van Amsterdam en de internationaal krachtige functies van Rotterdam, Den Haag, Utrecht en de Greenports versterken.

Tot 2040 zijn er ten minste circa 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad. Als het de betrokken partijen lukt de verdichting en herstructurering in de bestaande steden vorm te geven,



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

zijn pas na 2030 nieuwe, grootschalige uitbreidingslocaties nodig. Het kabinet gaat er daarbij vanuit dat de bestaande afspraken over de woningbouwopgave tot 2030 worden gerealiseerd. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van de schaa sprong van Almere en van een aantal andere 'Nota Ruimte- locaties'.

AMvB Ruimte

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Onder de nieuwe Wro is een sterkere scheiding aangebracht tussen beleid en normstelling. Gemeenten, provincies en rijk leggen hun beleid vast in structuurvisies. Deze binden alleen de eigen bestuurslaag. Bestaande structuurplannen, streekplannen en nationale ruimtelijke plannen als de Nota Ruimte worden in het kader van het overgangsrecht aangemerkt als een structuurvisie en verliezen daarmee hun externe werking. De concrete beleidsbeslissingen in streekplannen en PKB's behouden in het kader van het overgangsrecht hun werking wel.

Om de doorwerking van nationale ruimtelijke belangen in provinciale en gemeentelijke plannen te waarborgen wordt op rijksniveau een AMvB Ruimte opgesteld. Er is voor gekozen om de 'nationale belangen' zoals genoemd in de Nota Ruimte beleidsneutraal vast te leggen in de eerste tranche AMvB Ruimte. Daarnaast kunnen provincies er toe overgaan om de provinciale belangen vast te leggen in een provinciale verordening. Zowel deze provinciale verordeningen als de AMvB Ruimte kunnen bepalingen bevatten rondom de verplichte doorwerking in bestemmingsplannen, beheersverordeningen of projectbesluiten.

Het ontwerp AMvB Ruimte is gepubliceerd in 2009. In het AMvB zijn geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het plangebied. Wel zijn bepalingen opgenomen die opgenomen dienen te worden in de provinciale verordening. Korthedshalve wordt daarom verwezen naar paragraaf 3.2.

Nota Mensen, wonen en wensen

In deze nota heeft het kabinet in november 2000 haar visie op het wonen in de 21^e eeuw neergelegd. De nota stelt de burger centraal in het woonbeleid. Dat is nodig, want uit onderzoek is gebleken dat de woonwensen van de burger nog onvoldoende worden bediend.

Ten aanzien van het wonen dienen de kwaliteit en de keuzevrijheid centraal te staan. De vijf kernopgaven van het beleid zijn:

1. Vergroten van de zeggenschap over de woning en de woonomgeving.
2. Kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities.
3. Bevorderen van wonen en zorg op maat.
4. Verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit.
5. Tegemoet komen aan de groene woonwensen.

Ten aanzien van het bevorderen van wonen en zorg op maat is opgemerkt dat de keuzevrijheid verder vergroot wordt door het verbeteren en vergroten van het aanbod van woningen die geschikt zijn voor zorgbehoevenden. Dit aanbod dreigt in de nabije toekomst af te nemen door de herstructurering van de naoorlogse wijken. Om dit op te vangen, wil het kabinet met gemeenten, provincies en woningcorporaties concrete afspraken maken over de aantallen te bouwen levensloopbestendige en toegankelijke woningen en over de aanpassingen in de



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

bestaande woningvoorraad. Van groot belang is ook de nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk. Gemeenten moeten daarop nadrukkelijk letten bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Een concentratie van voorzieningen als kinderopvang, scholen, gezondheidscentra en welzijnsvoorzieningen biedt zowel zorgbehoevenden als hun verzorgers uitkomst. Dat geldt ook voor ouders die werk en de zorgtaak voor hun kinderen willen combineren.

Het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit is nodig om de stad weer aantrekkelijk te maken om in te wonen. Het kabinet heeft een visie op de totale bouwopgave, die nodig is om de gewenste woonkwaliteit in de steden tot stand te brengen. Daarbij gaat het vooral om een transformatie-opgave, waarbij de stedelijke buiten-centrum milieus worden getransformeerd in centrum-stedelijke milieus en/of groen-stedelijke milieus.

Het bestemmingsplan draagt bij aan het uitvoeren van de nota doordat de bestaande woningvoorraad in het plangebied wordt verbeterd. Daardoor ontstaat onder meer de mogelijkheid om kansen te scheppen voor mensen in kwetsbare posities, de stedelijke woonkwaliteit te verbeteren, het aanbod van woningen die geschikt zijn voor zorgbehoevenden uit te breiden en het aanbod van voorzieningen te verbeteren. Ook wordt bijgedragen aan de totale bouwopgave en transformatie-opgave van een stedelijk buiten-centrum milieu naar een centrum-stedelijk milieu.

Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze kaderrichtlijn moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband is het Nationaal Bestuursakkoord Water relevant, welk op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de voorheen bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- Waterstaatswet 1900;
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op het wateraspect.

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.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijkblijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaand groen en water. Door de herontwikkeling neemt de hoeveelheid bebouwd en verhard oppervlak per saldo niet toe.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

Met het NBW ondersteunen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. De actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) in 2008 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de noodzaak tot aanscherping van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. Het beleid heeft betrekking op aanpassingen aan de hoofdwegenstructuur en het spoor netwerk alsmede landelijke maatregelen als rekeningrijden de OV chipkaart.

Het voorliggende bestemmingsplan is weliswaar hoofdzakelijk gericht op ontwikkeling, maar voorziet niet in aanpassingen van Rijks- of provinciale wegen dan wel het spoorwegnetwerk.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze amvb wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan.

Er is steeds een koppeling met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het besluit gaat uit van de huidige normen voor PM₁₀ en NO₂. Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone. Wel moet in die situaties de locatiekeuze goed gemotiveerd worden; dat gebeurt in de context van de goede ruimtelijke ordening.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten. Van doorslaggevend belang is de (voorzien) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein.

In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties dus niet als gevoelige bestemming gezien.

In paragraaf 5.4 is nader ingegaan op het Besluit gevoelige bestemmingen.

Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit

Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren: 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 gepubliceerd is, biedt extra tijd als Nederland aantoonbaar binnen een uitsteltermijn van 6 jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) wel aan de normen te kunnen



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

voldoen. Daarvoor is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld, waarin een groot aantal maatregelen is opgenomen om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in principe een groot, samengesteld luchtkwaliteitsplan. De gemeentelijke en provinciale overheden en de landelijke overheid hebben elk op hun eigen niveau plannen gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering is nodig omdat de luchtkwaliteit in Nederland niet overal voldoet aan de Europese eisen. De bundeling van deze plannen, inclusief maatregelen, voorgenomen grote projecten, kosten en verwachte effecten, heet het NSL. Het NSL-programma is per 1 augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd van vijf jaar, waarna zo nodig een nieuw programma wordt opgesteld.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL.

3.2 Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Kortweg gezegd komt de stelselwijziging voor de provincies erop neer dat het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen zijn komen te vervallen.

Voor het streekplan is de provinciale structuurvisie in de plaats gekomen. Hierin heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en is tevens aangegeven 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.

Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten.

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de ruimtelijke verordening is dit in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Onderwerpen zijn ondermeer volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, grootschalige (perifere) detailhandel, locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied, het bouwen van woningen of bedrijventerrein in landelijk gebied, "groene ruimten" zoals nationale landschappen en Rijksbufferzones, "blauwe ruimten" zoals waterkeringen en energie (zoals de bouw van windmolens).

De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als "Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen". In een dergelijk gebied



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

wordt beleidsmatig uitgegaan van innovatief ruimtegebruik, intensiveren, herstructureren, kwaliteitsverbetering en kennisintensieve en creatieve milieus. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan eveneens aangewezen als “Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen”.

Geconcludeerd kan worden dat de binnen dit bestemmingsplan beoogde nieuwe ontwikkelingen passen binnen de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

3.3 Regionaal beleid

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Het toenmalige ROA, tegenwoordig Stadsregio Amsterdam heeft een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het plan is vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004. De belangrijke beleidsuitgangspunten zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. Het RVVP beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;
- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- Met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Het bestemmingsplan draagt bij aan het RVVP doordat een verdichting plaatsvindt rond openbaar vervoer knooppunten (zoals metrostations Heemstedestraat en Henk Sneevlietweg).

OV-visie 2010-2030 'Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam'

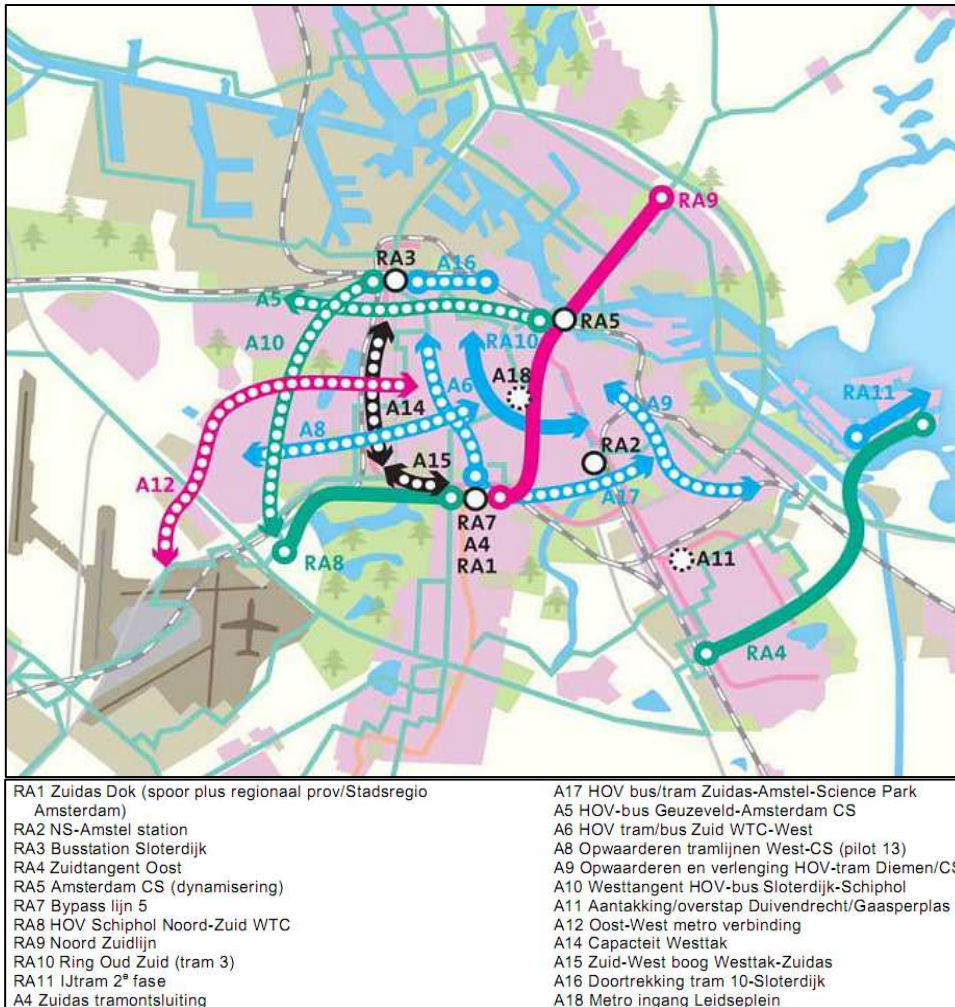
De OV-visie 2010-2030 (vastgesteld door de Regioraad op 24 juni 2008) onderbouwt de ambities van de Stadsregio Amsterdam. Dat gebeurt op basis van demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. De Noordvleugel van de Randstad groeit uit tot Metropoolregio die concurreert met andere Europese metropolen. Dat vraagt ruimtelijke en economische kwaliteiten. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen veranderen de verplaatsingspatronen van mensen. Op verschillende verbindingen van, naar en binnen de Metropoolregio Amsterdam ontstaan zwaardere stromen, waardoor wegen en openbaar vervoer soms structureel overbelast raken. Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer en vervoer van levensbelang. Het regionaal openbaar vervoer speelt daarbij de hoofdrol omdat het:

- mensen flexibiliteit en keuze biedt om activiteiten te ontplooiën;
- de aantrekkingskracht vergroot van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners bedrijven en voorzieningen: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit;
- vervoerstromen bundelt en structureert en zo ruimtelijke ontwikkelingen stuurt;
- een serieus alternatief biedt voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen;
- zorgt voor een schoon en efficiënt alternatief voor de auto in intensieve verblijfs gebieden;
- een basisbehoefte vervult voor mensen die geen auto kunnen, willen of mogen rijden.

Om deze functies adequaat te vervullen, gaat de Stadsregio Amsterdam – samen met regionale partners en het Rijk – het regionaal openbaar vervoer de komende twee decennia verbeteren én uitbreiden. Zodat dat openbaar vervoer gaat functioneren als drager van de Metropoolregio. Vanuit duurzaamheid is het niet de bedoeling dat het openbaar vervoer concurreert met de fiets. Als ambitie geldt daarom dat in 2030 het gezamenlijk spitsaandeel van fiets en openbaar vervoer in hoogstedelijke gebieden naar 70 procent moet groeien, in grote kernen naar 50 procent en in kleine kernen naar 30 procent.

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de stadsregio zijn hoogfrequent met elkaar verbonden, met hooguit één overstap op een hoogwaardig knooppunt. Het OV-netwerk bestaat uit verschillende samenhangende lagen: naast het nationale en internationale vervoer met Intercity's en hogesnelheidslijnen zijn er regionaal twee lagen. Ten eerste is dat een combinatie van de regionale trein (de Amsterdamse RegioTrein of ART, een nieuwe regionale formule van de Sprinter en sneltrein) en de stadsgewestelijke metro. Ten tweede gaat het om hoogwaardige vormen van tram en bus. Hun kenmerken zijn een hoge frequentie, behoorlijke snelheid en (ook door vrije banen en voorrang op kruisingen) een hoge betrouwbaarheid. Voorbeelden nu al zijn de Waterlandlijnen, de IJtram en de Zuidtangent. Voor lokale verplaatsingen én het voor- en natransport naar en van regionale haltes en stations rijden er fijnmazige ontsluitende bussen en trams. Dat onderliggende net vormt het haarvatenstelsel van het openbaar vervoer.

- ✘ Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt
- ✘ Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
- ✘ Toelichting
- NV 16 november 2010



Afbeelding: OV-projecten in Amsterdam 2010-2030

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst aan of is gelegen nabij diverse OV-verbindingen waar de komende jaren ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Zo zal de capaciteit van Westtak (de ringspoorbaan) worden uitgebreid en zal er een Zuid-West boog worden gemaakt tussen de Westtak en de Zuidas. Ook zullen de tramlijnen tussen West en Centraal Station worden opgewaardeerd (zoals tramlijn 2).

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen.

In de woonvisie zijn de ambities voor het wonen uitgewerkt:



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- **Kwantiteit:** Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).
- **Kwaliteit:** Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- **Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad:** Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- **Een open woningmarkt is essentieel:** In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

Door de herontwikkeling in het plangebied wordt bijgedragen aan de ambities voor wonen doordat (nieuwe) woningen worden toegevoegd waardoor de mogelijkheid ontstaat om de kwaliteit van het woningaanbod te verbeteren en in te spelen op de huisvestingsbehoefte van bepaalde doelgroepen.

OntwikkelingsPlan Economische Regio Amsterdam (OPERA)

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROAgemeenten. Evenals het RVVP en de Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur. Dit wordt ondermeer bereikt door het herontwikkelen van bestaande terreinen tot gemengde woon- en werklocaties. De realisatie van woningen en diverse stedelijke voorzieningen in het plangebied draagt daar aan bij.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Amsterdam: kiezen voor stedelijkheid 2003

Op 16 april 2003 is het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" vastgesteld. Momenteel is een nieuwe structuurvisie op basis van de Wro in voorbereiding. Tot inwerkingtreding van de structuurvisie heeft het structuurplan de status van structuurvisie. Hierna wordt ingegaan op de inhoud van het structuurplan.

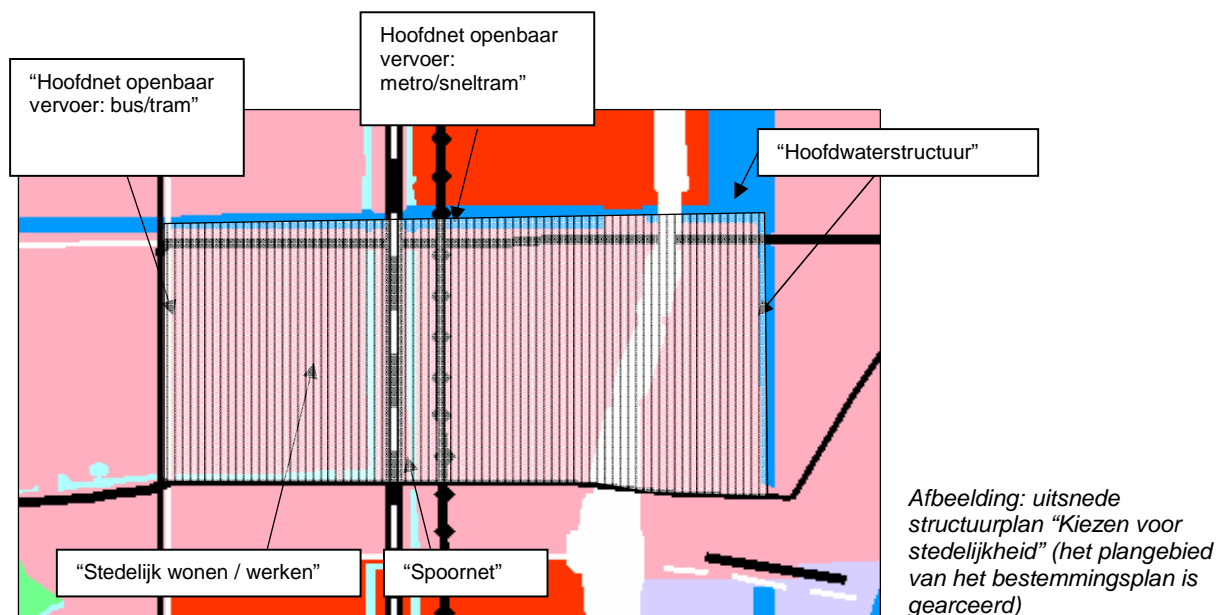


Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeelding: uitsnede structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" (het plangebied van het bestemmingsplan is gearceerd)

Het plangebied van het bestemmingsplan "Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt" is op de toetsingskaart van het structuurplan weergegeven als "Stedelijk wonen / werken". Uit de in het structuurplan genoemde randvoorwaarden blijkt dat binnen de gebieden die zijn aangewezen als "stedelijk wonen/werken" een grote variatie in buurten mogelijk is, met een variatie in menging van functies en dichtheid. Binnen het stedelijk woongebied is het wonen dominant, maar wordt menging met kleinschalige functies nagestreefd. Voorts wordt genoemd dat op de plekken binnen dit milieu waar de grootste verdichting plaatsvindt, er maatregelen nodig zijn voor het parkeren. Het gaat hierbij om beperking van het parkeervolume, bevordering van dubbelgebruik en invoering van parkeerbeheer.

De (bestaande) infrastructuur is conserverend op de plankaart van het structuurplan bestemd. Het gaat om ringspoorlijn ("Spoornet"), de ringmetrolijn ("Hoofdnet openbaar vervoer: metro/sneltram"), de trambaan (lijn 2) over de Heemstedestraat/Johan Huizingalaan ("Hoofdnet openbaar vervoer: bus/tram") en de A10 ("Snelwegennet"). De Slotervaart en de Westlandgracht zijn als "Hoofdwaterstructuur" aangemerkt.

Het hoofdnet openbaar vervoer is een netwerk van wegen met een zware openbaar vervoersfunctie, met als doel het behoud van de bereikbaarheid van Amsterdam. Het nieuwe net betreft weg- en railvervoer tezamen, waarmee de wens en de noodzaak tot integratie van het openbaar vervoer worden aangegeven. Dit betekent dat het hoofdnet ruimtelijke beperkingen heeft voor de omgeving en voor aanpalende beleidsterreinen.

Ten aanzien van de A10-Westzone, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, wordt genoemd dat de goede bereikbaarheid van deze zone moet worden benut voor intensivering en transformatie. Opgave is ook om de milieuhinder terug te dringen en de ruimtelijke samenhang van oost naar west te verbeteren.

Voor de Westelijke Tuinsteden en de A10-Westzone geldt dat hier per saldo 7.000 (mogelijk 10.000) woningen worden toegevoegd.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

In het structuurplan wordt genoemd dat de keuze voor stedelijkheid kan leiden tot de realisatie van hogere bouwhoogten. Het verantwoord plaatsen van hoge gebouwen wordt getoetst aan de hand van een Hoogbouw Effect Rapportage (HER). Dit geldt voor gebouwen die hoger zijn dan 60 meter of 50% of meer afwijken van de overwegende bouwhoogte in hun omgeving.

Geconcludeerd kan worden dat de in dit bestemmingsplan beoogde nieuwe ontwikkelingen passen binnen het beleid zoals geformuleerd in het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid".

Structuurvisie 2040

Op basis van de nieuwe Wro is Amsterdam in 2008 gestart met een traject om te komen tot een Structuurvisie Amsterdam. De nieuwe structuurvisie 'Amsterdam 2040-Economisch sterk en duurzaam' zal het structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' uit 2003 gaan vervangen. Het structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' loopt tot en met 2010 en is geldig tot 2013, maar verliest zijn betekenis voor onder andere bestemmingsplannen.

Op 12 oktober 2010 heeft B&W ingestemd met de concept structuurvisie. Op 15 december 2010 gaat het concept ter vaststelling naar de gemeenteraad.

De (concept)visie is ambitieus. Amsterdam is en blijft een belangrijke motor van de Nederlandse economie. 'Amsterdam: economisch sterk en duurzaam' is het motto van de structuurvisie. Een duurzaam, stedelijk leefmilieu, nu en in de toekomst, is een fundament voor emancipatie en ontplooiing, voor de economische ontwikkeling van de stad en voor het samen leven. Amsterdam wil ook, voor het welzijn en de welvaart van haar burgers, een vooraanstaande positie blijven innemen in de wereldeconomie. Bovendien is de toekomstbestendigheid van Amsterdam gebaat bij een intensieve zorg voor het leefmilieu. Uit wordt gegaan van het optimaliseren van het gebruik van de schaarse grond en het overgaan op duurzame energiebronnen. De structuurvisie gaat over de ruimtelijke opgaven die deze ambities met zich meebrengen.

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool gaat de nieuwe structuurvisie uit van de volgende (hoofd)beleidsdoeleinden:

- Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap;
- Systemsprong regionaal openbaar vervoer;
- Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte;
- Investeren in recreatief gebruik groen en water;
- Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk;
- Olympische Spelen Amsterdam 2028.

Het bestemmingsplan gaat uit van een intensiever gebruik van de bestaande stad. In de planvorming wordt uitgegaan van een hoogwaardigere inrichting van de openbare ruimte.

Locatiebeleid

In het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" van de gemeente Amsterdam wordt een herziening van het ABC-locatiebeleid voorgesteld. Op 17 november 2007 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam het nieuwe locatiebeleid voor Amsterdam vastgesteld, als aanvullend toetsingskader van het Structuurplan. Het beleid heeft tot doel de bereikbaarheid van



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

(werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat het principe van “de juiste functie op de juiste plek” centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast.

In het locatiebeleid is per gebiedstype, zoals in het Structuurplan opgenomen, aangegeven welke functies passend zijn. De Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt valt binnen gebiedstype “Stedelijk wonen/werken”. Daarbinnen zijn passende functies: solitaire kantoren van minder dan 2.000 m² bvo, stadsdeelcentra, wijkwinkelcentra, kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen, kantoorachtige bedrijven, hotels, overige horeca, en stedelijk/suburbaan wonen. Afhankelijk van de functie of plek kunnen tevens passend zijn: solitaire kantoren groter dan 2.000 m² bvo, GDV en PDV winkels, gebouwde leisurevoorzieningen met veel publiek, grote congresruimten, grootschalige maatschappelijke voorzieningen en grote religieuze instellingen.

Bij de planvorming voor nieuwe gemengde woon/werkgebieden wordt clustering van bedrijven in strips of bedrijfsverzamelgebouwen aanbevolen.

De realisatie van een gemengd gebied met wonen, kantoren, bedrijven, kantoorachtige bedrijven, zorgvoorzieningen, andere maatschappelijke voorzieningen, hotels, overige horeca en scholen is op basis van het locatiebeleid passend bevonden op deze locatie.

Ten aanzien van parkeren gaat het locatiebeleid uit van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Enerzijds gaat het er om het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf, maar per locatie vast te stellen. Anderzijds moet er meer aandacht zijn voor de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillende categorieën gebruikers. Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of te intensiveren gebieden zal een zogenaamde parkeerbalans worden opgesteld. Doel van de parkeerbalans is om duidelijk te krijgen of aan de hand van dubbelgebruik voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zal zijn. De functiemenging die het structuurplan nastreeft vergroot de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

ABC-locaties

Het nieuwe locatiebeleid van Amsterdam sluit aan bij de begrippen, die in het locatiebeleid 1996 zijn aangegeven: de A, B en C locaties. De typering A, B of C locatie is afhankelijk van het (OV-) bereikbaarheidsprofiel van de plek.

De Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt is een B-locatie. Een B-locatie is een gebied dat uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar is en/of een relatief snelle (openbaar vervoer of langzaam verkeer) verbinding heeft naar tenminste één hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt. De nadruk ligt op optimaal gebruik van de OV-ontsluiting, maar de bereikbaarheid per auto is voor deze gebieden geen onbelangrijk aspect. Dit zijn de gebieden in de directe omgeving van ringlijn/metrostations, overige NS stations en/of binnen het fijnmazig netwerk van trams en bussen. Dit kenmerk heeft eigenlijk het hele gebied binnen de Ring, vanwege het aanwezige fijnmazige OV-netwerk, en langs de Ringlijn/metrolijn. Voor een B-profiel geldt dat bestemmingen binnen circa 15 minuten vanuit een A-locatie bereikbaar moeten zijn, dat wil zeggen óf op circa 1500 meter loopafstand óf in circa 15 minuten met natransport openbaar vervoer en/of vanaf een afslag van het Rijkswegennet is de bestemming in circa 15 minuten per auto bereikbaar.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Ondernemingen (bedrijven, kantoren én voorzieningen) worden vervolgens beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkende karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties (A of B locaties). Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties (C locaties).

Conform het richtsnoerprincipe uit het RVVP 2004 van het toenmalige ROA wordt voor kantoren en bedrijven op B locaties een parkeernorm van 1:125 m² bvo gehanteerd. Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de CROW parkeercijfers als hulpmiddel worden gebruikt om te komen tot het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen. Zowel voor de ABC-normen als de CROW-cijfers kan een bandbreedte worden gehanteerd.

Bij de CROW-cijfers is het ook mogelijk om met een percentage van de bandbreedte af te wijken, zodat er als het ware een dubbele flexibilisering ontstaat. De CROW cijfers zijn landelijke ervaringscijfers. In Amsterdam blijken deze, vanwege de fijnmazigheid van het openbaar vervoer netwerk, aan de hoge kant te zijn. De mogelijkheid om af te wijken naar beneden blijft dan ook uitdrukkelijk bestaan.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in de beleidsnota opgenomen. Immers stadsdelen of de centrale stad in grootstedelijke gebieden kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of leggen dat vast in grondexploitatie of erfpachtcontract. Dit wil het gemeentebestuur niet centraal regelen. De parkeernorm is namelijk in hoge mate afhankelijk van de locatie en het type woning. Daar is maatwerk nodig.

Minder kantorenplannen in uitvoering (PlaBeKa II)

De nota *Minder kantorenplannen in uitvoering (PlaBeKa II)* is 20 februari 2007 vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam. In de nota is de vraag naar en het aanbod van kantoren vergeleken. Op basis daarvan zijn voorstellen gedaan voor het schrappen van enkele beoogde nieuwe kantorenlocaties of het schrappen van uitbreiding van bestaande. Over de voorstellen heeft overleg plaatsgevonden met het stadsdeel.

Vanwege het vergevorderde stadium waar de planvorming zich in bevindt is Hart Delflandplein in de nota aangemerkt als te behouden ontwikkellocatie voor kantoren. Het oorspronkelijk voorziene planaanbod van 44.000 m² kantooruimte blijft gehandhaafd.

Nota kleinschalige bedrijfshuisvesting

In 2000 is door de gemeente de "Nota Kleinschalige Bedrijfshuisvesting" vastgesteld. Om kleinschalige bedrijvigheid in gemengde woonwerkmilieus te beschermen tegen functieverandering zijn in deze nota een aantal maatregelen vastgelegd en 27 locaties met naam genoemd. Deze locaties hebben een beschermd status. Het toekennen van deze beschermd status houdt in dat op deze locaties gestreefd wordt naar behoud van kleinschalige bedrijfshuisvesting. Indien zich bij het functioneren van deze locaties problemen voordoen zal op verzoek van het betreffende stadsdeel nagegaan worden of met gemeentelijke stimulans deze problemen verholpen kunnen worden. Pas als problemen onoplosbaar blijken, kan herbestemming overwogen worden. Functieverandering van deze bedrijvenlocaties moet worden gecompenseerd.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

In het voormalige stadsdeel Slotervaart is aan drie locaties een bijzondere bescherming gegeven:

1. Rijswijkstraat
2. Ottho Heldringstraat
3. Jacques Veltmanstraat

De locaties onder 1 en 2 zijn gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Nota hotelbeleid 2007-2010

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 20 november 2007 nieuw hotelbeleid (2007-2010) vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat voldoende hotelcapaciteit een basisvoorwaarde is voor Amsterdam om haar economische doelstellingen te bereiken. Geconstateerd is voorts dat Amsterdam al jaren met kampt met een tekort aan hotelkamers. Verwacht wordt dat tot 2015 9.000 nieuwe hotelkamers nodig zijn. De gemeente stimuleert daarom de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties voor hotels.

De uitbreiding van het HEM hotel en de nieuwe hoteltoeren langs de A10-West zijn in de nota hotelbeleid als ontwikkellocatie opgenomen.

Het stadsdeel heeft op basis van het nieuwe gemeentelijke hotelbeleid een nota hotelbeleid voor het stadsdeel vastgesteld. In deze beleidsnota zijn onder meer hotelontwikkellocaties binnen het stadsdeel aangewezen.

Short stay beleid

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 12 februari 2009 beleid vastgesteld aangaande short stay. Aanleidingen voor de centrale stad voor op het opstellen van short stay beleid waren:

- Amsterdam Topstad: expats mogelijkheden bieden zich tijdelijk hier te vestigen;
- Er was geen juridisch kader om te kunnen handhaven in geval van overlast en illegale woningonttrekking. Short stay vindt plaats in woningen waarop volgens de regels van bestemmingsplannen veelal de definitie 'wonen' van toepassing is of een specifieke definitie van 'wonen' ontbreekt. Bij de definitie is tot nu toe geen rekening gehouden met het verschijnsel short stay, zodat deze vorm van wonen niet past binnen de bestemming wonen.

Daarnaast biedt het uitvoeren van het short stay beleid een instrument om het teveel onttrekken van woningen te beperken. Met het vaststellen van het beleid kan er gehandhaafd worden.

Enkele uitgangspunten van het short stay beleid:

1. De basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet.
2. De eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze geldt voor tien jaar.
3. Short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen).



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

4. Maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay. Alleen voor stadsdeel Centrum geldt een afwijkend percentage van 15%.
5. Voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningenstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan.
6. Het begrip wonen in de Amsterdamse bestemmingsplannen wordt aangepast. Hierdoor wordt de strijdigheid van shortstay met de woonbestemming opgeheven.

Omdat er in Slotervaart geen druk op de woningmarkt is door short stay verhuur, is een verdeelbesluit in het stadsdeel niet noodzakelijk. In het bestemmingsplan is short stay mogelijk gemaakt.

Milieubeleidsplan 2007-2010

Op 4 juli 2007 heeft de gemeenteraad het Milieubeleidsplan 2007-2010 vastgesteld. Het Milieubeleidsplan is een opfrissing en actualisering van de hoofdpunten van de Integrale Milieuvisie Amsterdam 1994-2015.

Het waarborgen van de leefbaarheid en de volksgezondheid in Amsterdam zijn absolute randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de stad. Amsterdam hecht grote waarde aan een gezonde en leefbare stad. Daarom wil de gemeente aandacht besteden aan zaken als luchtkwaliteit, geluidsoverlast, energiebesparing, duurzaamheid en waterkwaliteit. In het Milieubeleidsplan zijn diverse maatregelen opgenomen ten aanzien van deze thema's. Enkele maatregelen zijn:

- Een Actieplan Geluid waarin beleidskeuzen voor te nemen maatregelen zijn gemaakt om de geluidsbelasting in Amsterdam te beheersen en waar nodig te verminderen.
- Toepassen dunne dekplaten (stil asfalt) als wegdekverharding.
- Stadsverwarming.
- Amsterdams functiegericht bodembeleid.
- Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt verwezen naar het Actieplan Luchtkwaliteit.

Actieplan Luchtkwaliteit

Het doel van het Actieplan is het bieden van oplossingen ten aanzien van de bestaande knelpunten wat betreft luchtkwaliteit in Amsterdam. Het Actieplan bevat concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Daarnaast bevat het Actieplan ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd en wordt een positieve bijdrage geleverd voor alle bouwprojecten. Er wordt een omgeving gecreëerd waarbinnen de projecten een kans hebben om aan de normen te voldoen. Maatregelen binnen het project zelf moeten vervolgens de laatste verbeteringen van de luchtkwaliteit verzorgen zodat de normen worden gehaald. Voor de A10 is in het Actieplan opgenomen dat er een snelheidsregime van 80 km/u wordt ingesteld. Ter plaatse van de A10-West geldt een dergelijk snelheidsregime al.

Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er gevoelige bestemmingen worden gemaakt bij drukke wegen. Voor Amsterdam geldt conform hoofdstuk 6.3 van het Actieplan Luchtkwaliteit

- ✘ **Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt**
- ✘ Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
- ✘ Toelichting
- NV 16 november 2010

Amsterdam een richtlijn. Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen, de blootstelling van deze groepen aan luchtverontreinigende stoffen geminimaliseerd dient te worden. Dit kan bereikt worden door deze voorzieningen zo ver mogelijk van grote verkeersaders te realiseren of door middel van bijzondere afscherpende maatregelen.

Convenant Milieuzone goederenvervoer

Op 19 december 2007 is een convenant ondertekend tussen het college van B&W, Verladersorganisatie EVO, Transport en Logistiek Nederland en Ondernemersorganisatie Regio Amsterdam en als (branche)organisaties voor het goederenvervoer. Het Milieucentrum Amsterdam en de Kamer van Koophandel zijn betrokken geweest bij het overleg over de milieuzone.

In het convenant is onder meer afgesproken dat de gemeente Amsterdam het landelijke convenant "Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" zal ondertekenen. Dat betekent dat tussen 1 oktober 2008 en 1 januari 2010 de overeenkomstige normen uit het landelijke convenant in de milieuzone van Amsterdam van toepassing zullen zijn. In hoofdlijnen houdt dat in dat uitsluitend voertuigen worden toegelaten die voldoen aan de eis Euronorm 2 met roetfilter.

In het convenant is voorts opgenomen dat het deel van de Delflandpleinbuurt (ten oosten van de A10-West) deel uitmaakt van de milieuzone van Amsterdam. In de navolgende afbeelding is de milieuzone weergegeven.



Afbeelding: milieuzone Amsterdam (bron: www.milieuzone.amsterdam.nl)

Gedragcode Flora- en Faunawet

Onlangs heeft gemeente Amsterdam de 'Gedragcode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud' vastgesteld. Deze gedragcode is geldig vanaf 18 december 2009 tot en met 18 december 2014.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Met deze gedragscode beschrijft de gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet.

De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- De voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam te onderschrijven en te volgen.

Belangrijk bij het gebruik en de toepassing van de gedragscode zijn de Checklijst beschermde soorten in de Gemeente Amsterdam, Handleiding Flora- en faunawet en ruimtelijke planvorming en het Soortenbeleid Gemeente Amsterdam en bijbehorende doelsoortenlijst.

Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2008

In de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2008 zijn de afspraken vereenvoudigd en duidelijker geformuleerd dan in de afspraken uit 2006. In de Basiskwaliteit zijn eisen voor nieuwbouw vastgelegd die bovenop de wettelijke kwaliteitseisen komen. Deze eisen hebben betrekking op aanpasbaar en duurzaam bouwen. Voor het realiseren van deze basiskwaliteit bij nieuwbouw van sociale huurwoningen is met de corporaties een prestatieafspraken gemaakt. Voor nieuwbouw van marktwoningen met een grondprijsovereenkomst vanaf 1 januari 2008 is er een nieuwe subsidie beschikbaar.

3.5 Parkstad

Herziening Richting Parkstad 2015

In opdracht van de stadsdelen van de Westelijke Tuinsteden en de centrale stad heeft Bureau Parkstad een ontwikkelingsplan voor de vernieuwing van Amsterdam Nieuw West opgesteld. Dit plan, Richting Parkstad 2015, is in 2005 geëvalueerd, waarbij de afspraken en programma's uit Richting Parkstad 2015 op inhoudelijk, financieel en organisatorisch gebied onder de loep zijn genomen. De evaluatie heeft geleid tot nieuwe inzichten, die weer vertaald zijn in voorstellen voor herziening van het ontwikkelingsplan. Evaluatie van Richting Parkstad vindt elke 5 jaar plaats.

Uitgangspunt is dat de huidige bewoners en ondernemers de belangrijkste doelgroep en de dragers van de vernieuwing zijn. De sociale en fysieke vernieuwing moeten samen worden ingezet voor positieverbetering van de huidige bevolking, zowel met lage als middeninkomens.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

De ruimtelijke vernieuwing moet zo worden geprogrammeerd, dat die maximaal bijdraagt aan het bereiken van een sociaal-economisch gemengde bevolkingsopbouw. De nadruk moet hierbij liggen op het vasthouden van bewoners met middeninkomens, de sociale stijgers, door de bouw van attractieve woonmilieus met concurrentiekracht binnen de regio en door een modern en aantrekkelijk voorzieningenniveau. Zo kan van binnenuit toegegroeid worden naar een sociaal-economisch gemengde bevolking als eerste doel van de vernieuwingsoperatie. Een sterk accent binnen de sociale vernieuwing moet verder liggen op kansgericht beleid, aansluitend op de krachten en potenties die reeds in het gebied aanwezig zijn. Dit geldt voor de sociale pijler, maar ook voor de economische pijler, die minder accent moet leggen op de ontwikkeling van vastgoed en veel meer op het stimuleren van ondernemerschap en het benutten van arbeidsplaatsen voor de bevolking, met name schoolverlaters.

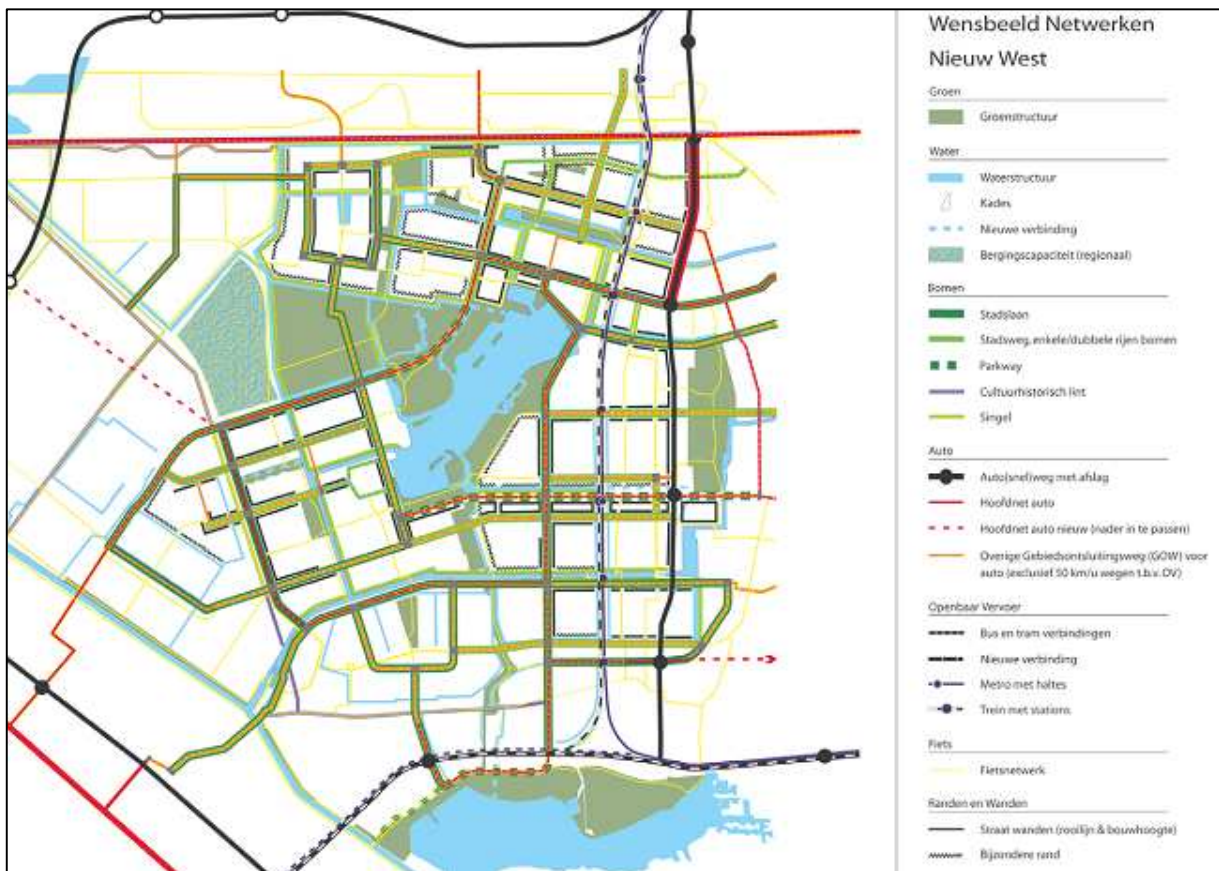
Voor economisch vastgoed is een programma opgesteld dat uitgaat van 350.000 m². Om de haalbaarheid van het economisch vastgoedprogramma te vergroten wordt bij het bepalen van de locatie minder vastgehouden aan stedenbouwkundige wensen en meer rekening gehouden met wat de markt wil. Vergeleken met de huidige aanpak betekent dit naar verwachting minder bedrijfs- en kantoorruimte in plinten en meer in verzamelgebouwen. Verder komt er onderzoek naar de mogelijkheid van fysieke koppeling van schoolgebouwen met economische functies. Vanwege de verwachte grotere vraag naar kleine en goedkope ruimte voor startende en kleine bedrijven zal extra worden ingezet op het realiseren en/of behouden van goedkope kleinschalige bedrijfsruimte in Nieuw West. Hierbij zal ook gekeken worden naar locaties buiten de vernieuwingsgebieden.

De Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt is aangemerkt als een vernieuwingsgebied. Na uitvoering van alle vernieuwingsplannen in Nieuw West bestaat 45 procent van de woningvoorraad uit sociale huurwoningen. De overige 55 procent zal bestaan uit koop- en huurwoningen in de marktsector, in uiteenlopende soorten en maten.

Einddoel is een toename van het aantal woningen in de vernieuwingsgebieden met 9.000 à 15.000. Als resultaat zal de woningvoorraad van geheel Nieuw West na de vernieuwingsoperatie uitkomen op 67.600 tot 73.600 woningen.

In gebieden met goed openbaar vervoer en gebieden die dicht bij het centrum liggen zal sterker verdicht worden. Meer naar buiten toe zal juist minder verdicht of zelfs verdund worden.

Om de toetsing van ingrepen aan de netwerken te verbeteren is een integrale netwerkkaart gemaakt. Deze kaart bevat de uitgangspunten voor de toekomstige wegenstructuur, groenstructuur (parken), de bomenstructuur en de waterstructuur. Ook zijn criteria voor bebouwing langs deze netwerken aan de kaart toegevoegd.

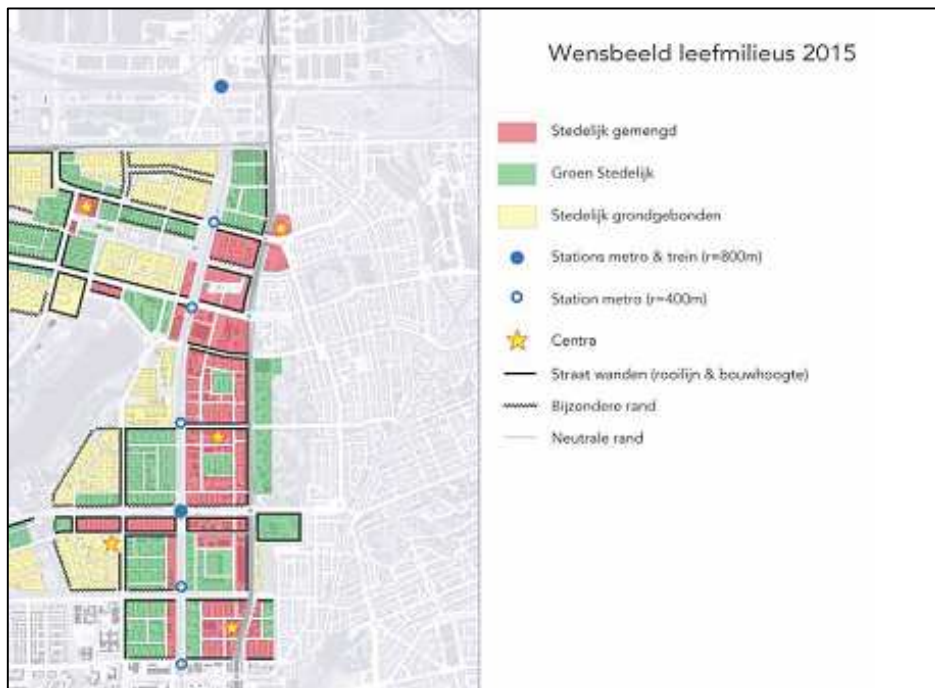


Afbeelding: wensbeeld netwerken

In de kaart “wensbeeld netwerken” is de Johan Huizingalaan aangewezen als Hoofdnet auto. De Heemstedestraat/Plesmanlaan en de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan behoren tot de overige Gebiedsontsluitingswegen voor de auto. De Maassluisstraat en de route Overschiestraat-Rijswijkstraat-Delflandlaan behoort tot het fietsnetwerk. Het water van de Slotervaart, de Westlandgracht, langs de spoorbaan en langs de Aletta Jacobslaan behoren tot de waterstructuur.

Op de kaart “wensbeeld leefmilieus 2015” is het plangebied van het bestemmingsplan “Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt” voor wat betreft het gebied ten oosten van de ringspoorbaan (de Delflandpleinbuurt) grotendeels weergegeven als “Stedelijk gemengd”. Ook de zone tussen de Ottho Heldringstraat en de spoorbaan is als dusdanig aanwezen. Stedelijk gemengde buurten kennen een hoge bebouwingsdichtheid. Dat heeft te maken met hun ligging dichtbij openbaar vervoer, hoofdwegen en bij stedelijke voorzieningen. Deze buurten hebben overwegend compacte blokken in gestapelde woonvormen. De scheiding tussen privé en openbaar is scherp en duidelijk. Door de hoge bebouwingsdichtheid en de gesloten bouwblokken het noodzakelijk dat 80% van de auto’s wordt geparkeerd in parkeergarages binnen de bouwblokken. Daardoor kunnen de straten aantrekkelijk blijven. Het grootste deel van de Staalmanpleinbuurt, de zone tussen de Poeldijkstraat en de Westlandgracht en het gebied tussen de Maassluisstraat en de spoorbaan behoren tot “Groen

stedelijk”. Groenstedelijke buurten zijn gevarieerde buurten met zowel gestapelde als grondgebonden woonvormen. 70% van het parkeren vindt plaats op eigen terrein.



Afbeelding: uitsnede kaart "wensbeeld leefmilieus 2015"

Om de toetsbaarheid van de plannen op het gewenste leefmilieu te verbeteren, is per leefmilieu een set van concretere randvoorwaarden geformuleerd. Die randvoorwaarden hebben betrekking op bebouwingstypologie, dichtheid, openbare ruimte en parkeren. In navolgend schema zijn de randvoorwaarden bij de ruimtelijke vernieuwing samengevat. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het percentage van 50% parkeren op eigen terrein bij groen stedelijk 70% hoort te zijn.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

	Bebouwing/typologie	Open(bare) ruimte	Parkeren
Algemene randvoorwaarden	- hoogbouwaccenten op strategische locaties (ov-haltes, pleinen, langs groenstructuren, kruisingen van hoofdnetwerken.)		- entree garages binnen de rooilijn - geen blinde plinten
Stedelijk gemengd	- homogeen verkavelingsbeeld - compacte blokken met gestapelde woonvormen - plinten aan de straat ontsloten - bouwhoogte > 15 meter (10% uitzondering per vernieuwingsgebied) - geen openbare binnenstraten of -hoven - geen laagbouw/patio's als volledig bouwveld en - geen vrijstaande gebouwen los op een bouwkwavel - Dichtheidscriteria/spacemate (uitwerkingsplanniveau) - $L > 3$ (gemiddeld aantal bouwlagen) - $GSI > 0.2$ (compactheid van het gebied) - $OSR < 0,6$ (openheid van het gebied)	- park, plein - eenduidig straatprofiel met gelijke wanden - zichtlijnen - collectieve binnentuin/hof/ atrium - privé-tuinen - brede stoepen (min. 3 meter) - concentratie van groeneenheden/speelplekken	- 80 % gebouwd en op eigen terrein (geïntegreerd) - betaald parkeren op straat
Groen stedelijk	- divers verkavelingsbeeld - transparante verkaveling (grote diversiteit) - gestapelde, geschakelde en grondgebonden woonvormen - middelhoogbouw ruim opgezet, half open blok, laagbouw geschakeld, patio - compositie van objecten in groene setting - hoogbouw (max. 60 meter) - Dichtheidscriteria/spacemate (uitwerkingsplanniveau) - $L > 4$ (gemiddeld aantal bouwlagen) - $OSR > 0,6$ (openheid van het gebied)	- parkzones - brede stoepen (min. 3 m) - collectieve binnentuinen in het zicht - privé-tuinen - spreiding van groeneenheden/speelplekken	- 70 % geïntegreerd: - op eigen terrein (uit het straatzicht) - indien gebouwd parkeren een eis is, dan betaald parkeren op straat

Afbeelding: randvoorwaarden bij ruimtelijke vernieuwing

Om de ruimtelijk stedenbouwkundige samenhang tussen buurten en wijken langs de belangrijkste netwerken te waarborgen, is onderscheid gemaakt tussen verschillende types wanden en randen. De Plesmanlaan, Heemstedestraat en de Johan Huizingalaan zijn tot straatwand benoemd. De Aletta Jacobslaan is als bijzondere rand genoemd. De overige straten kennen een neutrale wand.

Straatwanden moeten een schakel vormen tussen bebouwing en hoofdnetten waarbij ruimtelijke begeleiding langs meerdere buurten plaatsvindt. Er wordt daarbij gestreefd naar één rooilijn en dezelfde hoogte, waarbij de bouwhoogte minimaal 4 bouwlagen bedraagt.

De bijzondere rand is een schakel tussen bebouwing en groen of bebouwing en straat. Er wordt een transparante verkaveling van open en verspringende bouwblokken toegepast zodat er sprake is van een stedelijke rand langs een hoofdverkeersweg.

3.6 Stadsdeelbeleid

Fusie stadsdelen

Vanaf 1 mei 2010 zijn de stadsdelen Slotervaart, Geuzenveld-Slotermeer en Osdorp gefuseerd naar het nieuwe stadsdeel Nieuw-West. De onderstaande beleidsstukken zijn nog vastgesteld door het dagelijks bestuur respectievelijk de stadsdeelraad van het stadsdeel Slotervaart.

Aangezien deze beleidstukken kaderstellend zijn geweest voor het voorliggende bestemmingsplan wordt hier nader op ingegaan. Vooralnog is geen nieuw beleid vastgesteld dat voor het voorliggende bestemmingsplan van belang is.

Na de fusie is een aantal beleidstukken herbevestigd door de Stadsdeelraad Nieuw-West op 3 mei 2010 en door het DB op 4 mei 2010.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Actualisatie Visie Wonen

De Visie Wonen is in december 2005 vastgesteld door de stadsdeelraad en in november 2009 geactualiseerd. De visie van de stadsdeelraad van Slotervaart is dat alle woongebieden in het stadsdeel prettig en aantrekkelijk moeten zijn om er te wonen, aantrekkelijk om er te komen en te blijven wonen. Voor het wonen in het algemeen gaat het om de volgende drie hoofddoelen:

1. Woningbouwproductie: Het stadsdeel wil de woningvoorraad laten groeien van 19.040 per 1 januari 2008 naar ongeveer 24.500 woningen in 2015.
2. Leefmilieu: Het stadsdeel wil buurten met verschillende aantrekkelijke leefmilieus. Het gebied tussen de A10 en de ringspoorlijn wordt grotendeels een stedelijk gemengd leefmilieu. Andere buurten in het stadsdeel behouden hun groenstedelijke milieu of laagbouwmilieu. In die buurten is weinig of geen verdichting gewenst.
3. Ongedeelde wijken: Het stadsdeel wil dat elke wijk toegankelijk is voor huishoudens met lage, midden- en hoge inkomens. In elke wijk komt er aanbod van goedkope, betaalbare, middeldure en dure huur en koopwoningen.

Binnen het woningbouwprogramma zijn per onderdeel de volgende doelstellingen door het stadsdeel geformuleerd:

- Sociale huur / goedkope of betaalbare huur: Het nieuwbouwprogramma in Slotervaart moet voor ten minste 30% bestaan uit sociale huurwoningen. Het streven is dat uiteindelijk het aandeel goedkope of betaalbare huurwoningen in 2015 in elke wijk ten minste 25% van de woningvoorraad is en ten hoogste 50%.¹ Bij het opstellen van deze doelen is rekening gehouden met de afspraak die gemaakt is op het niveau van Nieuw West. Afsproken is dat eind 2015 de woningvoorraad in heel Nieuw West voor 45% uit sociale huurwoningen moet bestaan.
- Midden segment: Het stadsdeel wil dat van de nieuwbouwwoningen in het marktsegment ten minste de helft bereikbaar is voor huishoudens met middeninkomens.
- Grote sociale huurwoningen: Het aandeel nieuwbouwwoningen dat geschikt is voor grote gezinnen met een laag inkomen is afhankelijk van het gewenste leefmilieu:
 - In een stedelijk gemengd leefmilieu moet 25% van de sociale huurwoningen geschikt zijn voor grote gezinnen,
 - In groenstedelijk gebied is dit 30% en
 - in stedelijk laagbouw 35%.
- Zorg en wonen: Het stadsdeel wil dat in 2015 elke wijk een woonservicewijk is. Daarvoor komen in elke wijk zorgwoningen. De zorgwoningen zijn geclusterde zelfstandige en onzelfstandige rolstoelgeschikte woningen (Rowo).
- Jongerenhuisvesting: Het stadsdeel wil het aanbod van jongerenhuisvesting de komende jaren flink uitbreiden. Het betreft zowel permanente als semi-permanente of tijdelijke woonplekken.
- Individueel en collectief particulier opdrachtgeverschap: Het stadsdeel wil dat individueel en collectief particulier opdrachtgeverschap verder wordt ontwikkeld.

¹ Naast sociale huurwoningen die in het bezit zijn van de woningcorporaties, valt ook een deel van de bestaande particuliere huurwoningen onder goedkoop of betaalbaar.



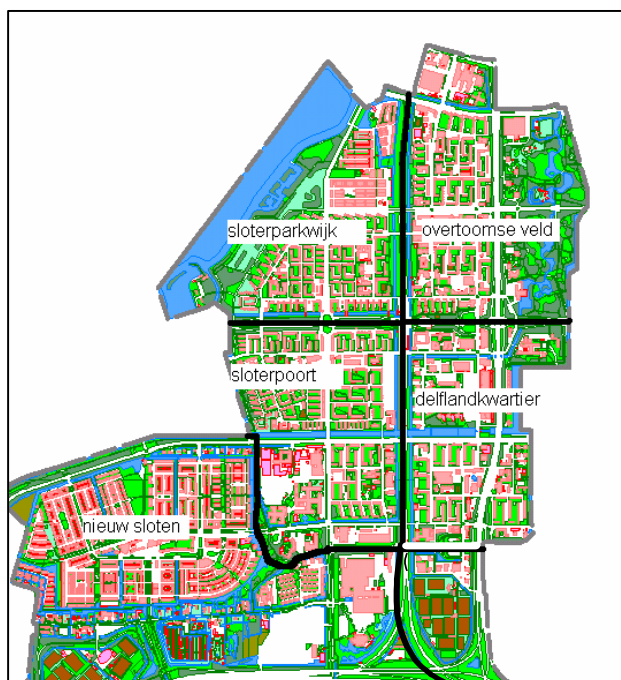
Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- Duurzaam bouwen: Het stadsdeel wil bij alle toekomstige nieuwbouwprojecten streven naar klimaatneutrale woningen. Het stadsdeel is van mening dat klimaatneutraal bouwen vóór 2015 de standaard moet worden.



Afbeelding: indeling wijken in Slotervaart

Op wijkniveau heeft het stadsdeel speerpunten voor het wonen geformuleerd. Voor het Delflandkwartier (waaronder Delflandpleinbuurt) luiden deze speerpunten:

- Stedelijk gemengd en groen stedelijk.
- Labelen kleine portieketage- en seniorenwoningen voor jongeren.
- Zorgwoningen rond Delflandplein.
- Nieuwbouw ruime en grote sociale huurwoningen.
- Nieuwbouw middeldure en dure huur- en koopwoningen.

Voor de Sloterpoort (waaronder Staalmanpleinbuurt) luiden deze speerpunten als volgt:

- Stedelijk gemengd, groen stedelijk en stedelijk grondgebonden.
- Labelen kleine portieketage- en seniorenwoningen voor jongeren.
- Nieuwbouw zelfstandige woningen en vormen van wonen-werken-leren in de Staalmanpleinbuurt.
- Vergroten eengezinswoningen van corporaties.
- In de Staalmanpleinbuurt nieuwbouw middeldure en dure koop- en huurwoningen aangevuld met ruime en grote sociale huurwoningen

Implementatieplan vijf woonservicewijken Slotervaart

In het voormalige stadsdeel Slotervaart worden vijf woonservicewijken ontwikkeld: gebieden van ongeveer 10.000 inwoners waarin mensen met een fysieke, verstandelijke of psychische



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

beperking zelfstandig kunnen wonen omdat er voorzieningen zijn op het gebied van wonen, zorg en welzijn die zij op maat kunnen afnemen en die op afroep beschikbaar zijn. Daarnaast kunnen alle andere wijkbewoners ook gebruik maken van die voorzieningen. In de organisatie van deze voorzieningen staat de vraag van de klant centraal.

Bewoners met beperkingen moeten meer mogelijkheden krijgen om te kiezen waar zij willen wonen, hoe ze zorg willen krijgen en welke diensten ze willen afnemen om hun welzijn te vergroten. Partijen op het terrein van wonen, zorg en dienstverlening in stad en stadsdeel willen samenwerken om die ambitie vorm te geven. Daarom hebben alle partijen begin 2007 een Woonservicepact ondertekend, waarin daarover nadere afspraken zijn gemaakt.

Het effect voor de burger is dat hij/zij langer zelfstandig kan blijven wonen en, als beperkingen daartoe aanleiding geven, een beroep kan doen op een passend en goed afgestemd aanbod van woonvoorzieningen, zorg en welzijnsdiensten.

De Staalmanpleinbuurt behoort tot zone 3 terwijl de Delflandpleinbuurt tot zone 4 behoort.

Nota detailhandel en horeca

Op 4 juli 2001 is door het stadsdeel de Nota detailhandel en horeca vastgesteld. In deze nota wordt genoemd dat voor de toekomstige winkelstructuur concentratiegebieden worden aangewezen. Dit zijn winkelgebieden die in de toekomst als zodanig moeten blijven functioneren. Het Sierplein, het Belgiëplein e.o., het A. Allebéplein en het Delflandplein zijn als concentratiegebied aangewezen. Het Delflandplein moet blijven functioneren als wijkwinkelcentrum. Een wijkwinkelcentrum bestaat uit een supermarkt (of twee complementaire supermarkten) met enkele aanvullende voorzieningen, zoals ambacht (stomerij) en dienstverlening (bank, postagentschap). Naast deze voorzieningen zijn er mogelijkheden voor horeca op het Delflandplein. De in dit bestemmingsplan toegestane nieuwe ruimtelijke maatregelen, onder meer de verdichting van bebouwing en de realisatie van kantoren en woningen rondom het Delflandplein bieden hiervoor draagvlak.

In de gebieden die niet tot de bovengenoemde concentratiegebieden behoren is behoud van bestaande detailhandel wenselijk maar er worden geen stimulerende of ondersteunende maatregelen genomen voor detailhandel. In het bestemmingsplan is dat vertaald door voor het Staalmanplein uit te gaan van het huidige aantal detailhandelsvestigingen.

Voor wat betreft de horeca is het beleid toegespitst op winkelcentra, bijzondere gebieden en woongebieden. In de winkelcentra wordt alleen ondersteunende horeca toegestaan. Het gaat hier bijvoorbeeld om lunchrooms, cafetaria's en restaurants. Onder de bijzondere gebieden worden industrieterreinen, kantoorlocaties, stationlocaties, sport- en onderwijsterreinen, terreinen met als hoofdfunctie gezondheidszorg en resterende gebieden verstaan. Horeca dient hier ondersteunende te zijn aan de hoofdfunctie van het betreffende gebied. Op industrieterreinen, kantoorlocaties en stationslocatie moeten ook horecavormen als hotels en grote restaurants mogelijk zijn. Hieraan moeten geen maxima worden gesteld, de marktverhoudingen moeten het aanbod bepalen.

Ten aanzien van horeca in woongebieden wordt genoemd dat dit de veiligheid en de leefbaarheid kan verhogen, mits rekening wordt gehouden met de mate van overlast die een te



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

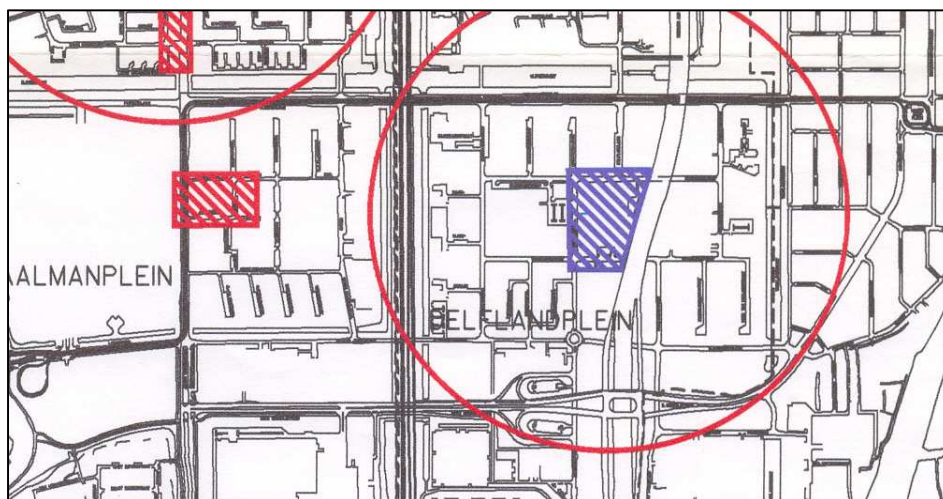
16 november 2010

hoge concentratie van horeca in woongebieden kan veroorzaken. In woongebieden zijn alleen categorieën horeca toegestaan die zo min mogelijk overlast met zich meebrengen.

Het beoogde effect van het detailhandelsbeleid is het versterken van het winkelconcentratiegebied. Ten aanzien van de “Nota detailhandel en horeca” is een aanvulling vastgesteld door het DB. Het Staalmanplein is daarbij aangemerkt als een winkelstrip die matig tot slecht functioneert en behoort tot het “overige gebied”. Het kenmerk van winkelstrips in dit gebied is dat er weinig eenheid in het aanbod en de uitstraling per winkelstrip is. Het stadsdeel wil de concentratie- en aanloopgebieden, waaronder het concentratiegebied Delflandplein, verbeteren door de versterking van het productaanbod en de verbetering van de uitstraling per strip. Voor het “overige gebied” zal gestreefd worden naar een vrijwillige verplaatsing van individuele ondernemers naar concentratiegebieden. De winkelruimte die in dergelijke strips vrijkomt kan worden benut voor andere functies (niet zijnde wonen).

In het stadsdeel komen ook enkele solitaire winkels voor, de zogenaamde buurtwinkels. Dergelijke winkels blijven gewenst, mits zij geen concurrentie vormen met het concentratiegebied. Indien buurtwinkels op een afstand groter dan 500 meter van het concentratiegebied zijn gevestigd leveren zij volgens de aanvulling van de detailhandelnota geen concurrentiegevaar op. Buurtwinkels buiten een 500 meterstraal zijn daarom in beginsel toegestaan. De buurtwinkels mogen een maximaal vloeroppervlak van 150 m² hebben en er mag maximaal één buurtwinkel per straat aanwezig zijn.

Op de bijlagekaart van de “aanvulling detailhandelnota” zijn concentratiegebieden, aanloopgebieden, overige gebieden en de 500 meterstraal aangegeven.



Afbeelding: bijlagekaart van de “aanvulling detailhandelnota”

Op 22 december 2004 is het “Plan van Aanpak detailhandel Slotervaart 2004-2008” vastgesteld. Dit is een actieplan naar aanleiding van de detailhandelnota. In het Plan van Aanpak zijn voor de verschillende winkelgebieden in het stadsdeel maatregelen voor de korte en lange termijn aangegeven.

Ten aanzien van de winkelgebieden in het plangebied worden de volgende, voor het bestemmingsplan relevante zaken vermeld:



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

1. Staalmanplein: de verwachting is dat detailhandel op den duur geheel zal verdwijnen. Eén of twee buurtwinkels van maximaal 150 m² per winkel zijn vanwege de afstand tot concentratiegebieden echter wel mogelijk.
2. Delflandplein: voor de langere termijn is aangegeven dat herontwikkeling tot een modern winkelcentrum van 3.750 m² bvo voor dagelijkse en frequent benodigde boodschappen zal plaatsvinden.

Ad 1: de vervanging van detailhandel door bedrijven wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het behoud van de bestaande vier detailhandelsvestigingen/buurtwinkels op en aan het Delflandplein (alle kleiner dan 150 m² per vestiging) is in het bestemmingsplan echter ook mogelijk gemaakt.

Ad 2: in het bestemmingsplan is uitgegaan van herontwikkeling tot een winkelcentrum met een oppervlak van 5.000 m² bvo voor detailhandel en dienstverlening.

In het vernieuwingsplan wordt voor het Hart Delflandplein voorzien in een toename van het bestaande aanbod tot circa 5.000 m² bvo aan detailhandel en 1.000 m² bvo aan horeca. Dit betekent dat het uiteindelijke aanbod groter zal zijn dan opgenomen in de nota detailhandel en horeca.

In juni 2009 is door DHV aan de hand van een verkennend onderzoek naar de marktsituatie nagegaan wat een realistisch vastgoedprogramma voor het Hart Delflandplein is (zie bijlage). Daarbij is gekeken naar de huidige marktpositionering van het gebied en de dynamiek in (commerciële) vastgoedmarkten. Er is een advies over het totaalprogramma voor het Hart Delflandplein opgenomen, waaronder ook voor wat betreft detailhandel. De economische potentie van het gebied is daarbij ingeschat in de vorm van een structureel beeld (lange termijn beeld) van kansen en risico's. Dit wil zeggen dat zo veel mogelijk over de huidige economische crisis is heengekeken.

Uit het verkennend onderzoek blijkt ten aanzien van detailhandel dat de benchmark-analyse en de analyse van de vraag laten zien dat er enige marktruimte is om detailhandel op het Delflandplein uit te breiden. Een versterking van de huidige functie van klein wijkcentrum verdient hierbij de voorkeur. Uitbreiding tot circa 4.000 m² wvo (= 5.000 m² bvo) is mogelijk. Geconstateerd wordt dat het winkelgebied vergeleken met een landelijke benchmark en vergeleken met kleine wijkcentra elders in Slotervaart, aan de kleine kant is. Daarnaast is het winkelgebied sterk verouderd. Vernieuwing en een kleine opschaling dienen daarom samen te gaan. De ambitie van een compleet, compact en comfortabel wijkcentrum van in totaal 4.000 m² wvo (5.000 m² bvo) wordt haalbaar en realistisch geacht. Om ook in de toekomst als trekker voor het winkelgebied te fungeren is het noodzakelijk om vooral de omvang van het supermarktaanbod uit te breiden. Dit sluit aan bij de beleidsambitie voor het voormalige stadsdeel Slotervaart, waarbij het Delflandplein als een concentratiegebied is bestempeld. Indien de toekomstige invulling van het gebied op de zakelijke markt (kantoren, hotels) blijft gericht, ontstaan meer mogelijkheden voor dienstverlenende functies als een kapper, stomerij en lunchrooms (immers: geen detailhandel).

Nota kleinschalige bedrijvigheid

De Nota kleinschalige bedrijvigheid is op 10 april 2001 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel vastgesteld. In deze beleidsnota zijn per deelgebied uitgangspunten geformuleerd.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Voor het gebied Delflandpleinbuurt is genoemd dat dit gebied een divers vestigingsmilieu biedt voor kleinschalige bedrijvigheid. Het milieu wordt overwegend bepaald door functionele kantoorruimte. Daarnaast heeft de buurt representatieve accenten. In bepaalde strips komen wat bedrijfsruimten voor. Het Delflandplein kan blijkens de beleidsnota worden gepositioneerd als een representatief kantoormilieu.

Ten aanzien van de Staalmanpleinbuurt wordt genoemd dat deze buurt ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor kleinschalige bedrijvigheid. De bestaande strips kleinschalige bedrijfshuisvesting aan de Ottho Heldringstraat en de Johanna Reynvaanstraat dienen te worden beschermd.

Inmiddels gaat het stadsdeel, gelet op het Uitwerkingsplan Hoefijzer, ook uit van bescherming van kleinschalige bedrijfshuisvesting aan de Johan Huizingalaan, de Wilhelmina Druckerstraat, de Emilie Knappertstraat (en/of het Staalmanplein).

Hotelnota Slotervaart 2009-2015

De hotelnota is 18 februari 2009 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het doel van deze hotelnota is om in Slotervaart meer hotels te realiseren. De ambitie is 1.500 extra hotelkamers tot 2015. Nieuwe hotels bieden Slotervaart de mogelijkheid zich economisch verder te ontwikkelen en de economische structuur te versterken. Ook is de vestiging van nieuwe hotels goed voor de werkgelegenheid.

In Slotervaart zijn er volop kansen om hotels te ontwikkelen. Het biedt Slotervaart kansen zich in economisch opzicht verder te ontwikkelen en gebieden met achterstand op een hoger niveau te brengen. Hotelontwikkeling in Slotervaart is vooral realiseerbaar langs de grote verkeersaders van het stadsdeel (rondom de A10 en de A4) en dicht bij de metrostations (hotelontwikkelzone). Ook zijn er goede mogelijkheden aan de grote doorgaande wegen, kantorenparken, bedrijventerreinen en de stedelijke vernieuwingsgebieden. Een gemeentebrede "hotelmonitor" zorgt ervoor dat er geen overschot aan hotels gaat ontstaan.

Volgens de nota is in het plangebied een aantal hotelinitiatieven. Het gaat daarbij onder meer om Delflandlaan 15 (thans in gebruik als ROC), Hoteltoeren Delflandplein aan de Rijswijkstraat (oostzijde A10) en optopping HEM hotel aan de Voorburgstraat 250.

Beeldkwaliteitsplan

De stadsdeelraad heeft op 30 september 2009 een Beeldkwaliteitsplan vastgesteld voor de Delflandplein- en Staalmanpleinbuurt. Dit Beeldkwaliteitsplan vormt het kader voor supervisie en welstand. Het Beeldkwaliteitsplan is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Parkeerbeleid

Per 1 januari 2008 is in het voormalige stadsdeel Slotervaart betaald parkeren ingevoerd in het gebied ten oosten van de spoorlijn en de Staalmanpleinbuurt.

Bewoners kunnen maximaal twee parkeervergunningen per zelfstandige woning aanvragen, tenzij zij een eigen parkeerplaats bezitten of een parkeerplaats kunnen huren in de bij het complex behorende parkeergarage. In dat geval kunnen zij alleen voor een eventuele tweede auto in aanmerking voor een parkeervergunning.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Het aantal vergunningen voor bedrijven hangt af van het aantal fulltime (36 uur per week) werknemers. Per vijf fulltime werknemers wordt één bedrijfsvergunning verstrekt. Heeft een bedrijf eigen parkeergelegenheid, dan wordt het aantal eigen parkeerplaatsen afgetrokken van het maximale aantal te verlenen vergunningen.

Naast de bewoners- en bedrijfsvergunningen geeft het stadsdeel een aantal speciale vergunningen uit, voor bijvoorbeeld artsen en verloskundigen, scholen en de politie. Ook voor ouderen en gehandicapte bewoners van het stadsdeel zijn voorzieningen getroffen op parkeergebied.

Beleid inzake fietsparkeren

Op 23 november 2006 is het beleid inzake fietsparkeren door de stadsdeelraad vastgesteld. Daarin wordt gestreefd naar het stimuleren van fietsgebruik, het voorkomen van fietsendiefstal, het bereiken van een rustig straatbeeld, het realiseren van voldoende fietsenstallingen, het bereikbaar houden van fietsenstallingen en het verwijderen van fietswrakken.

Doordat bergingen bij woningen uit het Bouwbesluit zijn geschrap had het stadsdeel geen wettelijke middelen om normen voor het inpandig stallen dwingend op te leggen. Deze moesten in de contract-onderhandelingen met ontwikkelaars en in uitwerkingsplannen worden meegenomen. Voor fietsparkeren in de openbare ruimte zijn door CROW en de gemeente Amsterdam richtlijnen opgesteld. In principe worden de richtlijnen van CROW gehanteerd.

Op 1 januari 2009 is het nieuwe bouwbesluit in werking getreden. Het beleid van het bouwbesluit is gericht om het gebruik van de fiets naar het werk te stimuleren teneinde de automobilititeit terug te dringen. Om deze reden moet er vooral bij kantoren, fabrieken en werkplaatsen voldoende stallingruimte voor fietsen aanwezig zijn.

Watervisie Slotervaart 2005

In de watervisie is het beleid van het stadsdeel ten aanzien van alle watergerelateerde aspecten weergegeven. In deze visie is een aantal uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd.

- het versterken van de waterstructuur;
- bij een toename van het verharde oppervlak bij stedelijke vernieuwing wordt 10% van de toename gecompenseerd met nieuw open water;
- het vasthouden van regenwater wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld door het toestaan van daktuinen;
- in overleg met waterbeheerders wordt gestreefd naar de aanleg van natuurvriendelijke oevers, waar dat mogelijk is;
- onderhoud van groen en wegen volgens de richtlijnen van *Duurzaam Onkruidbeheer op verhardingen*;
- het voorkomen van het gebruik van uitlogende materialen (koper, zink) in stadsdeelgebouwen en andere bebouwing;
- bevorderen van recreatief gebruik van water en oevers, door het aanleggen van vlonders en het realiseren van vaar- en wandelroutes.

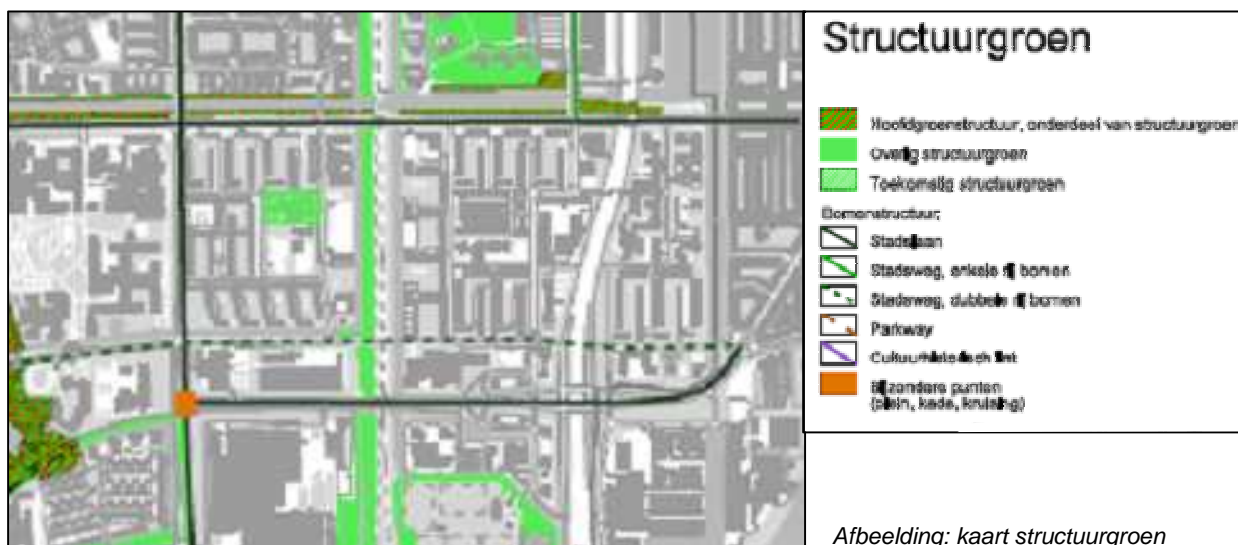
Geconcludeerd kan worden dat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen passen binnen de hierboven genoemde sectorale beleidsnota's, met dien verstande dat de

beoogde verdichting een groter oppervlak ten behoeve van detailhandel en horeca vereist dan voorzien in de nota detailhandel en horeca.

Groenvisie 2007-2020

Het stadsdeel heeft in 2007 een groenvisie vastgesteld waarin onder meer een overall visie, een visie op onderdelen en een actieprogramma zijn opgenomen.

Openbaar groen vormt de basis voor leefkwaliteit en is aangemerkt als een essentieel onderdeel van de openbare ruimte. Omdat Slotervaart een deel van zijn identiteit ontleend aan de hoeveelheid en robuustheid van het openbaar groen wordt in de visie ingestoken op behoud van de hoeveelheid openbaar groen. In 2006 bedroeg de totale hoeveelheid (semi) openbare groenvoorzieningen per woning in Slotervaart 130 m², het aantal openbaar wijk- en buurtgroenvoorzieningen bedroeg 52 m² per woning. De norm van 75 m² openbaar groen uit de publicatie Recht op Groen wordt daarmee gehaald. Van het groen in Slotervaart wordt met name het structuurgroen als vertrekpunt genomen voor nieuwe (stedenbouwkundige) ontwikkelingen, waardoor het structuurgroen de ruimte en de tijd heeft of krijgt om tot wasdom te komen. In de Delflandplein- Staalmanpleinbuurt is het spoortalud aangewezen als “Overig structuurgroen” en het Staalmanpark is aangewezen als “Toekomstig structuurgroen”.



Het voormalige stadsdeel Slotervaart kent voor grootschalige, ruimtelijke projecten, zoals stedelijke vernieuwingsprojecten en andere projecten met nieuwbouw van woningen en/of andere gebouwen het Groencompensatiebeleid. Het doel van dit beleid om verlies van groenvoorzieningen door bebouwingsactiviteiten te compenseren.

In de groenvisie is ook ingegaan op natuurgroen. De zone tussen het spoor en de Staalmanpleinbuurt is daartoe aangewezen als “Econet (Stedelijk)” terwijl het water van de Slotervaart als “Natuurlijk water (Stadsdeel)” is aangewezen.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Nota Speelruimtebeleid

Het toenmalig dagelijks bestuur van stadsdeel Slotervaart heeft in het najaar van 2003 de Nota Speelruimtebeleid vastgesteld. In de nota zijn normen bepaald ten aanzien van de oppervlakte beschikbare formele en informele speelruimte.

Er wordt bij formele speelplekken onderscheid gemaakt tussen verschillende leeftijdsgroepen. In het algemeen geldt dat er bij de planning van de speelplekken logische aansluitingen moeten worden gezocht bij bestaande en nieuwe speelplekken bij scholen, het winkelcentrum, buurtcentra, kinderdagverblijven, groenplekken. Om kinderen ook op informele wijze in de buurt te laten spelen zal bij het ontwerp van de openbare ruimte per deelgebied aandacht moeten zijn voor verkeersveiligheid (30-km gebied of woonstraat), inrichting groenplekken, detaillering, materiaalkeuze, enzovoort.

Het beleid van het stadsdeel is er daarnaast op gericht dat schoolpleinen waar mogelijk een openbaar karakter moeten krijgen en voor iedereen toegankelijk moeten zijn.

Milieuvisie stadsdeel Slotervaart

In de milieuvisie van het voormalige stadsdeel Slotervaart zijn voor de verschillende onderdelen van het milieubeleid uitgangspunten geformuleerd. Daarbij gaat het zowel om luchtkwaliteit, geluidhinder, klimaat, duurzaam consumeren en produceren, bodem, groen en water.

- Voor luchtkwaliteit wordt aangesloten bij het grootstedelijke Actieplan Luchtkwaliteit en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit stadsdeel Slotervaart. Voorgenomen acties zijn het terugdringen van emissies van het autoverkeer, het bevorderen van het fietsen en het openbaar vervoer, het verminderen van emissies van stadsdeelgebouwen en het rekening houden met luchtkwaliteit bij ruimtelijke plannen.
- Ten aanzien van geluid wordt aangesloten bij het Milieubeleidsplan Amsterdam 2007-2010 van de gemeente Amsterdam. Bijbehorende acties zijn het participeren in de uitvoering van het Actieplan Geluid, het beperken van bouwlawaai, beperken lawaai laad- en lossen, horeca en aico's, het reguleren van geluid bij evenementen.
- Ten aanzien van klimaat is het Energieprogramma 2004-2007 van het voormalige stadsdeel Slotervaart kader (het Energieprogramma is inmiddels vervangen door het Klimaatprogramma 2009-2012, zie beschrijving verderop).
- Ten aanzien van bodem wordt aangesloten bij het Amsterdamse beleid en de wettelijke taken die door het stadsdeel vervuld moeten worden.
- Ten aanzien van groen is aangegeven dat dit onderwerp standaard onderdeel is van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast is bij stedelijke vernieuwing het Bomenstructuurplan Nieuw West en het Groencompensatiebeleidsplan 2006 van het stadsdeel kader (het Groencompensatiebeleidsplan 2006 is in 2009 herzien).

Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart

Voor het gebruik van duurzame energie is een plan van aanpak opgesteld. In het plan van aanpak zijn diverse doelstellingen en daaruit voortkomende acties geformuleerd. Het gaat daarbij onder meer om de volgende acties:

- Opnemen kleine windturbines in bestemmingsplannen: door in nieuwe bestemmingsplannen kleine stedelijke windturbines toe te staan, eventueel onder



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

voorwaarden, wordt de plaatsing ervan in die gebieden sterk vergemakkelijkt. Het stadsdeel zal daarom in nieuw op te stellen bestemmingsplannen bepalingen over windturbines gaan opnemen.

- Stadsverwarmingsnet zo ver mogelijk uitbreiden: De komende jaren wordt in Nieuw West een groot stadswarmtenet aangelegd. Het stadsdeel zal bevorderen dat het warmtenet zo ver mogelijk wordt uitgelegd en optimaal meewerken aan de benodigde vergunningen en procedures.

Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012

Het klimaatprogramma is gericht op energiebesparing waar mogelijk (reduceren) en waar energie gebruikt wordt dit duurzaam op te wekken (produceren). Met het klimaatprogramma draagt het stadsdeel bij aan een reductie van CO₂-uitstoot en zoekt zij naar mogelijkheden voor het realiseren van op lange termijn beschikbare, betaalbare, duurzame en schone energie.

Hierbij wordt de Trias energetica gehanteerd die uitgaat van de volgorde:

1. beperken energievraag;
2. inzet duurzame energie;
3. het efficiënt gebruiken van fossiele brandstoffen.

De concrete doelstellingen voor het klimaatbeleid van het stadsdeel en dit klimaatprogramma zijn:

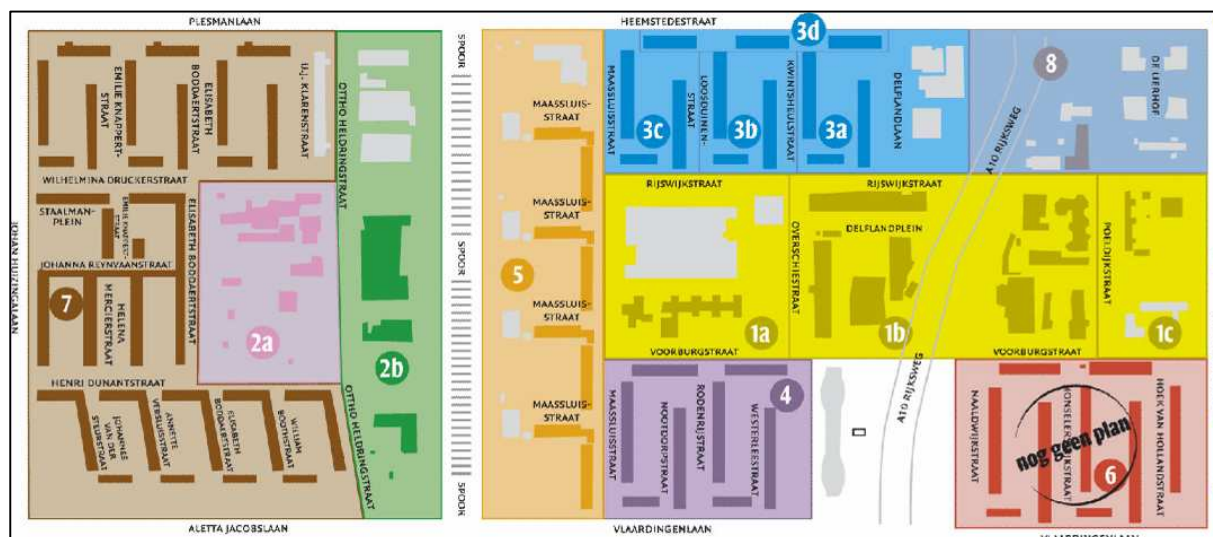
- Actief meewerken aan de stedelijke doelstelling om in 2025 40% minder CO₂ uit te stoten dan in 1990.
- Als stadsdeelorganisatie in 2014 CO₂-neutraal zijn. Hiermee wil het stadsdeel invulling geven aan de voortrekkersrol en voorbeeldfunctie op het gebied van energiebesparing en inzet van duurzame energie.
- Energiebesparing en gebruik duurzame energie bevorderen bij onder meer woningbouw en bedrijven. Dit in samenwerking met de verschillende externe partijen, zoals de corporaties, bedrijven en andere instellingen.
- Bevorderen energiebewustzijn bij bewoners.
- Waar haalbaar zal voor de nieuwbouw van woningen en kantoren uitgegaan worden van CO₂-neutraal bouwen.

In het klimaatprogramma werkt het stadsdeel een aantal doelstellingen uit in concrete acties op het gebied van woningbouw, de eigen organisatie, verkeer & vervoer, bedrijven en duurzame energie.

- ✘ Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt
- ✘ Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
- ✘ Toelichting
- NV 16 november 2010

4. HET RUIMTELIJK KADER

In deze paragraaf worden de voorgenomen nieuwe ontwikkelingen aan de hand van het Vernieuwingsplan “Delflandplein / Staalmanpleinbuurt” en het “Plan Openbare Ruimte” beschreven.



Afbeelding: Deelgebieden vernieuwingsplan

1. Hart Delflandpleinbuurt (vanaf medio 2010 start bouw²)
2. Hart Staalmanpleinbuurt (reeds gestart met bouw)
3. Noordstrook (reeds gestart met bouw, met uitzondering van zone langs Heemstedestraat, medio 2011)
4. Zuidblok (vanaf medio 2010 start bouw)
5. Maassluiszone (vanaf medio 2014 start bouw)
6. Westland (nog geen plan)
7. Hoefijzer (vanaf medio 2011 start bouw)
8. Poeldijkstraat (reeds gestart met bouw)

De stadsdeelraad heeft op 13 maart 2002 het Vernieuwingsplan “Delflandplein / Staalmanpleinbuurt” vastgesteld. Het Vernieuwingsplan is een ruimtelijk/stedenbouwkundig plan dat in het kader van de stedelijke vernieuwing in de Westelijke Tuinsteden is opgesteld. In een Vernieuwingsplan zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de komende 10 tot 15 jaar geformuleerd, zowel op inhoudelijk als financieel gebied. Omdat enkele gebieden pas op langere termijn worden ontwikkeld, wordt in het vernieuwingsplan veelal volstaan met het weergeven van de hoofduitgangspunten.

Een Vernieuwingsplan kan vervolgens worden opgeknipt in deelgebieden waarvoor een meer gedetailleerd “Uitwerkingsplan” wordt opgesteld. Het vernieuwingsgebied Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt is hiertoe opgedeeld in de uitwerkingsgebieden 1 t/m 7. In de voorgaande afbeelding worden deze uitwerkingsgebieden weergegeven. Voor het overige gebied (het niet

² ten aanzien van de genoemde data geldt dat deze indicatief zijn.

genummerde gebied in de voorgaande afbeelding en gebied 8) wordt geen uitwerkingsplan opgesteld, omdat hier geen of nauwelijks nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Alleen in gebied 8 zal op de hoek Poeldijkstraat-Rijswijkstraat een nieuw gebouw worden gerealiseerd.

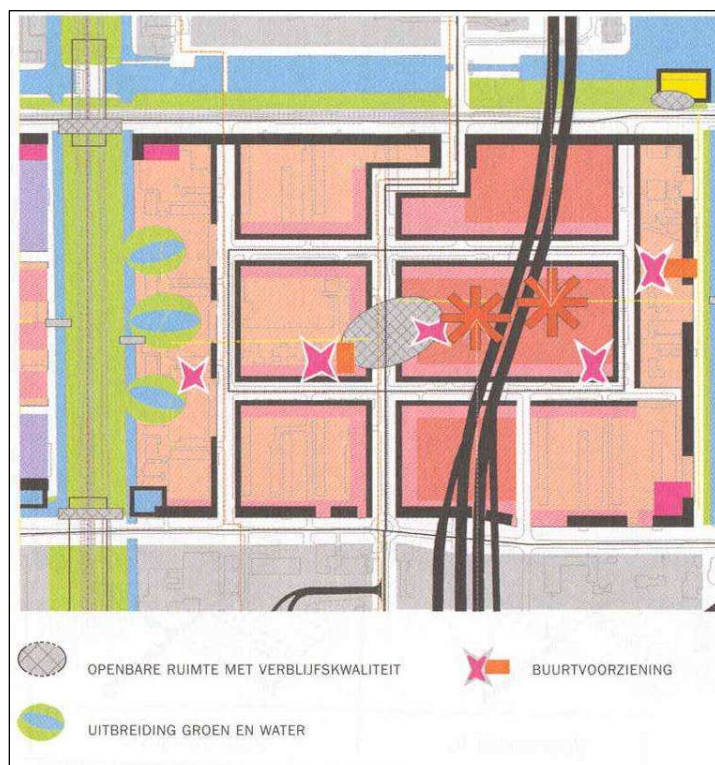
Een aantal bouwplannen in het plangebied is gereed of in voorbereiding. In beide buurten is inmiddels gestart met de ontwikkelingen. Niet elk deelgebied zal gelijktijdig in ontwikkeling gebracht.

Voor diverse uitwerkingsgebieden zijn inmiddels al uitwerkingsplannen opgesteld en voor sommige gebieden zijn al bouwplannen in voorbereiding. Daarnaast is voor beide buurten het "Plan Openbare Ruimte Delflandpleinbuurt/Staalmanpleinbuurt" (POR) opgesteld. Dit is een uitwerking van het Vernieuwingsplan voor wat betreft de openbare ruimte. Voor zover relevant wordt in de onderstaande tekst tevens op het POR ingegaan.

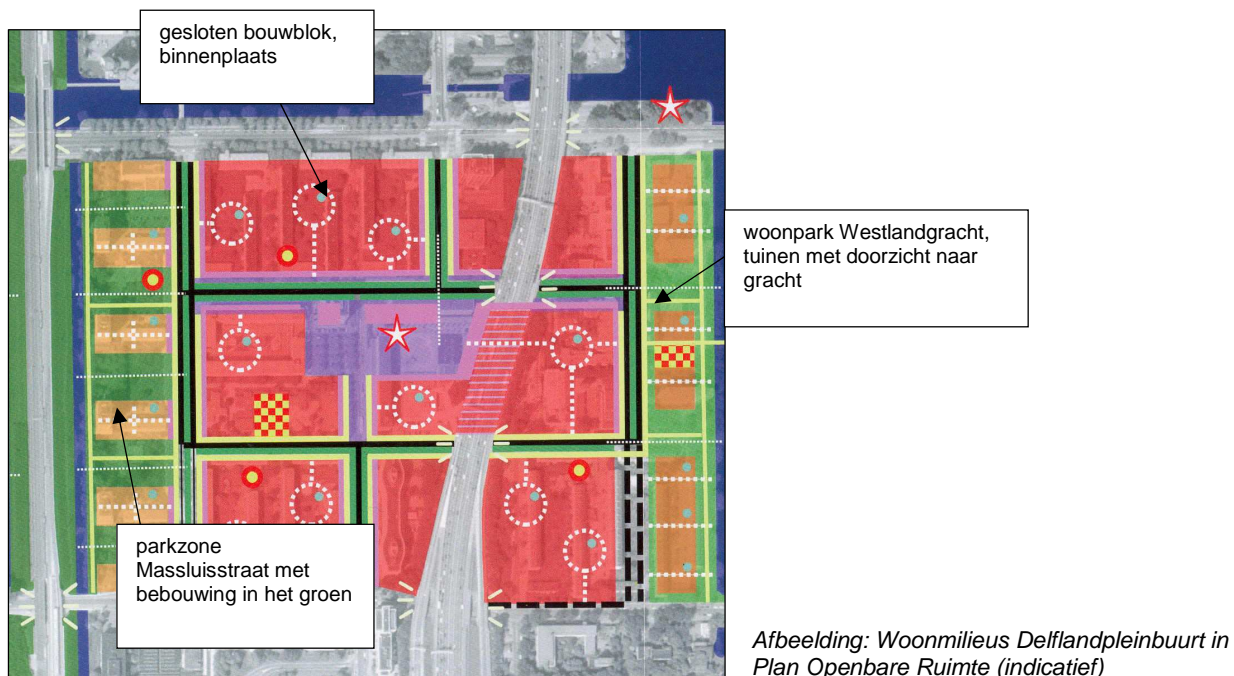
4.1 Delflandpleinbuurt

Stedenbouwkundige structuur

In de stedenbouwkundige structuur van de Delflandpleinbuurt worden in het Vernieuwingsplan en in het Plan Openbare Ruimte diverse ingrepen voorgesteld. Die worden hierna beschreven.



Afbeelding: Toekomstbeeld Delflandpleinbuurt in Vernieuwingsplan (indicatief)



In het Plan Openbare Ruimte wordt genoemd dat, gezien de gewenste dichtheid en stedelijkheid, de huidige open strokenbouw bij de vernieuwing in de Delflandpleinbuurt wordt getransformeerd tot gesloten bouwblokken. De bebouwing langs de Westlandgracht wordt, in contrast met de gesloten bouwblokken rond het Delflandplein, in een park gerealiseerd. Hierbij moeten zichtlijnen worden aanbracht door de nieuwbouw haaks op het water te situeren. Ook de bebouwing aan de westkant van de Delflandpleinbuurt (aan de Maassluisstraat) wordt in het groen en in lagere dichtheden gerealiseerd en met zichtlijnen naar het groen langs het spoor.

Om de buurten een levendige uitstraling te geven worden langs de belangrijkste straten functies als wonen, bedrijven, diensten en praktijkwoningen met elkaar vermengd. Het middengebied van de Delflandpleinbuurt wordt gekenmerkt door een sterke menging van functies rond hoogwaardig ingerichte openbare ruimtes.

Blijkens het Plan Openbare Ruimte kan het hoekpunt van de Westlandgracht met de Heemstedestraat worden benut voor een terras (van een horecavoorziening). Deze horecavoorziening met terras is inmiddels gerealiseerd. Ook in het middengebied wordt voorzien in een terras. Op diverse locaties in de Delflandpleinbuurt zijn speelplaatsen gedacht.

De interne structuur van de Delflandpleinbuurt zal op hoofdlijnen worden gehandhaafd. De woonkrans rond het middengebied zal zijn functie behouden, maar de ruimtelijke inrichting ervan wordt aangepast. De huidige woningen worden gerenoveerd of vervangen, terwijl daarnaast nieuwe bebouwing kan worden toegevoegd. Het principe van de groene binnenterreinen wordt gehandhaafd, terwijl aan de buitenkant van de complexen sprake zal zijn van een meer stendig, stedelijk milieu. In het Plan Openbare Ruimte is aangegeven dat de bebouwing in de Delflandpleinbuurt in gesloten blokken met een binnenplaats gerealiseerd dient te worden. Door



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

verbetering van de verkaveling en door verdichting wordt een toename van het aantal woningen mogelijk gemaakt.

De grootste verdichting vindt plaats rond het Delflandpleinbuurt en de onderdoorgang. De minste verdichting vindt plaats in de zone langs de Maassluisstraat.

In het middengebied ter weerszijden van de A10 en de nieuwe voetgangersverbinding daaronder worden bouwhoogten van maximaal 70 tot 80 meter gerealiseerd. De maximale bouwhoogte in de overige gebieden is 6 tot 12 bouwlagen.

Functies

Per saldo worden in de Delflandpleinbuurt ongeveer 800 woningen toegevoegd. De voorraad zal voor circa 40% bestaan uit sociale huurwoningen en voor de helft uit vrije sector woningen. De bestaande woningen worden deels (minimaal 840 tot 1.080) gesloopt en vervangen door nieuwbouw. De te handhaven woningen worden gerenoveerd.

Naast nieuwe woningen wordt ook voorzien in de toevoeging van c.a. 40.000 m² kantoorruimte en c.a. 10.000 m² kleinschalige bedrijfsruimte. Tevens wordt voorzien in de toevoeging van hotelruimte (c.a. 45.000 m²) en de toename van het oppervlak voor voorzieningen (horeca en detailhandel) aan het Delflandplein.

Ten aanzien van de invulling van de economische functies bestaat momenteel onduidelijkheid over de haalbaarheid, met name voor wat betreft kantoren.

In de Delflandpleinbuurt wordt een brede school gerealiseerd, bestaande uit de school, een voorschool en naschoolse opvang. Verder wordt in het vernieuwingsplan voorzien in een buurtontmoetingsruimte, een kleinschalige buurtgerichte jongerenvoorziening, openlucht sport- en spelvoorzieningen, een gezondheidscentrum, een dienstencentrum voor ouderen, een kinderdagverblijf en een reservering voor een tweede kinderdagverblijf.

Hart Delflandpleinbuurt

Het gebied "Hart Delflandpleinbuurt" (deelgebied 1) wordt ontwikkeld vanaf 2010. Voor dit gebied is in oktober 2005 een uitwerkingsplan vastgesteld. In de onderstaande tekst worden de hoofdpunten uit dit Uitwerkingsplan voor wat betreft de beoogde stedenbouwkundige en functionele structuur beschreven.

In het Uitwerkingsplan wordt onderscheid gemaakt in drie deelgebieden, A (Einsteinschool), B (rondom A10 West) en C (Westlandgracht).

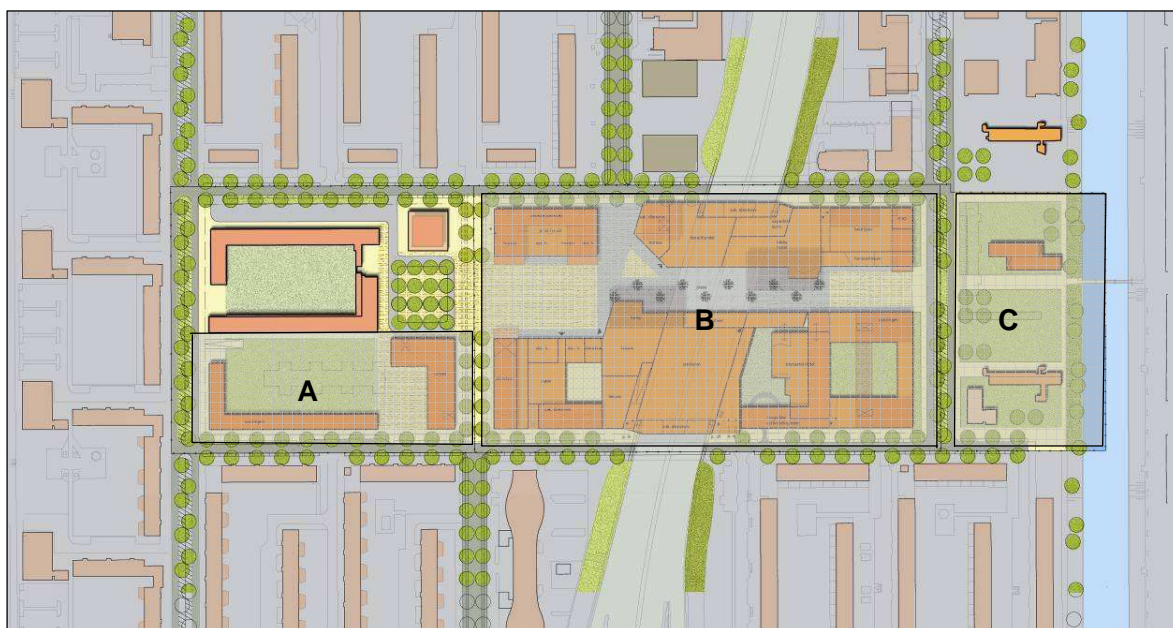


Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeelding: Stedenbouwkundig verkavelingsplan (uit het Uitwerkingsplan Hart Delflandplein, concept december 2003)

In deelgebied A (Einsteinschool) wordt de bestaande bebouwing van de Einsteinschool en het buurthuis gesloopt. Deze functies zullen verhuizen naar de nieuwbouw in de Staalmanpleinbuurt. Na sloop van de huidige bebouwing worden nieuwe woningen en een brede school met voor- en naschoolse opvang en een kinderdagverblijf gerealiseerd. In hetzelfde gebouw komen ook een buurtontmoetingsruimte en een jongerenvoorziening. De St. Jan de Doperschool verhuist van de Westlandgracht (deelgebied C) naar de Overschiestraat en zal gaan fungeren als brede school.

De brede school komt aan de zijde van de Overschiestraat in de onderste lagen, met daarboven woningen. Aan de westzijde worden woningen (op alle bouwlagen) gerealiseerd. Tussen de brede school en de woningen komt een speelterrein. De ruimte binnen het blok wordt groen ingericht. Onder de nieuwbouw in het westelijk deel komt een parkeervoorziening voor c.a. 150 parkeerplaatsen.

Voor wat betreft de bouwhoogte wordt aangesloten op de omgeving. Voor het westelijk deel wordt uitgegaan van zes bouwlagen en een hoogteaccent van 40 meter. Voor het oostelijk deel wordt uitgegaan van zes bouwlagen.

Er wordt in deelgebied A uitgegaan van het volgende programma:

- 175 woningen;
- 4.375 m² bvo sociaal cultureel/brede school.

De ingediende bouwaanvraag voor de nieuwbouw is in het bestemmingsplan overgenomen en vastgelegd door middel van een zogenaamde eindbestemming.

Binnen deelgebied B (rondom A10 West) wordt de A10, die nu nog een scheiding vormt tussen het oostelijk en westelijk deel van de Delflandpleinbuurt, geïntegreerd op verschillende niveaus. Het openen en zichtbaar maken van een nieuw plein naar de omliggende buurten aan de



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

westzijde van de A10 staat centraal in het plan. Het huidige Delflandplein wordt min of meer 'omgedraaid'. Momenteel ligt het plein 'met de rug' naar de omliggende buurten, het nieuwe plein krijgt juist zoveel mogelijk openheid. Vanaf de snelweg zal het gebied herkenbaar zijn door net naast de A10 twee markante torens te plaatsen. Daarnaast wordt via een passage onder de A10 een extra verbinding gelegd van het nieuwe plein aan de westzijde van de A10 met het gebied aan de oostzijde van de A10 en het oudere deel van de stad aan de overzijde van de Westlandgracht. Door de vernieuwing worden deze gebieden met elkaar verbonden, waardoor de buurt een nieuw hart krijgt en beter bereikbaar wordt.

In de plinten worden onder meer detailhandel, horeca, leisure, bedrijven en sociale- en zakelijke dienstverlening gevestigd. De winkels, horeca en dienstverlening vormen samen het winkelcentrum aan het Delflandplein. De winkels komen zoveel mogelijk aan de binnenkant van het plein. Het nieuwe winkelcentrum is groter en gevarieerder dan het huidige winkelcentrum. Onder de A10 worden gebouwde parkeervoorzieningen en een supermarkt gerealiseerd. Op de daken (op de plinten) kunnen sportaccommodaties, daktuinen en terrassen komen. Aan de zuidwestkant van de A10 komt bovenop de plint een parkeervoorziening ten behoeve van woningen of kantoren. Rondom het winkelplein wordt de plint twee bouwlagen hoog. Boven de eerste laag winkels komen ruimtes met onder meer voorzieningen voor de winkels, dienstverlening en leisure.

Voor de hogere verdiepingen wordt uitgegaan van (solitaire) middelhoge gebouwen in 10 woonlagen of 9 kantoorlagen. Direct langs de A10 worden twee hoge torens gerealiseerd. In één van de torens zal een hotel komen. Het naastgelegen HEM-hotel zal ook uitbreiden.

Aan de kant van de Rijswijkstraat komt aan de achterkant van de winkels op het Delflandplein een dienstencentrum. In het dienstencentrum komt een aantal voorzieningen voor zorg en welzijn. Er zit een gezondheidscentrum in met bijvoorbeeld een huisarts, tandarts en fysiotherapeut. Ook komt er een recreatie- en activiteitenruimte. Erboven komen woningen voor ouderen en gehandicapten.

Er wordt in deelgebied B uitgegaan van het volgende programma:

- 245 woningen;
- 40.000 m² bvo kantoren;
- 10.000 m² bvo bedrijven;
- 5.000 m² / 1.100 m² bvo winkels / horeca;
- 2.800 m² bvo leisure;
- 25.500 m² bvo hotel (inclusief bestaand);
- 3.500 m² bvo welzijn.

Ten aanzien van het bovenstaande programma wordt momenteel gezocht naar een ruimere invulling qua economische functies. Dat betekent dat er ook onduidelijkheid bestaat wanneer de ontwikkeling precies gaat starten.

De vastgestelde planvorming voor deelgebied B is in het bestemmingsplan vastgelegd middels een zogenaamde eindbestemming.

In deelgebied C (Westlandgracht) worden nieuwe woningen gerealiseerd. De bestaande school wordt gesloopt en verplaatst naar deelgebied A. De nieuwe bebouwing bestaat uit een schijf met een hoogte van circa 40 meter. Van het huidige niveauverschil tussen de Westlandgracht en de



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

“polder” van de Westelijke Tuinsteden wordt gebruik gemaakt om half verdiepte parkeervoorzieningen te realiseren. Het dak van de parkeergarage wordt ingericht als onderdeel van het woonpark (vegetatiedaken).

Er wordt in deelgebied C uitgegaan van het volgende indicatieve programma:

- 90 woningen.

Omdat er nog geen uitgewerkte planvorming voor deelgebied C gereed is, is in het bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen. Voor de flat Poeldijkstraat 2 t/m 261 en de maatschappelijke voorziening op Voorburgstraat 246 is uitgegaan van de bestaande situatie (conserverende bestemming).

In het uitwerkingsplan is genoemd dat er voor de deelgebieden A, B en C gezamenlijk een behoefte is aan circa 1.800 tot 2.000 parkeerplaatsen. Hiervan wordt een groot deel in gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd. De rest van de benodigde parkeerplaatsen worden in de openbare ruimte gerealiseerd.

Noordstrook

Dit deelgebied ligt tussen de Heemstedestraat en de Rijswijkstraat, ten westen van de A10. Het kantoorpand op de hoek van de Delflandlaan en de Heemstedestraat en het gebied ten zuiden daarvan blijven behouden. Het gebied ten westen van de Delflandlaan wordt reeds herontwikkeld waarbij het gebied voornamelijk een woonfunctie houdt.

Drie blokken zijn al gesloopt. Voor deze gronden is een bouwplan opgesteld waarvoor een omgevingsvergunning is verleend. Inmiddels is gestart met de bouw van drie u-vormige blokken met een bouwhoogte van 20 meter. Aan de Kwintsheulstraat komt een hoogteaccent van 40 meter.

Op de binnenterreinen worden half-ondergrondse parkeergarages aangelegd. Delen van de binnenterreinen worden ingericht als tuinen met kinderspeelplaatsen. De Loosduinenstraat zal worden ingericht als “speelstraat” voor kinderen. Daar mogen geen auto's komen.

Het bouwplan en de omgevingsvergunning hebben geen betrekking op de zone langs de Heemstedestraat. Hiervoor zal in een later stadium een bouwplan worden opgesteld, met als doel om de hierboven beschreven u-vormige blokken af te ronden tot gesloten bouwblokken. Hierdoor wordt de invloed van geluid vanaf onder meer de A10 en de Heemstedestraat tot het minimum beperkt. Tevens zal een aantal woningen worden voorzien van een dove gevel.

Er wordt voor de gehele Noordstrook uitgegaan van het volgende programma:

- 560 woningen (inclusief de toekomstige woningen aan de Heemstedestraat);
- 5.000 m² bvo bedrijven, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en kantoren.

Het bouwplan voor de nieuwbouw is in het bestemmingsplan overgenomen en vastgelegd door middel van een zogenaamde eindbestemming. Omdat er nog geen uitgewerkte planvorming voor de zone langs de Heemstedestraat gereed is, is voor deze zone in het bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Zuidblok

Dit deelgebied ligt tussen de Vlaardingenlaan en Voorburgstraat. De bestaande woonbebouwing zal worden gesloopt en worden vervangen door twee bouwblokken met gezamenlijke binnentuinen en gedeeltelijk privé-tuinen. Vanuit de binnentuinen zijn er doorzichten naar buiten. De basis voor het ontwerp is gelegd in samenwerking met een aantal huidige Zuidblokbewoners.

De standaardhoogte van de nieuwe gebouwen is 5 tot 6 lagen. Daarop zijn twee uitzonderingen: langs de Overschiestraat is ruimte voor een hoogte tot 12/13 bouwlagen en aan de binnenstraat (ter plekke van de huidige Rodenrijsstraat) kan de bebouwing lager worden dan 5 tot 6 lagen.

De bebouwing aan de binnenstraat bestaat uit losse elementen.

In de nieuwe opzet worden vier verschillende binnengebieden gemaakt (twee per blok). Hier is ruimte voor gemeenschappelijke tuinen en privé-tuintjes of -terrassen. Onder twee van de vier binnengebieden zijn parkeergarages gepland. Tussen de Vlaardingenlaan en de nieuwe bebouwing komt een groenstrook, ter begeleiding van de Vlaardingenlaan.

De huidige woonfunctie in het deelgebied zal ondanks de herontwikkeling worden gehandhaafd. Daarnaast zullen er langs de Overschiestraat twee bedrijfsruimtes komen. Er is 800 m² kleinschalige bedrijfsruimte opgenomen.

Er wordt uitgegaan van het volgende programma:

- 400 woningen;
- 800 m² bvo voor bedrijven;
- eventueel 1.450 m² bvo voor zorgwoningen;

Voor het Zuidblok is een bouwplan in voorbereiding. Het bouwplan voor de nieuwbouw is in het bestemmingsplan overgenomen en vastgelegd door middel van een zogenaamde eindbestemming.

Westland

Dit deelgebied betreft het complex woningen van De Alliantie in het zuidoosten van de Delflandpleinbuurt, tussen de Naaldwijkstraat en de Hoek van Hollandstraat. Voor het deelgebied is geen planvorming zodat er derhalve uit kan worden gegaan van de bestaande situatie (conserverende bestemming).

Maassluiszone

Dit deelgebied omvat de woontorens van Stadgenoot (voorheen Het Oosten) en van particuliere eigenaren-bewoners, aan het talud van de ringspoorlijn, de haakvormige complexen van de Key aan de Maassluisstraat en het kantoor aan de Heemstedestraat. In dit gebied vindt verkoop plaats van woningen in de torens aan bewoners. De torens en de in de torens aanwezige bedrijven worden gehandhaafd. De portieketagewoningen worden gesloopt.

Voor de vernieuwing van dit gebied zijn gebiedsspecifieke randvoorwaarden opgesteld, die door de stadsdeelraad op 28 mei 2008 zijn vastgesteld. Deze randvoorwaarden zijn leidend voor het door Far West op te stellen Uitwerkingsplan.

Voor de Maassluiszone wordt uitgegaan van het volgende nieuwbouwprogramma:

X Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt
X Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
X Toelichting
NV 16 november 2010

- 280 woningen (exclusief te handhaven woningen);
- minimaal 1.500 m² bvo en maximaal 14.500 m² bvo bedrijven/kantoren (afzonderlijke units van maximaal 250 m²)
- maximaal 150 m² horeca;

Er zal geen detailhandel, leisure en/of grootschalige kantoorruimte worden gerealiseerd.

Het groene karakter van de zone zal (deels) behouden blijven. Langs de spoorbaan wordt uitgegaan van het versterken van de ecologische hoofdstructuur.

Omdat er nog geen uitgewerkte planvorming voor de Maassluiszone gereed is, is voor deze zone in het bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen.

4.2 Staalmanpleinbuurt

Stedenbouwkundige structuur

In de stedenbouwkundige structuur van de Staalmanpleinbuurt worden in het vernieuwingsplan verschillende aanpassingen voorgesteld.



Afbeelding: Toekomstbeeld Staalmanpleinbuurt in Vernieuwingsplan (indicatief)



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010



Afbeelding: Woonmilieus Staalmanpleinbuurt in Plan Openbare Ruimte (indicatief)

In het POR wordt voor de Staalmanpleinbuurt genoemd dat een centraal gelegen grote parkruimte (Staalmanpark) de vele kleine stukjes groen moet vervangen. Het groene middengebied heeft in vergelijking met het Vernieuwingsplan een andere plek gekregen. De in het POR voorgestelde groene ruimte is groot genoeg om de te verplaatsen speeltuin te herhuisvesten.

De bebouwingstypologie voor de Staalmanpleinbuurt wordt blijkens het POR geïnspireerd op de huidige stempels. De woningen worden rond op het zuiden georiënteerde groene hoeven gegroepeerd.

De Johan Huizingalaan wordt ontwikkeld als stadsstraat, een beeldbepalende route binnen het stadsdeel. De spoorzone met kleinschalige kantoor- en bedrijfsfuncties biedt mogelijkheden tot verdichting door sloop/nieuwbouw en toevoeging van nieuwbouw. Hier is ruimte voor economische functies. Het groene karakter van het lint langs de spoorbaan blijft behouden.

Ter hoogte van het groene middengebied van de Staalmanpleinbuurt wordt een sterke menging van functies nagestreefd. Aan de "koppen" van de spoorzone is ruimte voor representatieve bebouwing. Door het bedrijvengebied wordt een wandelstrook gerealiseerd die een verbinding moet worden tussen het middengebied en de spoordijk.

De interne structuur van de Staalmanpleinbuurt zal op hoofdlijnen worden gehandhaafd. De hoefijzervorm, met daarbinnen complexen woningen, aansluitend op de bedrijven- en



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

kantorenzone langs het spoor zal herkenbaar blijven. De wooncomplexen worden op termijn aangepakt, waarbij ook verdichting zal plaatsvinden.

In het vernieuwingsplan wordt voor de Staalmanpleinbuurt voorzien in maximale bouwhoogten variërend van 6 tot 7 bouwlagen en daarnaast hoogteaccenten langs onder meer de Johan Huizingalaan. De bebouwing in het gebied wordt beduidend lager dan in de Delflandpleinbuurt.

Functies

In de Staalmanpleinbuurt komen tussen de 1.000 - 1.150 woningen door sloop/nieuwbouw en/of renovatie.

Er wordt circa 11.000 m² aan kleinschalige bedrijfsruimte aan het gebied toegevoegd. De voormalige winkelruimte aan het Staalmanplein wordt getransformeerd. Andere functies die bijdragen aan een levendige en veilige openbare ruimte worden aan het Staalmanplein toegevoegd.

Er wordt een bedrijfsverzamelgebouw met minimaal 20 kleine units gerealiseerd voor startende ondernemers.

Er komt een Community Center waarin een school wordt geplaatst en een buurtontmoetingscentrum en een kinderdagverblijf. De school vervangt de huidige Professor Einsteinschool en wordt een zogenaamde brede school. Dat betekent dat er buiten de lessen ook andere activiteiten in het gebouw plaatsvinden. Tevens komt er een moskee in het gebied.

Ook worden er sport- en spelvoorzieningen voor kinderen aangelegd. De situering vindt bij voorkeur plaats nabij de brede school of de buurtontmoetingsruimte.

Hart Staalmanpleinbuurt

Het gebied "Hart Staalmanpleinbuurt" (deelgebied 1) wordt als eerste ontwikkeld. Voor het Hart is een uitwerkingsplan opgesteld, welke in november 2003 is vastgesteld. In de onderstaande tekst worden de hoofdpunten uit dit Uitwerkingsplan voor wat betreft de beoogde stedenbouwkundige en functionele structuur beschreven.

Het Uitwerkingsplan voor het Hart Staalmanpleinbuurt is na vaststelling nog aangepast omdat de vraag naar kantoren intussen was afgenomen. Er komt nu meer kleinschalige bedrijfsruimte en er worden meer woningen gebouwd.

Het Hart Staalmanpleinbuurt kent een onderverdeling naar twee gebieden. Het gebied ten westen van de Ottho Heldringstraat, tussen de Wilhelmina Druckerstraat, Elisabeth Boddaertstraat en Henri Dunantstraat heet het Hart. Het gebied ten oosten van de Ottho Heldringstraat, tussen de Plesmanlaan, het spoor en Aletta Jacobslaan heet De Parade (dit werd voorheen de Spoorzone genoemd).

Hart

Het schoolgebouw is inmiddels gesloopt zodat het gebied vrij is voor herontwikkeling. Aan de noordkant van het hart wordt het nieuwe Staalmanpark gerealiseerd. Het park kent drie zones:

- een speel- en ontdekzone met speeltoestellen voor kleine kinderen;



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- een rustige familie-zitzone met fontein annex pierebadje, verschillende picknickplekken en een grote gezamenlijke bank;
- een sport- en activiteitenzone met o.a. een verdiept gelegen (sport)veld, multifunctionele tribune die ook te gebruiken is voor presentaties en optredens, een bijzonder speelobject, een plek voor jongeren met fel gekleurde bankjes en een kunstobject.

Ten zuiden van het Staalmanpark wordt voorzien in woningen, een Community Center met brede school, een kinderdagverblijf en een Buurtontmoetingsruimte, een zeer brede trap naar het plein, dat aangrenzend is aan het Community Center, een moskee en een stallinggarage ten behoeve van de koopwoningen.

Deze nieuwbouw heeft een noord-zuid gerichte strokenstructuur en sluit wat dat betreft aan op de reeds aanwezige bebouwing in de Staalmanpleinbuurt. De route over de brede trap, het plein, langs het kinderdagverblijf, de tuinen en ingangen van de woningen, is openbaar toegankelijk en verbindt het Staalmanpark met Henri Dunantstraat. De bebouwingshoogte van de stroken sluit aan bij de bestaande woonbebouwing en is maximaal 6 lagen hoog.

Er wordt uitgegaan van het volgende indicatieve programma:

- 135 woningen;
- 5.100 m² bvo maatschappelijke voorzieningen.

Voor het "Hart" is inmiddels een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 doorlopen. Aan de hand van deze vrijstellingsprocedure is er een omgevingsvergunning verleend. In het voorjaar van 2008 is gestart met de bouw. Het bouwplan voor de nieuwbouw is in het bestemmingsplan overgenomen en vastgelegd door middel van een zogenaamde eindbestemming.

Parade (voorheen Spoorzone)

De Parade is in de bestaande situatie eveneens voor een groot deel onbebouwd. De drie bedrijfsgebouwen aan de noordkant van de spoorzone en het kantoorpand aan de O. Heldringstraat 41-43 zijn buiten het plangebied van het Uitwerkingsplan gelaten. Voor deze bedrijfsgebouwen en kantoorpand zijn nog geen randvoorwaarden vastgesteld.

Als randvoorwaarde voor de te realiseren nieuwbouw in de spoorzone geldt dat de gebouwen een geluidswerende functie vervullen ten opzichte van het direct ten oosten ervan gelegen spoor. Hierdoor wordt de geluidsbelasting op de gevels van de "tweedelijnsbebouwing" tot het minimum beperkt. De bebouwing direct aan het spoor zal daarom hoger zijn dan de ten westen hiervan gelegen bebouwing. De bebouwing wordt tevens zoveel mogelijk aaneengesloten gerealiseerd. Openingen zijn mogelijk, maar dan in een verhouding van 1:2 (breedte opening: diepte bebouwing).

De bebouwing volgt de strakke rooilijn aan de O. Heldringstraat. De rooilijn aan de spoorzijde is minder strak.

Er komen vier woonblokken, variërend van zeven tot elf verdiepingen hoog, met op de begane grond kleine bedrijfsruimtes. Tevens wordt er een zorggebouw gerealiseerd van twaalf verdiepingen, bestemd voor 66 psychogeriatrische bewoners. In het zorggebouw komen ook zorggerelateerde voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een huisarts of fysiotherapeut. Daarnaast is er een recreatieruimte met restaurant en mogelijkheden voor dagverzorging.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Via het zorggebouw worden ook 35 zorggerelateerde woningen ontsloten, waarvan 7 rowo woningen en 35 wibo woningen (rowo: rolstoelwoning, wibo: wonen in beschermde omgeving).

Er wordt uitgegaan van het volgende programma:

- 220 woningen;
- 5.000 m² bvo bedrijfsruimte;
- 5.600 m² bvo zorgprogramma met bijbehorende zorgwoningen;
- 500 m² bvo horeca (buurtrestaurant).

Voor de "Parade" is inmiddels een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 doorlopen. Aan de hand van deze vrijstellingsprocedure is er een omgevingsvergunning verleend. In het voorjaar van 2008 is gestart met de bouw. Het bouwplan voor de nieuwbouw is in het bestemmingsplan overgenomen en vastgelegd door middel van een zogenaamde eindbestemming.

De drie bedrijfsgebouwen aan de noordkant en het kantoorgebouw aan de zuidkant zullen ook worden herontwikkeld. Er zal worden aangesloten op de bouwhoogtes voor de Parade. Ook zullen woningen worden toegestaan. Omdat er nog geen uitgewerkte planvorming voor deze twee zones gereed is, is voor deze zones in het bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen.

Hoefijzer

Dit deelgebied omvat de woningen in het noorden, westen en zuiden van de Staalmanpleinbuurt (de 'contramal' van het Hart & de Spoorzone). Het bestaat uit drie ruimtelijke eenheden of ensembles met eigen kenmerken.

Voor het Hoefijzer is eind 2009 een Uitwerkingsplan vastgesteld.

De Staalmanpleinbuurt krijgt een groenstedelijk karakter, wat betekent dat het veel groen krijgt en een ruime opzet. Het gebied wordt levendig, veilig en aantrekkelijk, met ruimte voor wonen, werken en sociale functies.

Bij de ruimtelijke uitwerking van dit deelgebied zal nadrukkelijk worden uitgegaan van het behoud van de groenstedelijke karakteristieken, met name de openheid van de bouwblokken. Een deel van de bebouwing blijft behouden. Deze bebouwing blijft dan 5 bouwlagen hoog. De bebouwing langs de randen wordt 6 lagen hoog, in het binnengebied komen juist veel grondgebonden woningen van 3 lagen hoog. Aan de Johan Huizingalaan komt, waar nu het Staalmanplein is, een bijzonder gebouw van ongeveer 8 lagen (maximaal 30 meter hoog).

De bebouwing langs de Johan Huizingalaan en de Plesmanlaan zal bestaan uit een grotendeels gesloten straatwand. Langs het water van de Aletta Jacobslaan zullen grondgebonden woningen gerealiseerd worden, terwijl de waterrand en het pad openbaar zullen zijn. De brede noord-zuidstraten bieden vanaf de Aletta Jacobslaan en het pad langs het water zicht op de buurt en het groen.

Het Hoefijzer blijft in de eerste plaats een gebied waar gewoond wordt. Menging met werken vindt aan de randen plaats, bij de Johan Huizingalaan en/of bij het Staalmanpark.

Er wordt uitgegaan van het volgende indicatieve programma:

- 690-780 woningen;



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- 6.250 m² bvo voor voorzieningen en bedrijven.

Het op 11 november 2009 vastgestelde Uitwerkingsplan Staalmanpleinbuurt-Hoefijzer biedt nog enige ruimte. Er is daarom in het bestemmingsplan gekozen voor een uit te werken bestemming.

4.3 Verkeer

Autoverkeer

De Johan Huizingalaan is in het Beleidskader Hoofdnetten van dIVV en het beleid voor de Westelijke Tuinsteden (Aanvullingen Richting Parkstad 2015) aangewezen als “Hoofdnet Auto” (zie ook paragraaf 3.4). De Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan en de Heemstedestraat zijn in de Aanvullingen Richting Parkstad 2015 aangewezen als “Overige Gebiedsontsluitingsweg”. De overige wegen in het plangebied zijn 30 km/u wegen.

In dit bestemmingsplan wordt voorzien in een verdichting van bebouwing en dus in een toename van de verkeersdruk. Voor de Westelijke Tuinsteden is door dIVV een verkeersmodel gemaakt. Het Verkeersmodel Westelijke Tuinsteden is een locatiemodel waarin het verkeersbeeld van de vier tuinsteden Osdorp, Geuzenveld, Bos en Lommer en Slotervaart voor de huidige en toekomstige situatie is beschreven. Basis is het Amsterdamse verkeersmodel Genmod, verfijnd en aangevuld met lokale informatie en uitgangspunten. In de prognosejaren zijn de veranderingen in socio-economische gegevens en infrastructurele aanpassingen meegenomen zoals deze bij de verschillende projecten zijn verondersteld.

Voor de Delflandpleinbuurt en Staalmanpleinbuurt zijn de stedelijke vernieuwingsprojecten zoals die in 2006 bekend waren opgenomen in het model. De ontwikkeling van de projecten kent een zekere dynamiek. Anno 2009 is er een genuanceerder beeld te geven over wat in het gebied gaat veranderen dan in 2006. De verwachting is dat de verkeersproductie binnen de geconstateerde marges blijft, aangezien er meer verdicht wordt dan in 2006 was voorzien maar er ook minder gesloopt zal gaan worden.

In de Staalmanpleinbuurt zullen de woonstraten niet langer op de Johan Huizingalaan uitkomen. De Staalmanpleinbuurt zal een hoofdontsluiting krijgen via de Ottho Heldringstraat. De woonstraten worden via een lus met de Ottho Heldringstraat verbonden. In alle straten geldt een maximum snelheid van 30 kilometer.

Ook de Delflandpleinbuurt komt onder het 30 kilometerregime te vallen. De buurt behoudt wel een open verkeersstructuur. De buurt zal vanaf de Heemstedestraat te bereiken zijn via de Poeldijkstraat, Delflandlaan en de Maassluisstraat en vanaf de Vlaardingenlaan via de Naaldwijkstraat, Overschiestraat en de Maassluisstraat.

Voor het Delflandplein staat een goede bereikbaarheid centraal. De auto's voor de parkeergarages onder het Delflandplein en omgeving worden via de Rijswijkstraat en Voorburgstraat in oostelijke richting geleid. Voldoende opvangcapaciteit bij de ingangen van de parkeergarages moet opstoppingen op straat voorkomen. De bajonet in de overgang van de Delflandlaan via de Rijswijkstraat naar de Overschiestraat wordt gehandhaafd. Ter hoogte van het Delflandplein wordt de Overschiestraat afgesloten en in een klinkerverharding uitgevoerd zodat het verblijfskarakter van het hart van deze buurt wordt benadrukt

De Loosduinstraat zal een autovrij-gebied worden en daardoor niet meer voor autoverkeer toegankelijk zijn. De Kwintheulstraat zal een doodlopende straat tussen de nieuwe



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Noordblokken worden en derhalve niet meer zijn aangesloten op de Heemstedestraat. De Rodenrijkstraat zal een doodlopende straat tussen de nieuwe Zuidblokken worden en derhalve niet meer zijn aangesloten op de Vlaardingenlaan. De Overschiestraat zal afsluitbaar zijn voor auto's. De Overschiestraat is wel te gebruiken voor laden en lossen van de voorzieningen in het Hart Delflandplein.

Verkeersberekeningen wijzen op voldoende doorstroming in de drukste uren en op een minimale hoeveelheid sluipverkeer door de buurt.

De verkeersveiligheid is binnen het gebied gewaarborgd doordat alle wegen conform duurzaam veilig erfgoedswegen zullen worden ingericht. De wegen aan de rand van het gebied, de Vlaardingenlaan, Aletta Jacobslaan, Heemstedestraat en Johan Huizingalaan zijn duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen.

De aansluiting op de A10 ter hoogte van de Henk Sneevlietweg ligt net buiten het plangebied maar is via de rotonde Vlaardingenlaan/ Overschiestraat rechtstreeks bereikbaar. De verkeersafwikkeling ter plaatse zal mede afhangen van de doorstroming op de A10.

Parkeren

Door de verdichting van de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt is een toename van het aantal parkeerplaatsen nodig. Deze toename wordt in dit plangebied enerzijds gecreëerd door parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk te maken en anderzijds gebouwde parkeervoorziening toe te staan in nieuwbouw.

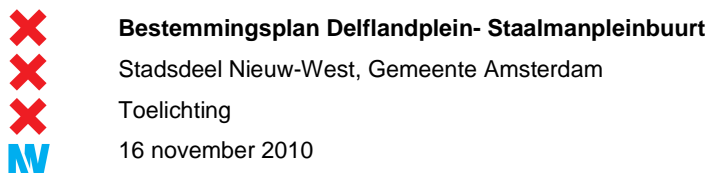
Voor de Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt is een parkeerbalans opgesteld (d.d. 31 december 2008). In de parkeerbalans is voor elk deelgebied de verwachte vraag naar parkeerplaatsen berekend. Op basis van de vastgestelde parkeernormen voor woningen en voorzieningen wordt een verdeling van die vraag gemaakt naar garageparkeren en maaiveldparkeren.

In de parkeerbalans is uitgegaan van de volgende parkeernormen:

- nieuwbouw marktsector woningen (inclusief bezoekers): 1,25 parkeerplaats per woning (1 parkeerplaats per woning voor bewoners + 0,25 parkeerplaats per woning voor bezoekers);
- nieuwbouw sociale sector woningen (inclusief bezoekers): 1 parkeerplaats per woning;
- bedrijven en kantoren: 1 parkeerplaats per 125 m² bvo;
- hotel: 0,5 parkeerplaats per kamer;
- voorzieningen: 1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Van de parkeerplaatsen ten behoeve van nieuwe gebouwen zal minimaal 70 tot 80% als gebouwde parkeervoorziening dienen te worden gerealiseerd (afhankelijk van het type gebied).

Ten aanzien van de benodigde parkeerplaatsen op straat geldt dat het grootste deel daadwerkelijk op straat kan worden gerealiseerd. Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat het werkelijk aantal benodigde parkeerplaatsen op straat lager zal zijn vanwege dubbelgebruik van parkeerplaatsen op straat. De vraag naar parkeerplaatsen van verschillende functies valt namelijk veelal niet samen in de tijd. Daardoor is het niet noodzakelijk om rekening te houden met de maximale parkeervraag van de afzonderlijke functies. Indien rekening wordt gehouden met dubbelgebruik is er op een doordeweekse werkdag (drukste moment) een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerdruk op straat bedraagt in dat geval naar verwachting circa 90%.



Er is in de parkeerbalans geen rekening gehouden met dubbelgebruik voor gebouwd parkeren omdat dat in de praktijk lastig te regelen is.

In het plangebied zullen diverse fietsenstallingen worden gerealiseerd.

Langzaam verkeer

In het plangebied kan worden gefietst langs alle wegen. Aan de Johan Huizingalaan, de Aletta Jacobslaan/Vlaardingenlaan en de Heemstedestraat/Plesmanlaan zijn gescheiden fietspaden aangelegd.

In het plangebied bevinden zich diverse looproutes naar de metrohaltes Heemstedestraat en Sneevlietweg. Door de te realiseren onderdoorgang onder de A10 ontstaat een nieuwe aantrekkelijke looproute in oost-westrichting.

Openbaar vervoer

In en nabij het plangebied liggen twee metrohaltes, Heemstedestraat en Sneevlietweg. Het gebied heeft hiermee een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met onder meer de Zuidas en de binnenstad. Voorts zorgt de metro-verbinding voor een directe aansluiting op onder meer het nabijgelegen NS-station Lelylaan.

Het gebied is via de Aletta Jacobslaan / Vlaardingenlaan, de Heemstedestraat en de Johan Huizingalaan ontsloten door diverse busverbindingen. Over de Heemstedestraat, Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan lopen tramverbindingen.

Door de in dit bestemmingsplan toegestane verdichting wordt de goede bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer optimaal benut.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

5. MILIEUASPECTEN

5.1 M.e.r./me.r.-beoordeling

Voor grootschalige ontwikkelingen op het gebied van woningen, bedrijvigheid en infrastructuur geldt het Besluit milieu-effectrapportage 1994. Daarin is aangegeven dat in bepaalde gevallen een milieu-effectrapportage moet worden opgesteld, waarin wordt aangegeven wat de gevolgen zijn van de ontwikkelingen voor het milieu. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Als een project valt onder de MER-beoordeling wordt gekeken naar de kenmerken van het project, de cumulatie met andere projecten, de ligging van het project en de kenmerken van het potentiële effect van het project. Voor de MER-beoordelingsplichtige projecten hoeft niet in alle gevallen een MER te worden gemaakt: er moeten bijzondere omstandigheden aanwezig zijn die dat noodzakelijk maken.

Woningen

Volgens het Besluit milieu-effectrapportage 1994 moet er voor een ruimtelijk plan (zoals een bestemmingsplan of een uitwerkingsplan) dat de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied binnen de bebouwde kom mogelijk maakt worden beoordeeld of er een milieu-effectrapportage (mer) opgesteld dient te worden. Wanneer de bouw van 4.000 woningen of meer mogelijk wordt gemaakt, dient een mer te worden opgesteld.

In dit bestemmingsplan wordt een substantiële toename van het aantal woningen mogelijk gemaakt. In de huidige situatie zijn er 2.407 woningen aanwezig binnen de te ontwikkelen gebieden van de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt. In de stedenbouwkundige planvorming wordt uitgegaan van een toename van minder dan 1.000 woningen. Het totaal aantal woningen binnen de te ontwikkelen gebieden zal niet meer dan 3.250 bedragen.

Gezien de toename van het aantal woningen, is er geen mer of mer-beoordelingsplicht aan de orde.

Stadsproject

Volgens het Besluit milieu-effectrapportage bestaat er een mer-beoordelingsplicht wanneer voor de uitvoering of wijziging van een stadsproject in de gevallen dat wordt voorzien in de realisatie van een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer. Ook wanneer de stadslocatie een oppervlak van meer dan 100 hectare heeft is een mer-beoordelingsplicht aan de orde.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingplan bestrijkt circa 66 hectare. Dit is aanzienlijk minder dan de bovengenoemde 100 hectare.

In het Vernieuwingsplan wordt uitgegaan van een toename van economische functies (kantoren, bedrijven, winkels, horeca en commerciële voorzieningen) van 79.090 m² voor het gehele plangebied. Het totale oppervlak ten behoeve van economische functies is dan circa 167.000 m². De realisatie van meer dan 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak wordt niet voorzien, omdat dit niet past binnen het beoogde karakter en leefmilieu van het gebied. Er is vanuit dit oogpunt geen mer-beoordelingsplicht aan de orde.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Recreatieve voorzieningen

Volgens het Besluit milieu-effectrapportage 1994 dient een mer-beoordelingsplicht te worden uitgevoerd wanneer er in een ruimtelijk plan een recreatieve voorziening wordt toegestaan die meer dan 250.000 bezoekers per jaar aantrekt. Uit jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat het begrip "recreatieve voorziening" ruim moet worden opgevat. Hieronder kunnen onder meer ook een museum of een daghorecabedrijf worden gerekend.

In dit bestemmingsplan zijn functies toegestaan die kunnen vallen onder het (ruime) begrip "recreatieve voorzieningen". Het gaat hier onder meer om sociaal-culturele voorzieningen en horecavoorzieningen. In de stedenbouwkundige planvorming wordt niet uitgegaan van recreatieve voorzieningen waarvan redelijkerwijs mag worden verwacht dat deze 250.000 of meer bezoekers per jaar zullen trekken. Dergelijke voorzieningen passen niet binnen het beoogde karakter van de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt. In de voorschriften is vastgelegd dat recreatieve voorzieningen met zulke grote bezoekersaantallen zijn uitgesloten.

Geconcludeerd kan worden dat in dit bestemmingsplan geen mer-plichtige of mer-beoordelingsplichtige activiteiten worden toegestaan.

5.2 Geluid

Wegverkeersgeluid

Conform de Wet geluidhinder is bij de realisatie of het in het bestemmingsplan mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) verplicht akoestisch onderzoek uit te voeren als deze bestemmingen binnen de een geluidzone van een weg vallen. Voor het akoestisch onderzoek zijn alleen de wegen van belang waar een maximum snelheid van 50 kilometer per uur of meer geldt. Voor 30 kilometer zones hoeft conform artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

De voorkeurgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB. Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Bij de gemeenteraad van Amsterdam kan ontheffing worden aangevraagd tot 53 dB (in geval van buitenstedelijke wegen) dan wel 63 dB (in geval van binnenstedelijke wegen). Hiervoor dient een akoestische procedure doorlopen te worden.

Voor het plangebied is de geluidsbelasting afkomstig van de volgende wegen van invloed:

- Rijksweg A10;
- Aletta Jacobslaan / Vlaardingenlaan;
- Heemstedestraat / Plesmanlaan;
- Henk Sneevlietweg;
- Johan Huizingalaan;
- Koningin Wilhelminaplein.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

De Rijksweg A10 heeft een geluidszone van 600 meter aan weerszijden van de weg. De overige wegen hebben een geluidszone van 200 meter aan weerszijden van de weg.

Door Cauberg-Huygen is akoestisch onderzoek verricht om te bezien welke geluidsbelastingen de nieuwe (en bestaande) geluidsgevoelige functies in het plangebied op de gevel zullen ondervinden (december 2009, zie bijlage). Daaruit blijkt dat een aantal nieuwe geluidsgevoelige functies een geluidsbelasting zal ondervinden die hoger is dan de voorkeurgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor de gevallen dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde kan door het dagelijks bestuur ontheffing worden verleend. Voor de gevallen dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en hoger dan de maximale ontheffingswaarde geldt dat de nieuwe geluidsgevoelige functies alleen gerealiseerd kunnen worden indien de nieuwe geluidsgevoelige functies worden voorzien van een dove gevel. Tevens dienen alle nieuwe woningen conform het gemeentelijk beleid te zijn voorzien van een stille zijde. Dat is een gevel die een geluidsbelasting ondervindt die lager is dan de voorkeurgrenswaarde. Aan deze zijde kunnen ruimtes als slaapkamers worden gesitueerd. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat het realiseren van een stille zijde mogelijk is.

Naar aanleiding van bespreking van het akoestisch onderzoek in het TAVGA is een nader onderzoek verricht naar een deel van het Hart Delflandplein. Doel van het nader onderzoek was om na te gaan wat het effect van de geluidsbelasting vanwege de A10 zou zijn indien er een andere verkaveling zou worden toegepast in het Hart Delflandplein. Uit het nadere onderzoek blijkt dat het toepassen van een gesloten wand langs de A10 geen aanvullend voordeel biedt voor andere, westelijk gelegen locaties aangezien de geluidsbelastingen hier niet wezenlijk verder afnemen.

Voor de gevallen dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde zal door het dagelijks bestuur een hogere waarde worden vastgesteld. Het ontwerp-besluit hogere waarden zal tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

In het bestemmingsplan is een nadere eisenregeling opgenomen waardoor het dagelijks bestuur bevoegd is nadere eisen te stellen bij nieuwe geluidsgevoelige functies teneinde een dove gevel of vliesgevel te realiseren. Ook bij de uit te werken bestemmingen is het realiseren van een dove gevel, daar waar noodzakelijk, als verplichting opgenomen. Ook het realiseren van een stille zijde is als verplichting opgenomen. Dat is een gevel die een geluidsbelasting ondervindt die lager is dan de voorkeurgrenswaarde.

Spoorweggeluid

Ter weerszijden van de spoorweg ligt een geluidszone van circa 400 meter voor spoorwegen en metro. Binnen de zone is akoestisch onderzoek voor geplande geluidsgevoelige bebouwing verplicht. De voorkeurgrenswaarde voor spoorweglawaai is 55 dB voor woningen en 53 dB voor overige geluidsgevoelige bestemmingen. De maximum ontheffingswaarde voor spoorweglawaai is 68 dB.

Door Cauberg-Huygen is akoestisch onderzoek verricht om te bezien welke geluidsbelastingen de nieuwe (en bestaande) geluidsgevoelige functies in het plangebied op de gevel zullen ondervinden (december 2009, zie bijlage). Daaruit blijkt dat een aantal nieuwe geluidsgevoelige



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

functies een geluidsbelasting zal ondervinden die hoger is dan de voorkeurgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor de gevallen dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde kan door het dagelijks bestuur ontheffing worden verleend. Voor de gevallen dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en hoger dan de maximale ontheffingswaarde geldt dat de nieuwe geluidsgevoelige functies alleen gerealiseerd kunnen worden indien de nieuwe geluidsgevoelige functies worden voorzien van een dove gevel. Tevens dienen alle nieuwe woningen te zijn voorzien van een stille zijde.

Bij de uit te werken bestemmingen is het realiseren van een dove gevel, daar waar noodzakelijk, als verplichting opgenomen. Ook het realiseren van een stille zijde is als verplichting opgenomen.

Voor de gevallen dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde zal door het dagelijks bestuur een hogere waarde worden vastgesteld. Het ontwerp-besluit hogere waarden zal tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Industriegeluid

Een deel van het plangebied ligt binnen de geluidscontouren rondom industrieterrein Schiphol-Oost en industrieterrein De Schinkel. Het gaat om de zuidwestkant van de Staalmanpleinbuurt. Tevens ligt een deel van het plangebied binnen de geluidscontour van het IBM-terrein.



Afbeelding: geluidszones industrieterreinen (bron geluidsbelastingskaart industrie, DMB)

Deze geluidscontouren komen overeen met de op basis van verleende milieuvergunningen (Wet milieubeheer) vastgestelde 50 dB(A) zones rondom industrieterreinen. Ten aanzien van



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

industrielawaai vanwege industrieterrein “Schiphol-Oost” geldt dat er krachtens artikel 62 van de Wet geluidhinder bij besluit van 15 december 1998, nr. 98-919983 door Gedeputeerde Staten ten behoeve van dit industrieterrein een saneringsprogramma is vastgesteld. Hierin is voor alle bedrijven een saneringsdoelstelling vastgelegd in de vergunningsvoorschriften. Tevens zijn nieuwe geluidscontouren bepaald. Het plangebied van het bestemmingsplan is gelegen buiten de 50 dB(A)-contour na sanering. Er wordt daarmee voldaan aan de voorkeurgrenswaarde.

Voorts ligt een kleine strook aan de zuidkant van het plangebied binnen de geluidszone voor industriegeluid afkomstig van industrieterrein De Schinkel en het IBM-terrein. In de in het plangebied gelegen deel van de geluidszones zijn geen geluidsgevoelige functies aanwezig en dergelijke functies worden ook niet mogelijk gemaakt.

Luchtvaartgeluid

Het plangebied is deels gelegen binnen de zogenaamde 20 Ke-contour van Schiphol. Ten aanzien van de 20 Ke-contour geldt dat in het gebied dat binnen de 20 Ke-contour is gelegen en binnen de rode contour op de streekplankaart is aangeduid als ‘Stedelijk gebied’(inclusief de kleine kernen) woningbouw, (vervangende) nieuwbouw, herstructurering, functieverandering naar woningbouw, e.d. is toegestaan. De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwontwikkelingen vinden allen plaats binnen de rode contour en binnen ‘Stedelijk gebied’.

Voor het vliegtuiglawaai is verder het Luchthaveninddelingsbesluit toetsingskader. Zie in dat verband hoofdstuk 6 (onder c. toegestane functies).

Cumulatieve geluidbelasting

Indien de voorkeurgrenswaarde van meer dan twee geluidsbronnen (bijvoorbeeld zowel spoorweg- als wegverkeerslawaai) wordt overschreden moet op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder de gecumuleerde geluidbelasting in de overwegingen worden betrokken. Dit is aan de orde in het plangebied.

Uit het akoestisch onderzoek van Cauberg-Huygen (zie bijlage) blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting nergens hoger dan 3 dB ten opzichte van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde zal zijn. Er wordt daarmee voldaan aan het gemeentelijk beleid en er zijn geen maatregelen nodig in verband met cumulatie.

5.3 Bodem

Volgens de Bodemkwaliteitskaart voor het stadsdeel bestaat de bodem van de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt uit licht verontreinigde grond (zone 1). Dit betekent dat voor de verplaatsing van grond naar andere gebieden binnen zone 1 en 2 van het stadsdeel alleen een melding aan de dienst Milieu en Bouwtoezicht nodig is, indien via historisch onderzoek geen lokale verontreinigingen zijn vastgesteld.

Door de dienst Milieu en Bouwtoezicht is voor het gehele plangebied inventariserend historisch bodemonderzoek en een aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. Op enkele plaatsen



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

bevinden zich huisbrandolietanks. Verder bleek uit de onderzoeken dat er op dit moment geen aanleiding is om reeds acties te ondernemen. Minimaal een half jaar voor de bouwactiviteiten starten moet er een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd worden. Uitgangspunt is dat bij de uitvoering van het plan vrijkomende grond voor een zo groot mogelijk deel wordt hergebruikt binnen het plangebied of elders binnen Parkstad. Dit is kostenbesparend en beperkt milieubelastende transporten met grond. Het opstellen van een grondbalans zal hierbij inzicht geven in de vrijkomende en benodigde grondstromen.

5.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit) in werking getreden. Hierin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor wat betreft een zestal stoffen. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is ingetrokken.

In de Wet luchtkwaliteit worden strenge normen gesteld aan de luchtkwaliteit, voor wat betreft een zestal stoffen. Hierbij geldt voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood dat een overschrijding ervan in Nederland niet of nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe nabijheid van drukke snelwegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes (fijn stof) wordt eveneens op diverse locaties (met name langs drukke wegen) overschreden.

In de Wet luchtkwaliteit is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet luchtkwaliteit opgenomen "grenswaarden" zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

In november 2009 is door Cauberg-Huygen een onderzoek luchtkwaliteit verricht (zie bijlage). In het onderzoek zijn op grond van de verkeersintensiteiten, de wegkenmerken en de positie van het wegvak ten opzichte van de A10-West receptorpunten bepaald die samen een representatief beeld geven van de kwaliteit van de lucht in de autonome situatie en de kwaliteit van de luchtkwaliteit indien de voorgenomen ontwikkelingen worden gerealiseerd. Bij de overige wegen:

- leidt realisatie van het plan niet tot een toename van het aantal verkeersbewegingen en derhalve ook niet tot een toename van de emissies;
- zijn de verkeersintensiteiten en de wegkenmerken zodanig dat de concentraties zoals berekend langs de onderzochte wegen een worst case beeld geven van de concentraties langs niet-onderzochte wegen.

Ten aanzien van het te realiseren programma dat in het onderzoek luchtkwaliteit als uitgangspunt is gehanteerd wordt nog opgemerkt dat dit programma zekerheidshalve ruimer is dan hetgeen in het bestemmingsplan als maximum is vastgelegd. Daardoor is in het onderzoek sprake van een overschatting omdat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in de praktijk lager zal zijn.

Uit de berekeningen blijkt dat na realisatie van het onderhavige project:

- de (jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde) grenswaarden voor fijn stof op de relevante receptorpunten niet worden overschreden;



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- de (jaargemiddelden en uurgemiddelde) grenswaarden c.q. plandrempels voor NO₂ op de relevante receptorpunten niet worden overschreden.

Op basis van de berekeningsresultaten wordt in het onderzoek geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling van de Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt. De berekeningen tonen aan dat voor de wegen waar realisatie van de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen wordt voldaan aan het gestelde in artikel 5.16, eerste lid onder a van de luchtkwaliteitseisen. Langs de wegen waar de verkeersintensiteit gelijk blijft of zelfs afneemt, wordt voldaan aan het gestelde in artikel 5.16, eerste lid, onder b sub 1 van de luchtkwaliteitseisen. Derhalve wordt voldaan aan hetgeen is gesteld in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Hiermee vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de doorgang van het plan.

Wel is er in 2010 sprake van dat op sommige locaties een overschrijding dreigt, met name dichtbij de A10-West. Dat betekent dat in verband met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen, zie paragraaf 3.1) zorgvuldig moet worden overwogen wat de mogelijkheden zijn van het realiseren van gevoelige bestemmingen (gebouwen ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, verzorgingstehuizen, verpleegtehuizen, bejaardenhuizen of een gebouw dat is bedoeld als een combinatie van deze functies) op locaties die minder dan 300 meter van de A10-West zijn gelegen. Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk op locaties die in een zone van 300 meter van de A10-West (Einsteinweg) zijn gelegen.

5.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid inrichtingen

Op 28 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. In het besluit zijn richtlijnen opgenomen voor het bouwen en handhaven van gevoelige bestemmingen zoals woningen in de buurt van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen.

In het besluit is onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden vastgesteld, waarvan niet mag worden afgeweken. Dit houdt in dat voor bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen, waaronder LPG stations, moet worden berekend waar de risico-contouren lopen. Voor het plaatsgebonden risico is de PR contour 10⁻⁶ (kans 1 op 1 miljoen) per jaar vastgesteld als grenswaarde. Nieuwe gevoelige bestemmingen mogen uitsluitend buiten deze PR 10⁻⁶ contour worden gebouwd. In het plangebied zijn ter plaatse geen inrichtingen die onder het besluit externe veiligheid inrichtingen vallen. In het vernieuwingsplan is ook geen mogelijkheid opgenomen om een dergelijke inrichting toe te staan. Het plangebied is evenmin gelegen binnen een invloedsgebied of PR 10⁻⁶ contour van een buiten het plangebied gelegen Bevi inrichting. Een onderzoek naar de externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen is derhalve niet noodzakelijk.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Externe veiligheid vervoer

Een strook van 200 meter vanaf de (ring-) spoorlijn valt onder de veiligheidszone voor spoorwegen, in verband met het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plangebied van dit bestemmingsplan valt daarom deels binnen deze zone. In de bestaande (feitelijke) situatie worden echter geen gevaarlijke stoffen over het betreffende spoor vervoerd. Een risico onderzoek is daarom niet aan de orde.

De Schinkel/Kostverlorenvaart is een alternatieve route voor vloeibare stoffen indien de leidingen van en naar Schiphol om een bepaalde reden buiten werking zijn. De risico's van dergelijk transport zijn dermate laag en de afstand van deze route tot het plangebied is dermate groot dat er geen gevolgen zijn voor het plangebied.

De A10 is een gevaarlijke stoffenroute. Langs deze route ligt een veiligheidszone van 50 meter (ter weerszijden van de wegrand). Binnen deze zone is krachtens de circulaire Risiconormering een onderzoek naar het individuele risico verplicht voor geplande risicogevoelige bebouwing. Binnen een zone van 200 meter ter weerszijden van de weg wordt een onderzoek naar groepsrisico aanbevolen. Het plangebied valt daarom deels binnen de veiligheidszone voor snelwegen (de A10) in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen.

In juli 2005 is door AVIV een onderzoek externe veiligheid verricht (zie bijlage). Ter plaatse van het plangebied is het plaatsgebonden risico en groepsrisico berekend voor de huidige en toekomstige situatie. Uit de berekening blijkt dat er langs de A10-West geen contour aanwezig is voor de grenswaarde $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jaar. Daardoor vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor de herontwikkeling van de Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt. Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat er zowel in de huidige als in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie neemt het groepsrisico toe. Dat komt omdat er zich meer personen relatief dicht langs de weg zullen bevinden.

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico is geen harde wettelijke norm die in acht moet worden genomen. Afwijking van deze waarde is mogelijk maar het is daarbij wel verplicht om een verantwoording af te leggen voor de overschrijding van het groepsrisico.

De toename van het groepsrisico langs de A10-West zal op grond van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (4 augustus 2004) verantwoord worden door het opstellen van een zogenaamde verantwoordingsparagraaf (zie bijlage). In de verantwoordingsparagraaf zal het advies van de Regionale Brandweer Amsterdam en omstreken worden betrokken.

Gasleidingen

Het plangebied ligt niet binnen een veiligheidszone voor gastransportleidingen.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

6. LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- maximale bouwhoogten;
- vogelaantrekkende functies;
- toegestane functies (zoals woningen).

Ad. a Maximale bouwhoogte

Voor het plangebied gelden op grond van het LIB verschillende maximale bouwhoogten, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). Voor wat betreft het deel van het gebied ten westen van de ringspoorbaan geldt een maximum bouwhoogte van 45 meter (horizontaal vlak). Voor het overige gedeelte van het plangebied geldt een in een hellend vlak oplopende maximum bouwhoogte van maximaal 45 meter tot maximaal 90 meter. Voor de zuidwestkant van het plangebied geldt een maximum bouwhoogte die oploopt in een hellend vlak van maximaal 42,5 meter tot maximaal 47,5 meter.

De binnen dit bestemmingsplan toegestane maximum bouwhoogtes voldoen aan de maximale bouwhoogtes uit het Luchthavenindelingsbesluit.



Afbeelding: Hoogtebeperkingen uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Ad. b Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingsbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij om:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuureservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

Het plangebied ligt volledig binnen deze zone. Er worden in het vernieuwingsplan geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd die vallen onder de bovengenoemde categorieën.

Ad. c Toegestane functies

In een gebied rond Schiphol is op grond van het Luchthavenindelingsbesluit in beginsel geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan (gebied nr. 4 van het Luchthavenindelingsbesluit). Het plangebied valt volledig buiten dit gebied.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

7. WATER

Inleiding

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "Watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. De Watertoets omvat het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van ruimtelijke plannen. In dit kader is er advies nodig van de Waterbeheerder waarin zij het project beoordelen wat betreft de waterhuishouding.

Watertoets plangebied (globaal)

Waternet is een gezamenlijke uitvoerende dienst van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Amsterdam, en daarmee ook de waterbeheerder van het onderhavige plangebied. In het kader van de watertoets is door Waternet de Handleiding Watertoets en vergunningverlening opgesteld. Daarnaast is voor het voormalige stadsdeel Slotervaart een uitwerkingsplan Watercompensatie opgesteld. Daarin zijn alle (bouw)plannen voor het stadsdeel geïnventariseerd. Het stadsdeel zal met Waternet een watercontract aangaan voor de gehele boezem, inclusief de stedelijke vernieuwingsprojecten in de komende 10 jaar. De Keurontheffing die nodig is voor alle projecten die tot de Stedelijke Vernieuwing t/m 2015 behoren is in augustus 2009 verleend. Onderdeel van de Keurvergunning is een regelmatige evaluatie van de tussentijds gerealiseerde plannen.

In de onderstaande tekst wordt ingegaan op de voor dit plangebied relevante onderwerpen uit de handleiding en de watervisie.

Voor een groot deel van het plangebied zijn geen gedetailleerde bestemmingen opgenomen omdat voor deze gebieden nog geen gedetailleerd stedenbouwkundig plan voorhanden is. Deze gebieden zijn opgenomen met een globale, uit te werken bestemmingen. Een gedetailleerde watertoets is voor deze gebieden vooralsnog niet mogelijk. Wel kunnen algemene randvoorwaarden worden gesteld waaraan de toekomstige inrichting van deze gebieden dient te voldoen. Voor de deelgebieden waarvoor wel een meer gedetailleerd stedenbouwkundig plan voorhanden is (de deelgebieden "Hart Staalmanplan" en "Hart Delflandplein") is wel een meer gedetailleerde watertoets mogelijk. Hetzelfde geldt voor de gebieden waar de bestaande situatie conserverend is bestemd.

a. waterhuishouding

Het plangebied is gelegen in de Sloterbinnenpolder. Deze polder heeft een polderpeil van 2.10 m – NAP. De net buiten het plangebied gelegen Westlandgracht heeft een polderpeil van 0,40 m – NAP.

b. waterkeringen

De strook grond achter de kade langs de Westlandgracht fungeert als waterkering tussen het hogere peil van de stadsboezem en het lagere waterpeil van de Sloterbinnenpolder. De Westlandgracht is daarmee een secundaire waterkering. Dit houdt in dat aan weerszijden van



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

de kering een kernzone, een beschermingszone en een buitenbeschermingszone liggen. De kernzone is het aan het grondoppervlak begrensde deel van een waterkering waarbinnen de strengste verboden gelden. De afmeting voor deze zone bij een directe secundaire waterkering is 8 keer de hoogte van de waterkering met een minimum van 10 meter. De beschermingszone is dat gebied waarbinnen ingrepen en activiteiten verboden zijn die de waterstaatkundige werking van waterkeringen kunnen schaden of die het onderhoud, inclusief in de toekomst benodigde ophoging en versterking, kunnen belemmeren. Deze zone strekt zich voor de Westlandgracht uit tot circa 20 meter vanaf het water gerekend. De laatste zone is de buitenbeschermingszone en binnen deze zone kunnen ingrijpende activiteiten de stabiliteit van de waterkering schaden. Voor de waterkering bij de Westlandgracht bedraagt deze zone 50 meter.

Voor werkzaamheden ter plaatse van de waterkering of de bijbehorende zones van de waterkering gelden de bepalingen uit de Keur van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

c. waterkwantiteit

De in dit bestemmingsplan toegestane verdichting van bebouwing inclusief het onderbrengen van een groot aantal parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen brengt een grotere oppervlakteverharding met zich mee.

In het "Plan Openbare Ruimte Delflandpleinbuurt/Staalmanparkbuurt" wordt uitgegaan van een toename van de verharding (van de openbare ruimte) met ongeveer 56.566 m².

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap (Waternet) dient bij een toename van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde watersysteem en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. Voor het plangebied betekent dit dat 5.656 m² aan open water moet worden toegevoegd.

Compensatie van het bovengenoemde verlies aan waterbergend vermogen (door verharding) wordt onder meer gecompenseerd door verbreding van watergangen. De verbreding van de Waterloop langs de Aletta Jacobslaan brengt de meeste winst. Aan de westzijde van de spoordijk kan in combinatie met de hier geplande nieuwbouw extra water worden gerealiseerd. Daarnaast is gekeken naar alternatieve watercompensatiemogelijkheden buiten het plangebied Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt. Gedacht wordt aan eventuele extra waterberging in het plangebied Lelylaan (Rembrandtpark), en langs de Christoffel Plantijngracht ten noorden van de Slotervaart. Deze watergangen/-partijen zijn in hetzelfde peilgebied als het plangebied Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt gelegen. De technische uitwerking van het aan te leggen compensatiewater zal nog nader ingevuld moeten worden. Voor de Christoffel Plantijngracht geldt hierbij dat de in het kader van de ecologische verbindingszone uitgevoerde ecologische inrichting na de gerealiseerde watercompensatie zal moeten worden teruggebracht.

Watertoets Hart Staalmanplein

Voor het deelgebied Hart Staalmanplein is een concept Uitwerkingsplan opgesteld. In dit deelgebied is sprake van een toename van het verhard oppervlak met circa 10.000 m². Gezien de toename aan verhard oppervlak in dit deelgebied zullen de bestaande waterlopen daar waar mogelijk worden verbreed. Door het verbreden van de bestaande waterlopen wordt het



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

oppervlak aan water uitgebreid met circa 1.000 m². Hiermee wordt voldaan aan de compensatie-eis ingevolge de Keur. Tevens wordt in het uitwerkingsplan voorgesteld om de oevers op een ecologische wijze in te richten. Dit komt de waterkwaliteit ten goede.

Watertoets Hart Delflandplein

Voor het deelgebied Hart Delflandplein is een concept Uitwerkingsplan opgesteld. In verband met de herinrichting van het gebied zullen er effecten op gaan treden voor de waterhuishouding. Dit is in het kader van het Uitwerkingsplan Hart Delflandplein onderzocht in een "Quickscan Watertoets" voor een drietal aspecten:

1. Effecten van de grondwaterstromingen in de omgeving van het plangebied als gevolg van het aanleggen van de ondergrondse parkeergarages.
2. De compensatie voor waterbergingscapaciteit in verband met de toename van verhard oppervlak;
3. De gevolgen van het aanleggen van een half verdiepte parkeergarage in de veiligheidszone en de waterkeringszone van de waterkering aan de Westlandgracht.

Ad 1

Door de aanleg van parkeergarages wordt de norm ten aanzien van de hoogst toelaatbare waterstand aan de oostzijde van de A10 vaker dan nu overschreden. In het gebied ten westen van de A10 en buiten het gebied Hart Delflandplein wordt door de aanleg van parkeerkelders geen stijging van de grondwaterstand verwacht. Om ongewenste veranderingen van grondwaterstanden aan de oostzijde van de A10 tegen te gaan, zal onderzoek moeten worden gedaan naar compenserende maatregelen zoals het aanbrengen van ruimte tussen de parkeerbakken in combinatie met grondverbetering om de grondwaterstromen te continueren. Omdat de locaties en afmetingen van de parkeerbakken nu nog voorlopig zijn, zal dit onderzoek worden verricht op het moment voorafgaand aan het indienen van bouwaanvragen voor alle parkeerbakken aan de oostelijke zijde van de A10.

Ad 2

Door de toename van verhard oppervlak zal er voor compensatie van de waterbergingscapaciteit moeten worden zorg gedragen. De toename van de hoeveelheid verharding als gevolg van de planontwikkeling bedraagt c.a. 12.000 m². Voor compenserende opvang van regenwater zal er extra open water worden aangelegd buiten het gebied Hart Delflandplein (ten tijde van het aanleggen van de ondergrondse parkeergarages binnen het gebied Hart Delflandplein), te weten c.a. 1.200 m². In overleg met de waterbeheerder zal de locatie hiervoor binnen het vernieuwingsgebied bepaald worden. Als aanvullende maatregel zal daarnaast een deel van de daken binnen het gebied Hart Delflandplein worden uitgevoerd als vegetatiedak.

Ad 3

De geplande half verdiepte parkeergarage in de zone naast de Westlandgracht ligt gedeeltelijk in de veiligheidszone van de waterkering. De voorwaarden waaronder vergunning kan worden verleend voor beide garages moeten nog worden vastgelegd in de te ontwikkelen Nota Keurontheffing Waterkeringen. Locatie en exacte afmetingen van de parkeergarage moeten nog worden uitgewerkt. Voorafgaand aan de bouwaanvraag, zullen te zijner tijd de uitgewerkte plannen worden voorgelegd aan Waternet ter goedkeuring.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Duurzaam bouwen en materialen

De woningbouw moet voldoen aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006. Dit houdt onder meer in dat de woningen voldoende worden geïsoleerd om aan de wettelijk vereiste energieprestatie te voldoen. Bij woningbouw en utiliteitsbouw stelt de gemeente eisen ten aanzien van het gebruik van zink, koper en lood aan de schil van gebouwen op grond van de Wet milieubeheer. In de eisen voor lozing van hemelwater op het riool en het oppervlaktewater zijn maximumconcentraties zink, koper en lood opgenomen. De toepassing van deze materialen mag niet leiden tot een overschrijding van deze normen.

Grondwater

Bij het vaststellen van de gewenste ontwatering in nieuw in te richten gebieden wordt het bouwpeil als uitgangspunt genomen. Sinds 1996 is een inrichtingsnorm voor grondwater in nieuw in te richten gebieden van kracht. Een ontwateringdiepte van 0,50 meter beneden maaiveld mag met een herhalingskans van ½ keer per jaar (1x per 2 jaar) worden overschreden. Deze norm gaat uit van het bouwen zonder kruipruimten. Wanneer bij de inrichting van het gebied wordt gebouwd met kruipruimten, mag een ontwateringdiepte van 0,90 meter beneden maaiveld met een herhalingskans van ½ keer per jaar (1x per 2 jaar) worden overschreden. Hierbij wordt als richtlijn een verhoogde grondwaterstand over een periode van vijf dagen achtereen als overschrijdingsduur gehanteerd.

Het bovenstaand houdt in dat in de planvorming voldaan moet worden aan de grondwaternorm. Belangrijke randvoorwaarden voor het halen van de grondwaternorm in het plangebied zijn de ondergrondse parkeergarages en het bouwpeil. Het reguleren van grondwater door middel van drainage is in principe niet toegestaan.

In geval van ondergronds bouwen zal overleg met Waternet moeten uitwijzen of geohydrologisch onderzoeknodig is op de plaatsen waar ondergrondse constructies zullen gaan komen.

Waterdicht uitvoeren van kelders en parkeergarages

Ondergrondse parkeergarage mogen niet worden gebouwd volgens het 'polderprincipe', waarbij permanent (grond)water wordt onttrokken om de parkeergarages droog te houden. Dit betekent dat de ondergrondse constructies volledig waterdicht moeten zijn. Daarnaast mogen ondergrondse parkeergarages geen negatieve invloed hebben op de grondwaterstand. Om dit na te gaan, zal het definitieve inrichtingsplan dan wel bouwplan in overleg met Waternet moet worden getoetst op de Amsterdamse grondwaternorm.

De berekeningen zijn met name gericht op de relaties tussen de ligging, diepte en omvang van de ondergrondse parkeergarages en het effect op de grondwaterstand. De aanleg van ondergrondse parkeergarages in het plangebied kunnen een beperkte stijging van de grondwaterstand veroorzaken. Ondergrondse parkeergarages in het plangebied zijn in principe mogelijk, mits er voldoende aandacht wordt besteed aan genoemde effecten en compenserende maatregelen. In de fase van de bouwplanprocedure zal aan de hand van de concrete bouwplannen worden nagegaan of daarin voorgestelde (parkeer)kelders voor wat betreft de grondwaterstand mogelijk zijn of dat aanvullende technische maatregelen getroffen moeten worden.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

8. NATUUR EN LANDSCHAP

8.1 Flora en fauna

Op grond van internationale verplichtingen moet Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wet implementeren. Het gaat hierbij om behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) en instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). De bescherming is voor soortbescherming geregeld in de Flora en Faunawet (2002) en voor gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet. De wijziging van de laatstgenoemde wet is nog niet van kracht zodat op een aantal punten de Vogel- en Habitatrichtlijn gelden.

Op grond van de Flora en Faunawet is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Voor algemeen voorkomende soorten (tabel 1-soorten) geldt inmiddels een algemene vrijstelling.

In opdracht van het stadsdeel is door de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam een natuurwaardenonderzoek verricht (december 2009, zie bijlage), welke een actualisatie was van een in 2003 verricht onderzoek. Er is onder meer geïnventariseerd of en zo ja, welke beschermde soorten er in het plangebied (kunnen) voorkomen. Gezien het jaargetijde dat het onderzoek werd uitgevoerd was actualisatie van het veldwerk niet goed mogelijk. Voor het onderzoek is daarom (mede) gebruik gemaakt van eerder verzamelde gegevens. De voornaamste conclusies zijn uit het onderzoek zijn:

- Het plan bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. Externe werking van het plan op Habitat- of Vogelrichtlijngebieden is niet aannemelijk.
- Het plangebied ligt niet in de Provinciale Ecologische Hoofd Structuur (PEHS) en maakt geen deel uit van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam.
- Voor vleermuizen is er in het plangebied goed foerageergebied aanwezig in de vorm van bomenrijen, de taluds van de spoorbaan en de A10, de Slotervaart, de Westlandgracht en vooral de sloot langs het talud van de spoorbaan. Flats, zoals er vele in het plangebied staan bleken in stadsdeel Geuzenveld en Sloterveer geschikt te zijn als verblijfplaatsen van vleermuizen. Door de combinatie van goed foerageergebied in de directe nabijheid en geschikte bebouwing is de kans groot dat er vleermuizen in de gebouwen verblijven. Voor vleermuizen is in ieder geval nader onderzoek nodig. Door de aanwezigheid van goed foerageergebied en geschikte gebouwen is de kans groot dat deze in het gebied verblijven. Indien er tijdens nader onderzoek vleermuizen in de gebouwen worden aangetroffen, is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Bij de ontheffingsaanvraag zal aangetoond moeten worden, dat met het treffen van mitigerende maatregelen de vleermuizen ontzien kunnen worden en er voldoende alternatieve verblijfsmogelijkheden zijn. In dat geval zal de ontheffing naar verwachting worden verkregen.
- In en aan de gebouwen (onder dakpannen, kleine openingen in de muren) kunnen sommige vogels (spreeuwen, huismussen, koolmezen, pimpelmezen) broeden. Bij een stadsbrede inventarisatie van huismussen in 2005 en 2006 is er een kolonie in het plangebied aangetroffen (Honselerdijkstraat). De kolonie heeft zich mogelijk uitgebreid of is verdwenen. Broedende huismussen en overige broedvogels kunnen worden ontzien



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

door rekening te houden met de broedtijd. De vaste verblijfplaatsen van huismussen zijn echter ook buiten de broedtijd beschermd. Ook hier moeten maatregelen worden getroffen om de populatie in het plangebied te behouden en wordt nader onderzoek naar mogelijke kolonies geadviseerd.

- Voor de aanwezige zoogdieren, welke kunnen voorkomen langs de taluds van de A10 en spoorbaan, geldt een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Er is derhalve geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.
- Beschermd vissen zijn niet te verwachten.
- Bruine en groene kikker en gewone pad kunnen in de waterpartijen worden verwacht, vooral langs de spoorbaan. Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Er is derhalve geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.
- Beschermd planten zijn niet te verwachten.

Aanbevolen wordt om de openbare ruimte zodanig in te richten dat er een aantrekkelijke biotoop voor vleermuizen en vogels ontstaat. Ook worden er enkele mitigerende maatregelen aanbevolen.

Uit het natuurwaardenonderzoek blijkt dat in het plangebied mogelijk enkele beschermde diersoorten voorkomen. Hiervoor zal nader onderzoek moeten worden verricht. Indien de beschermde diersoorten daadwerkelijk aanwezig blijken te zijn zal er in bepaalde gevallen een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig zijn. Het is aannemelijk dat een dergelijke ontheffing wordt verleend indien er voldoende mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

Omdat het natuurwaardenonderzoek de aanwezigheid van beschermde diersoorten niet geheel kan uitsluiten, dienen aanvragers van omgevingsvergunningen voor bouwen en/of slopen een aanvullend vleermuizenonderzoek en een onderzoek naar broedkolonies van vogels aan te leveren bij hun aanvraag.

8.2 Effecten van de hoogbouw

Het nieuwe hoogbouwbeleid is op 22 juni 2005 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan, waaraan het tevens haar status ontleent.

In de voorgaande periode was een HER verplicht voor gebouwen hoger dan 30 meter of meer dan 50% hoger dan de omgeving. In het nieuwe beleid wordt een HER aanbevolen maar niet verplicht. De bevoegdheid en de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het ruimtelijke plan ligt bij de stadsdelen. De conclusies uit een HER worden niet langer door de centrale stad getoetst. Alleen wanneer sprake is van stadsdeelgrensoverschrijdende effecten, is gezamenlijke verantwoordelijkheid aan de orde en moet de centrale stad in de gelegenheid worden gesteld over een plan te adviseren. Het betreft dan voornamelijk effecten op het stedelijk landschap. Ervaring leert verder dat bij hoogbouwplannen onder de 60 meter nauwelijks sprake is van een significante impact op het stedelijk landschap. Het nieuwe beleid schrijft voor dat de raadscommissie alleen dan moet worden geïnformeerd wanneer het hoogbouwplannen hoger dan 60 meter betreft. In die gevallen is rapportage aan de commissie verplicht over de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap.

In het plangebied worden langs de A10 twee torens gerealiseerd van maximaal 68 en 73 meter.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Landschappelijke inpassing

In november 2009 is een studie naar de landschappelijke inpassing van de torens verricht (zie bijlage). In deze studie zijn de torens vanuit dertien locaties beschouwd. Vanuit de meeste onderzochte gezichtspunten zijn de geplande torens in diverse mate zichtbaar waardoor de torens beeldbepalend zullen worden in het stedelijk landschap. De torens vergroten daarmee de herkenbaarheid van het Hart Delflandplein en vormen daarmee een nieuw oriëntatiepunt. Rijdend vanuit zuidelijke richting op de A10-West krijgen de torens aan weerszijden van de A10 een functie als poort tot Amsterdam en het stadsdeel voor automobilisten. Aangezien de torens pal in de rijrichting en zichtlijnen van de A10-West zijn geplaatst markeren zij de plek van het Delflandplein vanaf deze hoofdverkeersroute.

Het plaatsen van de torens aan beide zijden van de ringweg breekt met het asymmetrische profiel van de A10 en daarmee met het gedachtegoed van het AUP en het Nieuwe Bouwen. Met het situeren van de torens rondom de knik van de A10 krijgen de torens een markerende ruimtelijke functie zoals in het ontwerp voor het Hart Delflandplein is bedoeld.

Vanaf de ringweg hebben de torens eerder de uitstraling van hoge schijven dan torens. De westelijke toren blokkeert de lange zichtlijn vanuit het noorden / vanuit het Koningin Wilhelminaplein. Dit komt vooral door de vrij grote footprint (30 x 42 meter) van de torens. Bij slankere torens (bijvoorbeeld 25 meter breed) wordt dit effect minder.

De studie landschappelijke inpassing zal worden voorgelegd aan de supervisor(en) en de raadscommissie.

Windhinder

In oktober 2006 is door TNO Bouw en Ondergrond een windtunnelonderzoek naar het windklimaat verricht om na te gaan wat het effect van de voorgenomen ontwikkeling is op het lokale windklimaat (zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat het windklimaat in de huidige situatie redelijk gunstig is. Alleen lokaal is er sprake van een matig windklimaat. De norm voor windgevaar wordt nergens overschreden. In geval van de voorgenomen herontwikkeling zou de norm voor windhinder in een groot deel van het (slenter)gebied echter wel worden overschreden indien er geen maatregelen zouden worden getroffen. Lokaal, onder de toren, zou er zelfs sprake zijn van windgevaar. Door het toepassen van luifels aan weerszijden van de A10-passage worden windproblemen, zowel ten aanzien van windhinder als ten aanzien van windgevaar, volledig opgelost.

In het bestemmingsplan is de realisatie van luifels ter plaatse van het Hart Delflandplein mogelijk gemaakt.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

9. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Op grond daarvan dient de stadsdeelraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Door de provincie Noord-Holland is een cultuurhistorische waardenkaart gemaakt. Daarop zijn onder andere archeologische en geografisch historisch waardevolle vlakken en lijnen weergegeven. Ter plaatse van het plangebied zijn geen cultuurhistorisch of archeologisch waardevolle punten of lijnen aangegeven. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat ter plaatse geen archeologische of cultuurhistorische resten te verwachten zijn.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek toont dat het gebied niet gekarteerd is. Deze niet gekarteerde gebieden zijn met name bebouwde gebieden waar geen bodemkundige of geologische gegevens voorhanden zijn. Het betekent echter niet dat er geen archeologische resten aanwezig zijn. Hiervoor wordt onderzoek geadviseerd.

In augustus 2008 is door BMA een archeologisch bureauonderzoek verricht (zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat er in het in de Sloterbinnenpolder gelegen plangebied een wijde verspreiding kan voorkomen van bewoningssporen, erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12^e/13^e eeuw) tot de periode van verstelijking (rond 1950). Omdat dergelijke overblijfselen geen samenhang hebben en een wijde verspreiding kennen geldt er een lage archeologische verwachting.

Geadviseerd wordt om bij bodemingrepen dieper dan 1,50 meter onder maaiveld en met een oppervlak groter dan 10.000 m² een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) te verrichten, tenzij in het verleden al bebouwing ter plaatse is gerealiseerd en er zodoende grondverzet heeft plaatsgevonden. Gelet op de lage archeologische verwachting die voor het plangebied geldt en er in het gehele plangebied in het verleden al bebouwing is gerealiseerd is het verrichten van een IVO niet als eis opgenomen in het bestemmingsplan.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

10. JURIDISCHE PLANBESCHRJVING

10.1 De planvorm

Opbouw van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de (plan)verbeelding, de regels en de toelichting.

De (plan)verbeelding alsmede de regels van het bestemmingsplan vormen het juridisch gedeelte. Dit gedeelte is bindend voor zowel burgers als overheid.

Opbouw regels

De regels zijn in vier groepen ingedeeld:

1. inleidende regels die onder andere duidelijk maken wat met diverse termen wordt bedoeld en op welke wijze wordt gemeten;
2. bestemmingsregels van de voorkomende bestemmingen in het plangebied (bijvoorbeeld “wonen” of “verkeer”);
3. algemene regels, welke niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben maar voor het gehele plangebied gelden (zoals de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsbevoegdheid);
4. overgangs- en slotregels.

Voor de bestemmingsbepalingen (groep 2) is per artikel de volgende indeling gehanteerd:

1. bestemmingsomschrijving;
2. uitwerkingsregels (in geval van uit te werken bestemmingen);
3. bouwregels;
4. afwijken van de bouwregels (indien noodzakelijk);
5. nadere eisen (indien noodzakelijk);
6. specifieke gebruiksregels (indien noodzakelijk);
7. afwijken van de gebruiksregels (indien noodzakelijk);
8. wijzigingsbevoegdheid (indien noodzakelijk).

10.2 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt van elk artikel een korte uitleg gegeven teneinde de regels inzichtelijker en minder ‘juridisch’ te maken.

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 zijn op alfabetische volgorde.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Artikel 2 Wijze van meten

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

Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd - 1

Het Hart Staalmanplein is bestemd als 'Gemengd - 1'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor maatschappelijke voorzieningen in de eerste, tweede en derde bouwlaag (ter plaatse van de aanduiding 'onderwijs') en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken.

In lid 3 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk (en deels zelfs verplicht). Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

Artikel 4 Gemengd - 2

De in aanbouw zijnde gebouwen ten westen van het spoor (de Parade) zijn bestemd als 'Gemengd - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, dienstverlening, horeca, maatschappelijke voorzieningen en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen, verblijfsgebied, verkeersareaal en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay, verblijfsgebied en verkeersareaal wordt verstaan. Ten aanzien van horeca geldt nog dat dit is alleen is toegestaan indien de betreffende gronden zijn aangeduid voor horeca.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken.

In lid 3 is vastgelegd hoeveel woningen maximaal zijn toegestaan en welk maximum bruto vloeroppervlak voor de toegestane functies gelden. In lid 3 zijn tevens parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk (en deels zelfs verplicht). Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

In lid 3 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven.

Artikel 5 Gemengd - 3

De bestaande torens aan de Maassluisstraat zijn bestemd als 'Gemengd - 3'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor kantoor (in de eerste t/m de derde bouwlaag) en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

groenvoorzieningen, parkeren en tuinen toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken.

In lid 3 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

Artikel 6 Gemengd - 4

Het bestaande gebouw op de hoek Rijswijkstraat-Maassluisstraat is bestemd als 'Gemengd - 4'. Gelet op lid 1 en 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven en dienstverlening in de eerste bouwlaag en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay) in de tweede bouwlaag en hoger. Tevens zijn groenvoorzieningen, tuinen en verblijfsgebied toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. In lid 3 zijn tevens nog parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

Artikel 7 Gemengd - 5

Deelgebied A van het Hart Delflandplein is bestemd als 'Gemengd - 5'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor maatschappelijke voorzieningen in de eerste, tweede en derde bouwlaag (ter plaatse van de aanduiding 'onderwijs') en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken. Bouwen is alleen toegestaan indien de woningen zullen worden voorzien van een stille zijde. Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot aan de vierde bouwlaag geen bebouwing worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies.

In lid 3 is een nadere eisen regeling opgenomen ten behoeve van de realisatie van dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs).

In lid 4 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 5 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk (en deels zelfs verplicht). Lid 6 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 4 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Artikel 8 Gemengd - 6

Deelgebied B van het Hart Delflandplein is bestemd als 'Gemengd - 6'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, detailhandel (ten westen van de A10), dienstverlening, horeca, hotel (ter plaatse van de aanduiding 'hotel'), kantoor, maatschappelijke voorzieningen (geen geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen of kinderdagverblijven zijnde), recreatie en wonen (in de derde bouwlaag en hoger, ter plaatse van de aanduiding 'wonen', inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen, verblijfsgebied, verkeersareaal en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken. Bouwen is alleen toegestaan indien de woningen zullen worden voorzien van een stille zijde. Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot aan de vloer van tweede bouwlaag (5 meter of hoger) geen bebouwing worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies.

In lid 3 is een nadere eisen regeling opgenomen ten behoeve van de realisatie van dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs). Ook kunnen nadere eisen worden gesteld met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder.

In lid 4 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 5 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk (en deels zelfs verplicht). Lid 6 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 4 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 4 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

In lid 4 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd.

Artikel 9 Groen

De diverse groenvoorzieningen en het Staalmanpark zijn bestemd als 'Groen'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor groen, parkeren, verblijfsgebied en water, waarbij parkeren alleen is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder verblijfsgebied wordt verstaan. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming.

Artikel 10 Horeca - 1

Het bestaande horecapaviljoen tussen de Westlandgracht en de Heemstedestraat is bestemd als 'Horeca - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor horeca van categorie 1 en water. In artikel 1 is aangegeven wat onder horeca van categorie 1 wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen het aangegeven bouwvlak. Daarbij zijn ter plaatse van de aanduiding 'water' geen bouwwerken onder het peil toegestaan, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies. Op die manier wordt voorkomen dat het bestaande water ter plaatse gedempt wordt. In artikel 1 is aangegeven wat onder peil wordt verstaan.

In lid 3 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

parkeerbehoefte. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

Artikel 11 Horeca - 2

Het bestaande HEM-hotel aan de Voorburgstraat is bestemd als 'Horeca - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor een hotel, parkeren en tuin.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen.

In lid 3 is een parkeernorm opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

Artikel 12 Kantoor

Enkele bestaande kantoorpanden in het plangebied zijn bestemd als 'Kantoor'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor een kantoor en maatschappelijke voorzieningen (ter plaatse van de aanduidingen 'maatschappelijk' en specifieke vorm van maatschappelijk - geluidsgevoelige functies). Tevens zijn parkeren en groen toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken, met uitzondering van kleine gebouwen (zoals fietsenstallingen).

Het bestaande pand aan de Delflandlaan 15 wordt momenteel gebruikt door het ROC. Conform het bestaande gebruik zijn ter plaatse daarom geluidsgevoelige maatschappelijke functies toegestaan (kinderdagverblijven zijn overigens niet toegestaan). Omdat er momenteel voor het pand ook een initiatief is voor een hotelvestiging is in lid 4 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Door toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming 'Kantoor' worden gewijzigd in de bestemming 'Horeca - 2'.

In lid 3 is een parkeernorm opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

Artikel 13 Maatschappelijk

Het gebouw op de hoek Poeldijkstraat-Rijswijkstraat is bestemd als 'Maatschappelijk'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor een maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening (ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening') en wonen (in de derde t/m vijfde bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding 'wonen'). Tevens zijn parkeren en groen toegestaan. Geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen en kinderdagverblijven zijn niet toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken. Bouwen is alleen toegestaan indien de woningen zullen worden voorzien van een stille zijde.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

In lid 3 is een nadere eisen regeling opgenomen ten behoeve van de realisatie van dove gevels bij woningen.

In lid 4 is een parkeernorm opgenomen. In lid 5 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Lid 6 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 4 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 4 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

In lid 4 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd.

Artikel 14 Tuin

De diverse tuinen zijn bestemd als 'Tuin'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor groen, parkeren, speelvoorzieningen, tuin en voetpaden, waarbij parkeren alleen is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage'.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming, met uitzondering van parkeergarages.

Artikel 15 Verkeer - 1

De spoor- en metrobaan is bestemd als 'Verkeer - 1'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor bruggen, geluidswerende voorzieningen, metrobaan, spoorwegen, verkeersareaal, viaducten en water.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming, met uitzondering van fietsenstallingen. Bruggen en viaducten zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

Artikel 16 Verkeer - 2

De A10-West is bestemd als 'Verkeer - 2'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 en lid 3 worden gebruikt voor bruggen, detailhandel (ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel'), geluidswerende voorzieningen, groen, parkeren (ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage'), snelweg, verkeersareaal, viaducten en water.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming, met uitzondering van gebouwen voor detailhandel en parkeren. Het betreft de winkels en parkeergarage in het Hart Delflandplein, onder de snelweg. Bruggen en viaducten zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

Artikel 17 Verkeer - 3

De rijwegen en aangrenzen gronden zijn bestemd als 'Verkeer - 3'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor bruggen, groen, verblijfsgebied, verkeersareaal, viaducten en water.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming.

Artikel 18 Verkeer - 4

De niet voor gemotoriseerd verkeer bestemde gronden zijn bestemd als 'Verkeer - 4'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor parkeren (ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage') en verblijfsgebied.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming, met uitzondering van parkeergarages.

Artikel 19 Water

Het water is bestemd als 'Water'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor bruggen, voetpaden en water.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming. Bruggen en voetpaden zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

Artikel 20 Wonen - 1

De bestaande woningen in het plangebied zijn bestemd als 'Wonen - 1'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor kantoor (in de eerste bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding 'kantoor'), maatschappelijke voorzieningen (in de eerste bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk') en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren (ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage') en tuinen toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken. Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot aan de vloer van tweede bouwlaag geen bebouwing worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies.

In lid 3 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

In lid 3 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven.

Artikel 21 Wonen - 2

Het Zuidblok is bestemd als 'Wonen - 2'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven en dienstverlening (in de eerste en tweede bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf'), maatschappelijke voorzieningen (niet zijnde kinderopvang) en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren (ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage') en tuinen toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken.

In lid 3 zijn parkeernormen opgenomen. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen de bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. Lid 5 geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om de parkeernormen in lid 3 aan te vullen en/of aan te passen. Voorwaarde daarbij is wel dat uit onderzoek moet blijken dat een hogere parkeernorm dan lid 3 een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.

In lid 3 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Artikel 22 Gemengd - Uit te werken bestemming - 1

De zone tussen De Parade en de Plesmanlaan is bestemd als 'Gemengd - Uit te werken bestemming - 1'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, horeca, kantoor, maatschappelijke voorzieningen en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen, verblijfsgebied, verkeersareaal en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 is bepaald dat het dagelijks bestuur de bestemming uitwerkt. Tot die tijd geldt er een bouwverbod, zoals is vastgelegd in lid 3.

In lid 3 zijn bouwregels opgenomen. Dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs) zijn in sommige gevallen verplicht. Stille zijden zijn bij alle woningen als verplichting voorgeschreven. De maximum bouwhoogte mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hogere bouwhoogte' voor maximaal 35% van het aanduidingsvlak worden overschreden tot maximaal 40 meter.

In lid 2 zijn parkeernormen opgenomen, alsmede een afwijkmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte dan wel aan te vullen en/of aan te passen indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt. Ten aanzien van parkeren geldt nog dat de benodigde parkeerplaatsen (waarvan minimaal 80% gebouwd) volledig binnen het bestemmingsvlak worden gerealiseerd. Dit vanwege de beperkte ruimte op straat. Hiervan kan voor maximaal 20% van de benodigde parkeerplaatsen worden afgeweken indien er elders voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn die gebruikt kunnen worden voor de functies in deze bestemming.

Er zijn ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd.

Artikel 23 Gemengd - Uit te werken bestemming - 2

De zone tussen De Parade en de Aletta Jacobslaan is bestemd als 'Gemengd - Uit te werken bestemming - 2'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, kantoor en wonen. Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, verkeersareaal en verblijfsgebied toegestaan.

In lid 2 is bepaald dat het dagelijks bestuur de bestemming uitwerkt. Tot die tijd geldt er een bouwverbod, zoals is vastgelegd in lid 3.

In lid 3 zijn bouwregels opgenomen. De maximum bouwhoogte mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hogere bouwhoogte' voor maximaal 35% van het aanduidingsvlak worden overschreden tot maximaal 40 meter.

In lid 2 zijn parkeernormen opgenomen, alsmede een afwijkmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte dan wel aan te vullen en/of aan te passen indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt. Ten aanzien van parkeren geldt nog dat de benodigde parkeerplaatsen (waarvan minimaal 80% gebouwd) volledig binnen het bestemmingsvlak worden gerealiseerd. Dit vanwege de beperkte ruimte op straat. Hiervan kan voor maximaal 20% van de benodigde parkeerplaatsen worden afgeweken indien er elders voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn die gebruikt kunnen worden voor de functies in deze bestemming.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Er zijn ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd.

Artikel 24 Woongebied - Uit te werken bestemming - 1

Het Hoefijzer is bestemd als 'Woongebied - Uit te werken bestemming - 1'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijke voorzieningen, recreatie en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen, verblijfsgebied, verkeersareaal en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 is bepaald dat het dagelijks bestuur de bestemming uitwerkt. Tot die tijd geldt er een bouwverbod, zoals is vastgelegd in lid 3.

In lid 3 zijn bouwregels opgenomen. Dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs) zijn in sommige gevallen verplicht. Stille zijden zijn bij alle woningen als verplichting voorgeschreven.

In lid 2 zijn parkeernormen opgenomen, alsmede een afwijkingmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte dan wel aan te vullen en/of aan te passen indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt. Ten aanzien van parkeren geldt van de benodigde parkeerplaatsen minimaal 70% als gebouwde parkeerplaats dient te worden gerealiseerd.

In lid 2 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd. Tevens zijn aanvullende regels opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van de situering van een langzaamverkeersroute.

Artikel 25 Woongebied - Uit te werken bestemming - 2

De Maassluiszone is bestemd als 'Woongebied - Uit te werken bestemming - 2'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, horeca, kantoor, en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen, verblijfsgebied, verkeersareaal en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 is bepaald dat het dagelijks bestuur de bestemming uitwerkt. Tot die tijd geldt er een bouwverbod, zoals is vastgelegd in lid 3.

In lid 3 zijn bouwregels opgenomen. Dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs) zijn in sommige gevallen verplicht. Stille zijden zijn bij alle woningen als verplichting voorgeschreven.

In lid 2 zijn parkeernormen opgenomen, alsmede een afwijkingmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte dan wel aan te vullen en/of aan te passen indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt. Ten aanzien van parkeren geldt van de benodigde parkeerplaatsen minimaal 70% als gebouwde parkeerplaats dient te worden gerealiseerd.

In lid 2 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Artikel 26 Woongebied - Uit te werken bestemming - 3

De Noordstrook is bestemd als 'Woongebied - Uit te werken bestemming - 3'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor bedrijven, dienstverlening, kantoor, maatschappelijke voorzieningen en wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen, verkeersareaal en water toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 is bepaald dat het dagelijks bestuur de bestemming uitwerkt. Tot die tijd geldt er een bouwverbod, zoals is vastgelegd in lid 3.

In lid 3 zijn bouwregels opgenomen. Dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs) zijn in sommige gevallen verplicht. Stille zijden zijn bij alle woningen als verplichting voorgeschreven.

In lid 2 zijn parkeernormen opgenomen, alsmede een afwijkingsmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte dan wel aan te vullen en/of aan te passen indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt. Ten aanzien van parkeren geldt van de benodigde parkeerplaatsen minimaal 80% als gebouwde parkeerplaats dient te worden gerealiseerd.

In lid 2 zijn naast parkeernormen ook maxima van enkele van de in lid 1 genoemde functies aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd. Verder mogen er binnen 300 meter van de Einsteinweg (A10) geen kinderdagverblijven worden gerealiseerd.

Artikel 27 Woongebied - Uit te werken bestemming - 4

Deelgebied C van Hart Delflandplein is bestemd als 'Woongebied - Uit te werken bestemming - 4'. Gelet op lid 1 en lid 4 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor wonen (inclusief aan huis verbonden beroepen en short stay). Tevens zijn groenvoorzieningen, parkeren, tuinen en verkeersareaal toegestaan. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan.

In lid 2 is bepaald dat het dagelijks bestuur de bestemming uitwerkt. Tot die tijd geldt er een bouwverbod, zoals is vastgelegd in lid 3.

In lid 3 zijn bouwregels opgenomen. Dove gevels bij woningen of andere geluidsgevoelige functies (zoals onderwijs) zijn in sommige gevallen verplicht. Stille zijden zijn bij alle woningen als verplichting voorgeschreven.

In lid 2 zijn parkeernormen opgenomen, alsmede een afwijkingsmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid om van deze parkeernormen af te kunnen wijken indien er op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte dan wel aan te vullen en/of aan te passen indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt. Ten aanzien van parkeren geldt van de benodigde parkeerplaatsen minimaal 70% als gebouwde parkeerplaats dient te worden gerealiseerd.

In lid 2 zijn naast parkeernormen ook maxima voor wonen aangegeven. Op die manier kan er niet meer programma worden gerealiseerd dan dat in de onderzoeken (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting) als uitgangspunt is gehanteerd.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Artikel 28 Waterstaat - Waterkering

De gronden ter plaatse van de beschermingszone van de waterkering Westlandgracht zijn dubbel bestemd, namelijk primair ten behoeve van waterstaatsdoeleinden alsmede ten behoeve van de medebestemming (zoals 'Groen').

Algemene regels

Artikel 29 Anti-dubbeltelregel

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 30 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen 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 31 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. Onder a van lid 1 worden de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn automatenhallen, seksinrichtingen, prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen, beluizen, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen al elders in de stad gevestigd zijn en de verwachting is dat een dergelijk gebruik in dit plangebied, welke voornamelijk een woonfunctie heeft, voor ongewenste overlast zal zorgen. Onder b van lid 1 is de zogenaamde toverformule opgenomen. Deze geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om af te wijken indien strikte toepassing leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende reden wordt gerechtvaardigd.

In lid 2 is bepaald dat daar waar bedrijven zijn toegestaan uitsluitend bedrijven zijn toegestaan die vallen onder categorie A en eventueel categorie B (in geval de bedrijven afgescheiden zijn van woningen en maatschappelijke voorzieningen) van de in de bijlage van de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten. De bestaande confectiegroothandel op het adres Rijswijkstraat 177-345 is als uitzondering toegestaan aangezien deze niet onder categorie A of B valt.

Onder d van lid 2 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

Artikel 32 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 "IBM" en/of "Schiphol-Oost" op geluidsgevoelige bestemmingen als woningen.

Tevens is bepaald dat bijvoorbeeld woningen of een uitbreiding van woningen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrierreinen op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Omdat de geluidszones van beide industrieterreinen de komende jaren zullen wijzigen is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (zie verderop).

Artikel 33 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Afwijking verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden onder meer de mogelijkheid hebben om zienswijzen in te dienen wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

Artikel 34 Algemene wijzigingsregels

Omdat de geluidszones van beide industrieterreinen de komende jaren zullen wijzigen is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor is het dagelijks bestuur bevoegd om één of meerdere aanduidingen van de geluidszones te schrappen dan wel aan te passen indien daar aanleiding toe is. De geluidszone(s) mag daarbij echter niet groter worden ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan.

Artikel 35 Algemene procedureregels

In dit artikel is aangegeven welke procedure wordt gevolgd bij toepassing van een afwijkingsbevoegdheid of een nadere eis.

Artikel 36 Overige regels

Hierin is bepaald dat voor wat betreft de in de regels aangegeven verwijzingen naar andere wettelijke regelingen, die regelingen worden bedoeld zoals die gelden ten tijde van het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan (lid 1). Tevens is aangegeven welke volgorde geldt in geval van dubbelbestemmingen (Waterstaat - Waterkering).

Overgangs- en slotregels

Artikel 37 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.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder sub a 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. In lid 2 wordt geregeld dat eenmalig tot 10% afgeweken kan worden voor het vergroten van het bouwwerk als bedoeld onder a. Overgangsrecht is gelet op het bepaalde in lid 3 niet van toepassing indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Het vierde lid van dit artikel regelt het gebruik. Daarbij is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In het vijfde lid is geregeld dat gebruik als bedoeld in het



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

vierde lid 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 in het zesde lid niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in het zevende lid is het bepaalde in het vierde lid niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 38 Slotregel

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



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

11. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Onderdeel van het vernieuwingsplan Delflandplein - Staalmanpleinbuurt is een financiële paragraaf die is opgesteld volgens de nieuwe werkwijze voor stedelijke vernieuwing in de Westelijke Tuinsteden. De financiële paragraaf is als bijlage bij het vernieuwingsplan gevoegd.

In artikel 3.1.2. Bro is aangegeven dat ten behoeve van de uitvoerbaarheid een bestemmingsplan eisen kan bevatten met betrekking sociale huurwoningen, sociale koopwoningen of particulier opdrachtgeverschap. Blijkens de Nota van Toelichting gaat het daarbij om een percentage van een plan- of projectgebied. Opgemerkt moet worden dat deze nieuwe mogelijkheid gericht is op de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten. Het is niet toepasbaar voor het vastleggen van de bestaande situatie.

Op grond van de nieuwe Wro kunnen ten opzichte van het percentage in het bestemmingsplan aanvullende regels ten aanzien van sociale huurwoningen (aantal sociale huurwoningen en de situering van de woningen) worden vastgelegd in een exploitatieplan indien hier niet reeds op andere wijze in is voorzien. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden opgesteld.

In Amsterdam is de algemene lijn voor gronden die in erfpacht zijn uitgegeven dat er geen exploitatieplan wordt opgesteld. In geval van erfpacht en/of overeenstemming met gebouweigenaren is er sowieso geen aanleiding een exploitatieplan op te stellen. Afspraken ten aanzien van sociale huurwoningen zullen daarom niet in dit bestemmingsplan worden vastgelegd.

In het kader van de stedelijke vernieuwing in Amsterdam Nieuw West is een raamovereenkomst gesloten tussen de in het stadsdeel, opererende corporaties en de gemeente Amsterdam. Volgens deze raamovereenkomst worden de kosten van de stedelijke vernieuwing gedragen door de corporaties in ruil voor het ontwikkelrecht en behoud van oude erfpachtscontracten. Deze overeenkomsten zijn grondexploitatieovereenkomsten in de zin der wet.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

12. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

12.1 Inspraak

Over het voorontwerp bestemmingsplan heeft inspraak plaatsgevonden. Het plan heeft van donderdag 28 mei 2009 t/m donderdag 9 juli 2009 ter inzage gelegen. Op 30 juni is tevens een inspraakavond gehouden en op 6 juli een inspraakmiddag. De verslagen van de inspraakavond en inspraakmiddag zijn als bijlage toegevoegd.

Tijdens de periode dat het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen heeft een ieder een schriftelijke inspraakreactie kunnen indienen. In deze paragraaf zijn deze schriftelijke reacties weergegeven en voorzien van een antwoord van het stadsdeel (zie onder "schriftelijke reacties"). De mondelinge reacties die tijdens de inspraakavond en inspraakmiddag zijn gegeven maar nog niet in het verslag zijn beantwoord zijn eveneens weergegeven en beantwoord (zie onder "mondelinge reacties tijdens inspraakavond" en "mondelinge reacties tijdens inspraakmiddag").

Schriftelijke reacties

In de periode dat het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk te reageren. Van deze gelegenheid hebben de volgende personen gebruik gemaakt³:

1. Inspreker 1, ingekomen op 26 juni 2009;
2. Inspreker 2 namens Vereniging Flatbewoners Delflandplein (VFD), ingekomen op 3 juli 2009;
3. Inspreker 3 namens bestuur VVE Westlandgracht (De Lierhof), ingekomen op 6 juli 2009;
4. Inspreker 4, ingekomen op 9 juli 2009;
5. HEM Holding B.V., Voorburgstraat 250, ingekomen op 9 en 13 juli 2009;
6. Inspreker 6 namens HVO Querido, Wibautstraat 133D, ingekomen op 10 juli 2009;
7. Inspreker 7, ingekomen op 10 juli 2009;
8. Inspreker 8 namens Nieuw Delflandplein V.O.F., Rijswijkstraat 141-D, ingekomen op 10 juli 2009;
9. Inspreker 9 namens Far West, Koningin Wilhelminaplein 30, ingekomen op 10 juli 2009.

De inspraakreacties onder 2, 3 en 9 zijn per e-mail binnengekomen. Deze inspraakreacties zijn volledigheidshalve wel behandeld.

1. Inspreker 1

1.1 Opmerking

De inspreker is verbaasd en verontwaardigd dat de flat waar de inspreker sinds 1957 in woont tegen de vlakte gaat waardoor de inspreker, die op hoge leeftijd is, nog moet verhuizen. Volgens de inspreker is er niets mis met de flat en zou de flat er prima uit kunnen zien als deze ook goed onderhouden zou worden door medebewoners. De inspreker vraagt wat Slotervaart er mee opschiet om de flat te vervangen door

³ In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de persoonsgegevens van de insprekers niet vermeld.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

nieuwbouw en of een vleugje modernisering bij de huidige flat (bijvoorbeeld inbouwen van een lift) niet veel goedkoper en effectiever zou zijn.

Antwoord

Voor de vernieuwing van de Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt is in 2002 het Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt vastgesteld door de stadsdeelraad. Doel van het vernieuwingsplan is een leefbare, aantrekkelijke en sociaal veilige woon- en leefbuurt met een grote verscheidenheid aan woningen. Hiervan zullen ook de huidige bewoners profiteren. Het stadsdeel begrijpt dat het voor de inspreker een last is om te moeten verhuizen.

1.2 Opmerking

De inspreker vraagt waarom er inspraak wordt gehouden aangezien de inspreker gedwongen wordt om te verhuizen en de inspraak niet gaat over het al dan niet afbreken van de flat. De inspreker geeft aan er alleen maar sprake is van onzekerheid over wanneer één en ander gaat plaatsvinden.

Antwoord

Conform de inspraakverordening van het stadsdeel wordt een voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en wordt er gelegenheid geboden voor het indienen van inspraakreacties. De inspraak bij dit voorontwerp bestemmingsplan heeft inderdaad geen betrekking op het al dan niet slopen van bestaande bebouwing. Het bestemmingsplan moet ten behoeve van het Hoefijzer nog worden uitgewerkt en regelt nu niet dat de flat gesloopt gaat worden.

1.3 Opmerking

De inspreker vraagt hoe het stadsdeel denkt dat de inspreker op haar hoge leeftijd een verhuizing kan regelen aangezien de inspreker slecht ter been is. Verder verwacht de inspreker veel geld kwijt te zullen zijn om de nieuwe woning in te gaan richten.

Antwoord

De opmerking van inspreker heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Overigens is in het kader van de Stadsvernieuwing een financiële regeling ingesteld voor mensen die moeten verhuizen.

1.4 Opmerking

De inspreker geeft aan dat in voorgaande gesprekken door de Alliantie een Wibbo woning op de zuidkant is toegezegd. De inspreker zou hier een schriftelijke bevestiging van willen zien zodat daardoor één van de onzekerheden kan worden weggenomen. De inspreker verwacht dat er te weinig Wibbo's zullen komen om bestaande oudere bewoners naar toe te verhuizen.

Antwoord

De opmerking van inspreker heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Bovendien gaat het stadsdeel niet over de toewijzing van nieuwe woningen aan huidige bewoners. Dit is een zaak van de betreffende woningcorporatie. Voor een schriftelijke bevestiging dient de inspreker daarom contact op te nemen met de betreffende woningcorporatie.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

1.5 Opmerking

De inspreker heeft tot nu toe geen antwoord gekregen op vragen over de toekomstige woonsituatie (zoals de hoogte van de huur, etc.).

Antwoord

De opmerking van inspreker heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Bovendien kunnen de vragen over de toekomstige woonsituatie van de inspreker niet door het stadsdeel worden beantwoord omdat het stadsdeel hier niet over gaat. De toewijzing van nieuwe woningen wordt door de woningcorporaties verzorgd.

2. Inspreker 2 namens Vereniging Flatbewoners Delflandplein (VFD)

2.1 Opmerking

De inspreker geeft aan geen bezwaar tegen hebben tegen het bestemmingsplan voor wat betreft het deel Delflandpleinbuurt. Volgens de inspreker is met de gekozen opzet een levendige en leefbare Delflandpleinbuurt mogelijk.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.2 Opmerking

De inspreker geeft aan dat de VFD teleurgesteld en ontevreden is over de steun die ze hadden verwacht van het Dagelijks Bestuur bij de herhuisvestigingsplannen voor de bewoners van de flats op het Delflandplein naar de Westlandgrachtlocatie. Far West zou in de raadsvergadering van oktober 2005 hebben toegezegd haar uiterste best te doen om een rechtstreekse verhuizing naar de Westlandgracht mogelijk te maken. De VFD vindt dat als de Westlandgracht niet mogelijk is er een gelijkwaardig alternatief geboden zou moeten worden.

Antwoord

De opmerking van inspreker heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Bovendien gaat het stadsdeel niet over de toewijzing van nieuwe woningen aan huidige bewoners. Dit is een zaak van de betreffende woningcorporatie.

3. Inspreker 3 namens bestuur VVE Westlandgracht (De Lierhof)

3.1 Opmerking

De inspreker geeft aan dat in het bestemmingsplan wordt gesproken over zogenaamde noord-zuid straten welke gekenmerkt worden door schuin parkeren met bomen in de middenberm, aan weerszijden daarvan rijbanen en daarlangs trottoir en fietspad. Een dergelijke noord-zuidstraat zou ook voor de Poeldijkstraat zijn gepland. De inspreker vraagt hoe dit plan voor de Poeldijkstraat gerealiseerd kan worden zonder dat de bestaande situatie sterk wordt veranderd. De Poeldijkstraat zou niet voldoen aan de gestelde afmetingen en niet geschikt zijn als noord-zuidstraat. Door de inspreker wordt een aantal argumenten aangedragen:



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

- a. De komst van een grote parkeervoorziening op slechts een aantal meter afstand van de huiskamers en balkons van bewoners zou het uitzicht schaden en voor meer geluids- en fijnstofoverlast zorgen.
- b. De bestaande groenvoorziening langs de woningen van De Lierhof zou momenteel een stuk meerwaarde bieden. De bewoners van De Liefhof zouden zeer content zijn met deze groenvoorziening. Om de plannen te realiseren dient de groenvoorziening te worden aangepast.
- c. Gebruikers van het parkeerterrein van De Liefhof en die van het kantoorgebouw tegenover het terrein zouden hinder ondervinden van de parkeervoorziening in de middenberm. Bij een onopgebroken middenberm wordt een verplichte rijrichting gecreëerd voor iedereen die uit een uitrit komt. Bij een doorbroken middenberm zouden automobilisten continu rondjes rijden om een parkeerplaats te zoeken.
- d. De unieke rustige ligging van De Lierhof, welke één van de sterke punten van dit complex zou vormen, zou al worden aangetast door de bouw van het volgens inspreker hoge en immense gebouw van HVO De Veste, direct tegenover twee gebouwen van De Lierhof.

De inspreker vraagt om nogmaals te overwegen of de huidige indeling van de Poeldijkstraat aangepast dient te worden of dat een opknapbeurt voldoende is.

Antwoord

In het bestemmingsplan is niet specifiek ingegaan op het door de inspreker genoemde profiel van noord-zuidstraten. De precieze inrichting van straten en wegen is geen onderdeel van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft derhalve geen betrekking op het al dan niet realiseren van een middenberm in de Poeldijkstraat. Het door inspreker bedoelde profiel van noord-zuidstraten is beschreven in het Plan Openbare Ruimte (POR). Het in het POR omschreven profiel is bedoeld om de kwaliteit van de openbare ruimte in het gehele plangebied te verbeteren. Om uitvoering te kunnen geven aan het POR zijn de straten met aangrenzende parkeervakken, trottoirs en groenstroken in het voorontwerp bestemmingsplan grotendeels als "Verkeer - 1" bestemd, inclusief de door de inspreker bedoelde groenstrook langs De Lierhof. In het geldende bestemmingsplan "Poeldijkstraat I" is de betreffende groenstrook bestemd als "Woningen gestapeld" (Ws). Binnen deze bestemming zijn onder meer al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Dat betekent dat de huidige groenvoorziening volgens het geldende bestemmingsplan als parkeerstrook zou mogen worden gebruikt.

Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is het ontwerp bestemmingsplan aangepast. De door de inspreker bedoelde groenstrook is deels als "Groen" bestemd, namelijk 6 meter vanaf de bebouwing van De Lierhof.

Ten aanzien van de door de inspreker genoemde komst van een grote parkeervoorziening wordt opgemerkt dat het hier niet om een grootschalig parkeerterrein gaat maar om een herschikking van bestaande parkeerplaatsen.

4. Inspreker 4

4.1 Opmerking

De inspreker heeft begrip voor de toekomstige sloop van de woning van de inspreker. Ook kan de inspreker zich vinden in de voorgestelde nieuwbouw. De inspreker heeft



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

echter bezwaar tegen het nieuwe huursysteem en de parkeervergunning die voor de nieuwbouw van toepassing zouden zijn omdat deze hogere kosten met zich mee zouden brengen.

Antwoord

De opmerking van inspreker heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Bovendien gaat het stadsdeel niet over het huursysteem van nieuwe woningen. De benodigde parkeervergunning hangt niet samen met de nieuwbouw maar met de invoering van betaald parkeren in een deel van het plangebied.

5. HEM Holding B.V.

5.1 Opmerking

De inspreker brengt het bezwaar naar voren dat het voorliggende bestemmingsplan niet voorziet in uitbreiding van het bestaande hotel maar leidt tot een beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden. De inspreker acht dit bezwaarlijk omdat hij uitbreidingsplannen heeft, wat wordt ondersteund door het beleid van stadsdeel en gemeente en omdat hij van mening is dat rechtsongelijkheid ontstaat met twee andere in het bestemmingsplan opgenomen hotels. De veronderstelde rechtsongelijkheid bestaat uit verschil in grootte wat betreft oppervlakte en kameraantal. Het bestemmingsplan zou daardoor onvoldoende rekening houden met het concurrentiebelang van de inspreker.

Antwoord

Ter plaatse van het HEM Hotel geldt momenteel het bestemmingsplan "Poeldijkstraat II". In dit bestemmingsplan zijn de gronden van het HEM Hotel bestemd als hotel, waarbij een bouwvlak is aangegeven dat circa 265 m² ruimer is dan de huidige bebouwing van het HEM Hotel. De maximale bouwhoogte bedraagt in het geldende bestemmingsplan 18 meter.

In het nieuwe bestemmingsplan bedraagt de maximale bouwhoogte, net als in het geldende bestemmingsplan, 18 meter. Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is het bestemmingsplan aangepast doordat het bouwvlak uit het geldende bestemmingsplan is overgenomen. Dit bouwvlak is iets ruimer dan de bestaande bebouwing.

Voor de door de inspreker ingediende bouwaanvraag is een procedure op grond van artikel 19 lid 2 WRO gestart. Door het stadsdeel is echter tijdens de procedure geconstateerd dat er voor wat betreft parkeren niet wordt voldaan het Amsterdamse Locatiebeleid. Dit heeft geleid tot een aangepast bouwplan. Dit aangepaste bouwplan is vervolgens voorgelegd aan de Commissie voor Welstand en Monumenten. Deze commissie heeft geadviseerd dat het bouwplan niet voldoet aan de redelijke eisen van welstand. Het dagelijks bestuur heeft geen redenen om te twijfelen aan het advies van de commissie en heeft het advies overgenomen. De bouwaanvraag van de inspreker is derhalve geweigerd. Het bouwplan is daarom niet opgenomen in het bestemmingsplan.

Uitbreiding van het HEM hotel past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het stadsdeel acht uitbreiding van het hotel weliswaar in principe aanvaardbaar, maar over de wijze waarop dat gestalte kan worden gegeven bestaat geen overeenstemming tussen het stadsdeel en de inspreker. De door het stadsdeel ruimtelijk aanvaardbaar



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

geachte uitbreiding van bouwmassa wordt niet in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen omdat, bij gebrek aan overeenstemming, geen zicht bestaat op verwerkelijking daarvan.

Goede ruimtelijke ordening en rechtsgelijkheid wordt niet bereikt door het op elke locatie en voor elke functie toestaan van een gelijk oppervlak en kameraantal. Concurrentiebelangen maken voorts geen deel uit van de te maken planologische afweging door de stadsdeelraad.

De verschillen in regeling met andere hotels binnen dit bestemmingsplan zijn gebaseerd op het feit dat geen sprake is van vergelijkbare situaties. In het ene geval gaat het om een nieuw te ontwikkelen toren, met een andere positie in de ruimte en daardoor met andere ontwikkelmogelijkheden. Overigens is tussen de ontwikkelaar van deze toren en de inspreker overleg gevoerd over eventuele exploitatie door de inspreker, maar dat heeft niet tot overeenstemming geleid. Dat is voor het stadsdeel op zichzelf geen reden om de ruimtelijk en beleidsmatig wenselijk geachte ontwikkeling van de (hotel)toren buiten het bestemmingsplan te laten.

In het andere geval gaat het om een wellicht in de toekomst mogelijk te maken herbestemming van een bestaand gebouw: Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen, in het kader waarvan een nadere concretisering van initiatieven en voorwaarden nog moet plaatsvinden. Van een hotelbestemming is ter plaatse dus op dit moment geen sprake.

6. Inspreker 6 namens HVO Querido

6.1 Opmerking

De inspreker constateert dat in het bestemmingsplan een maatschappelijke bestemming is toegekend aan de locatie van HVO-Querido aan de Poeldijkstraat 10. Omdat voorzieningen voor de opvang van dakloze burgers vaak als belasting voor een buurt worden ervaren en HVO-Querido de ambitie heeft om een goede relatie met de buurt te hebben heeft HVO-Querido het voornemen om één van de ruimtes binnen de nieuwbouw beschikbaar te stellen voor activiteiten die zowel buurtbewoners als gebruikers van de opvang ten goede komen. HVO-Querido heeft daarom in juni/juli een klein onderzoek laten verrichten in de buurt om behoeften en wensen van buurtbewoners en van gebruikers van de opvang te inventariseren. Daar is een aantal voorstellen uit naar voren gekomen die de komende maanden worden getoetst op haalbaarheid. Volgens de inspreker heeft een aantal voorstellen betrekking op het verlenen van diensten met een commercieel karakter. De inspreker verzoekt om een dergelijke activiteit toe te staan in het bestemmingsplan.

Antwoord

Het is momenteel nog niet bekend wat de precieze bestemming van de door inspreker bedoelde ruimte zal worden. Op dit moment wordt onderzocht of de ruimte kan worden ingezet als een zaal die overdag kan worden verhuurd voor trainingen, vergaderingen, lezingen etc. 's Avonds zou de zaal te gebruiken zijn voor sociale ontmoetingen. Door HVO-Querido wordt momenteel de haalbaarheid naar een dergelijke functie onderzocht. Naar verwachting is er eind 2009/begin 2010 een definitieve invulling bekend. In het



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

ontwerp bestemmingsplan is vooralsnog uitgegaan van commerciële dienstverlening tot maximaal 250m².

7. Inspreker 7

7.1 Opmerking

De inspreker vindt dat bewoners ruim 2,5 week zijn beroofd van de totale periode van 6 weken ter inzage omdat op 15 juni een uitnodiging is ontvangen voor een inspraakavond op 30 juni. De inspreker geeft aan niet in te kunnen stemmen met de uitleg die hieraan tijdens de inspraakavond is gegeven.

Antwoord

Conform de inspraakverordening van het stadsdeel wordt een voorontwerp bestemmingsplan gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd en is er gelegenheid voor het indienen van een inspraakreactie. Ook wordt er tijdens de periode van ter inzage legging een inspraakavond gehouden.

Het voorontwerp bestemmingsplan Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Ook is er voor de einde van de ter inzage legging een inspraakavond gehouden. Het bijwonen van de inspraakavond is niet noodzakelijk om een inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan te kunnen indienen. Er is dus geen sprake van dat de inspraakperiode is ingekort.

7.2 Opmerking

De inspreker merkt op dat het niet mogelijk bleek te zijn om een exemplaar van het voorontwerp bestemmingsplan te ontvangen. Het voorontwerp zou op internet zijn gepubliceerd dan wel bij het stadsdeel in te zien. De inspreker constateert dat men dan wel over internet moet beschikken of in geval van een grondige bestudering van het bestemmingsplan dagenlang op het stadsdeeltkantoor zou moeten doorbrengen. De inspreker verzoekt om alsnog een exemplaar van het stadsdeel te ontvangen waarna de inspreker verwacht nog met nadere punten te zullen aankomen.

Antwoord

De door inspreker bedoelde stukken waren conform de Algemene wet bestuursrecht tegen kostprijs beschikbaar. Hiervan heeft de inspreker vooralsnog geen gebruik gemaakt. Opgemerkt wordt nog dat het ontwerp bestemmingsplan ook 6 weken ter inzage zal worden gelegd.

7.3 Opmerking

De inspreker vindt dat de wijzigingen die in het voorliggende bestemmingsplan worden voorgesteld in hoogte en dichtheid van bebouwing een enorme achteruitgang vormen ten opzichte van de bedoelingen van het AUP van architect/stedenbouwkundige/planoloog Van Eesteren. Volgens de inspreker wonen veel van de huidige bewoners met veel plezier in de nog veelal redelijk goede en ruime woningen. Het afbreken van bebouwing zou een verkwanseling van het culturele en groene erfgoed van Van Eesteren betekenen. De inspreker maakt daarbij een vergelijking met de Amsterdamse School, waarvan de resterende woningen tegenwoordig ook niet meer afgebroken zouden worden. De inspreker stelt dat de huidige bebouwing met groen en indeling van de



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Staalmanpleinbuurt op één lijn met de Amsterdamse Schoolwoningen. Er zou sprake zijn van een naoorlogse "volkse" buurt met goede gemeleerde en sociale samenhang.

Antwoord

De inspraakreactie heeft vooral betrekking op het Uitwerkingsplan Staalmanpleinbuurt-Hoefijzer, dat ook in procedure is, en niet zozeer op het bestemmingsplan. Voor de vernieuwing van Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt is in 2002 het Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt vastgesteld door de stadsdeelraad. In het Uitwerkingsplan wordt rekening gehouden met het plan van Van Eesteren en het groenstedelijk milieu. Behoud van stempels en stroken, van open bouwblokken, van groen en monumentale bomen, van brede stoepen en van de zichtlijnen is uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan.

Opgemerkt wordt dat de essentie van het AUP bestaat uit functiescheiding (op een zeker abstractieniveau) en dat het AUP voor de woonvelden niet meer bepaalt dan een woningdichtheid. Verkaveling, bebouwingsvormen en woningtypologie zijn daarin niet bepaald.

7.4 Opmerking

De inspreker vindt dat het voorliggende bestemmingsplan in feite de vrije hand geeft aan de woningcorporaties. Deze zouden het oorspronkelijke doel (bouwen voor de minder draagkrachtigen) zijn vergeten en alleen nog maar goede en goedkope woningen in het groen willen afbreken en daarvoor koopwoningen en dure huurwoningen bouwen voor de middenstand en mensen met meer geld. Dit ten koste van de huidige bewoners van de wijken.

Antwoord

Uit diverse onderzoeken blijkt dat Amsterdam momenteel teveel sociale huurwoningen heeft en de woningsamenstelling op buurt en wijkniveau veelal eenzijdig is. Om een heterogene bevolkingsopbouw te realiseren en de woningvoorraad beter te laten aansluiten op de inkomensniveaus zijn in bepaalde buurten van Amsterdam meer koopwoningen en huurwoningen in de duurdere sector gewenst. Voor geheel Nieuw West geldt dat na uitvoering van alle vernieuwingsplannen (waaronder Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt) 45 procent van de woningvoorraad in Nieuw West uit sociale huurwoningen zal bestaan. De overige 55 procent zal bestaan uit koop- en huurwoningen in de marktsector, in uiteenlopende soorten en maten.

7.5 Opmerking

De inspreker vindt het vreemd dat er een voorontwerp bestemmingsplan wordt gepresenteerd terwijl een gedeelte van de wijk al is afgebroken en er op dit moment al nieuwbouw plaatsvindt. Dit zou niet in overeenstemming zijn met het nog geldende bestemmingsplan. Het zou gaan om naoorlogs cultureel erfgoed. De 50-jarige woningen zouden volgens de inspreker door middel van goed onderhoud nog wel 400 jaar mee kunnen. De inspreker verwijst daarbij naar de grachtengordel, waarvan het grootste deel ook nog in prachtige staat zou verkeren.

Antwoord

Een deel van de nieuwbouw die momenteel plaatsvindt of recent heeft plaatsgevonden is vergund via het AUP. Voor de nieuwbouw die niet via het AUP kon worden vergund is



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

conform de indertijd geldende Wet op de Ruimtelijke Ordening een vrijstellingsprocedure gevolgd. Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel om de nieuwe ontwikkelingen die nog niet zijn vergund planologisch mogelijk te maken en de bestaande situatie ten aanzien van reeds vergunde nieuwbouw dan wel bebouwing waar geen ontwikkelingen gaan plaatsvinden vast te leggen.

Voor wat betreft de opmerking over naoorlogs cultureel erfgoed wordt verwezen naar de beantwoording onder 7.3.

7.6 Opmerking

De inspreker heeft van mensen die destijds in de stadsdeelraad zaten begrepen dat er andere zaken met betrekking tot de bebouwing/bezoning zouden zijn afgesproken dan nu in het voorontwerp bestemmingsplan is vastgelegd. Zo zou er in het Plan Openbare Ruimte (POR) zijn vermeld dat men vanuit de Aletta Jacobslaan in de tuinen van de Henri Dunantbuurt zou kunnen blijven kijken. Dit zou met de huidige plannen van de Alliantie niet het geval zijn aangezien er mogelijk flats van 4 woonlagen komen.

Antwoord

Het voorontwerp bestemmingsplan voorziet in een uit te werken bestemming. Dat wil zeggen dat het nu voorliggende bestemmingsplan nog geen uitspraken doet over verkaveling en bezoning. In het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van het Uitwerkingsplan Hoefijzer Staalmanpleinbuurt, zoals eind december 2009 door de stadsdeelraad vastgesteld. De in het POR opgenomen principes worden met dit bestemmingsplan niet uitgesloten.

7.7 Opmerking

Het voorontwerp bestemmingsplan zou volgens de inspreker ingaan tegen het recht van bewoners die in goede ruime woningen willen wonen. De inspreker verwijst daarbij naar de aanwezigheid van 3 tot 6 kamerappartementen met een oppervlak van minimaal 56 m². In andere buurten zouden huurwoningen met een kleiner oppervlak staan waarbij deze woningen niet worden gesloopt.

Antwoord

Met de Vernieuwing van het plangebied zullen er goede en ruime woningen in het plangebied worden gerealiseerd. Zie verder beantwoording onder 7.3.

7.8 Opmerking

De inspreker gaat in zijn reactie voorts in op een aantal inhoudelijke aspecten van de plannen van woningcorporatie De Alliantie en de communicatie van deze partij rondom dit project.

Antwoord

Zoals reeds onder 7.6 gesteld voorziet het voorliggende bestemmingsplan in een uit te werken bestemming en worden de door de inspreker aangehaalde onderdelen van de plannen van De Alliantie (nog) niet in dit bestemmingsplan geregeld. Zodra een uitwerkingsplan in procedure wordt gebracht kan worden ingegaan op de invulling daarvan.

In de communicatie tussen verhuurder en huurder is het stadsdeel geen partij.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

7.9 Opmerking

De inspreker kan zich niet vinden in de geplande nieuwbouw van 20 tot 40 meter hoog in het westen. Dit betekent volgens de inspreker minder groen dat minder zichtbaar zou zijn voor voetgangers. Ook zouden de tuinen nauwelijks nog licht en zon krijgen.

Antwoord

Wat de hoogte van het bouwblok aan de Johan Huizingalaan betreft is het stadsdeel het met de inspreker eens dat 13 bouwlagen (40 meter) op deze locatie te hoog is. Mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is de maximum bouwhoogte verlaagd naar 30 meter. Dat correspondeert met het Uitwerkingsplan Staalmanpleinbuurt-Hoefijzer, dat eind 2009 is vastgesteld. Aangezien de zon pas in de namiddag naar het westen draait heeft dit beperkte gevolgen voor de bezonning en lichtinval van oostelijk gelegen tuinen. Overigens heeft de hoogte van de bebouwing geen relatie met de eventuele doorkijk naar achtergelegen groen.

8. Inspreker 8 namens Nieuw Delflandplein V.o.F.

8.1 Opmerking

De inspreker geeft aan er in de afgelopen jaren voor te hebben gepleit om zoveel mogelijk flexibiliteit in planproducten in te bouwen. Dit in verband met de lange realisatietermijn en de onzekerheid over wensen van commerciële investeerders die de realisatie mogelijk moeten maken. Volgens de inspreker heeft dat er toe geleid dat er flexibele afspraken over de omvang van bebouwing zijn opgenomen in het Uitwerkingsplan en in het programma in de ontwikkelingsovereenkomst. De inspreker stelt dat er in eerdere versie van het bestemmingsplan rekening zou zijn gehouden met een grote mate van flexibiliteit van commerciële functies, met uitzondering van het oppervlak van de winkelfunctie en de beperkte mate van flexibiliteit ten aanzien van woningbouw (in verband met de A10). De inspreker constateert dat er in het voorontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen weinig flexibiliteit is toegepast in de plankaart en de regels.

De inspreker constateert dat er voor is gekozen om het plan van Claus en Kaan uit 2008 als uitgangspunt te nemen voor de bestemmingsplankaart en de rooilijnen en gebouvvolumes daar uit over te nemen, zonder dat daarbij rekening is gehouden met ruime marges. De nieuwe voorstellen die inmiddels zijn gedaan voor de hoteltoeren en kantoortoren langs de A10 (Het Duet) zouden voor wat betreft bouwvolumes en openbare ruimte niet passen binnen de plankaart van het voorontwerp bestemmingsplan.

Antwoord

Het door het stadsdeel vastgestelde Uitwerkingsplan Hart Delflandplein, aangevuld met het vastgestelde beeldkwaliteitsplan, is uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. Daarbij is rekening gehouden met een verruiming van de footprints van de torens.

Het door de inspreker genoemde plan van Claus en Kaan is nooit vastgesteld en dus geen beleid. Dat geldt eveneens voor Het Duet. Zolang er geen concreet bouwplan is waarover overeenstemming bestaat, wordt uitgegaan van vastgesteld beleid.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

8.2 Opmerking

Het kantoorgebouw aan de Voorburgstraat zou volgens de inspreker 90 graden zijn gedraaid in vergelijking met het Uitwerkingsplan en de verdere uitwerkingen van Claus en Kaan. Het is de inspreker niet duidelijk waarom dit is gedaan.

Antwoord

Het door inspreker bedoelde gebouw is naar aanleiding van het vastgestelde beeldkwaliteitsplan gedraaid ten opzichte van de configuratie in het Uitwerkingsplan in verband met de wens om hoogteaccenten in noordzuidrichting te plaatsen.

8.3 Opmerking

In de regels zouden de oppervlaktes van de functies veelal zijn overgenomen uit het uitwerkingsplan. De 10% flexibiliteit plus de mogelijkheid om functies uit te wisselen (zoals volgens de inspreker overeengekomen in de ontwikkelingsovereenkomst) zouden daarbij niet zijn overgenomen.

Antwoord

Diverse programmaonderdelen zijn inmiddels hierop aangepast en verwerkt in het bestemmingsplan.

8.4 Opmerking

De inspreker merkt op dat de in de regels opgenomen parkeernormen voor alle functies uitgaan van een maximum. De inspreker vindt dat voor wonen meer parkeerplaatsen (ten behoeve van wonen) mogelijk zouden moeten zijn. Dat zou tot grotere flexibiliteit bij het ontwerp van de parkeergarages leiden.

Antwoord

De maximum parkeernorm is afkomstige uit de parkeerbalans die voor het plangebied is opgesteld. Het stadsdeel vindt het niet wenselijk om meer parkeerplaatsen voor wonen mogelijk te maken omdat daardoor ook meer verkeersbewegingen worden gestimuleerd.

8.5 Opmerking

De inspreker constateert dat in de regels is vastgelegd dat 10.000 m² bruto vloeroppervlak aan bedrijven is toegestaan maar dat individuele bedrijfsvestigingen maximaal 250 m² mogen zijn. Deze beperking zou leiden tot lastig te ontwikkelen gebouwen.

Antwoord

De maximum vestigingsgrootte is opgenomen in verband met de wens van de stadsdeelraad om meer kleinschalige bedrijvigheid in Slotervaart te realiseren, zie ook de Nota kleinschalige bedrijvigheid.

In het programma voor vernieuwing van Delflandplein- en Staalmanpleinbuurt zijn eveneens kleinschalige bedrijfsruimtes opgenomen vanwege de behoefte in Slotervaart aan kleinschalige ruimtes. Het aanbod van met de grootte categorie tot 250 m² bedrijfsruimtes staat in heel Amsterdam onder druk. Dit is het gevolg van een combinatie van het verdwijnen van kleinschalige bedrijfsruimtes en de verhoudingsgewijs gecompliceerde ontwikkeling van nieuwe kleinschalige ruimtes. Dit is dus juist een



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

argument om in het programma van Delflandplein- en Staalmanpleinbuurt hier op in te stellen.

Om maximaal op de marktbehoefte in te spelen en zodoende risico's te vermijden kan overwogen worden om flexibele ruimtes te creëren. Flexibel in de zin dat verschillende groottes aan ruimtes aangeboden kunnen worden. Uit onderzoek van onder meer het stadsdeel blijkt dat aan ruimtes in de categorie van 50 m² tot 150 m² veel behoefte is. Uitgangspunt bij realisatie blijft de maximale grootte van 250 m².

8.6 Opmerking

De inspreker constateert dat in de regels is vastgelegd dat 40.000 m² bruto vloeroppervlak aan kantoren is toegestaan waarbij een vestiging maximaal 2.000 m² mag bedragen. Deze beperking zou leiden tot lastig te ontwikkelen gebouwen. Grotere huurders zouden ook moeten worden toegestaan.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is het bestemmingsplan aangepast.

8.7 Opmerking

De inspreker constateert dat short stay alleen mag op plaatsen waar woningbouw is geprogrammeerd, in geval van Hart Delflandplein op de derde bouwlaag en hoger. De inspreker geeft aan short stay altijd als mogelijkheid te hebben willen gebruiken om het kantorenprogramma terug te dringen. De inspreker noemt dat er concrete ideeën zijn om het kantoorvolume naast de A10 (boven de supermarkt) om te zetten naar short stay functies. Dit zou nu niet mogelijk zijn binnen het bestemmingsplan.

Antwoord

Conform het beleid van de gemeente Amsterdam is short stay toegestaan op plekken waar wonen ook is toegestaan. Short stay is een vorm van (tijdelijk) wonen. Het realiseren van short stay woningen binnen kantoorgebouwen is daarom aan te merken als een geluidsgevoelige functie. Het toestaan van short stay in dergelijke gebouwen zou derhalve akoestisch onderzocht moeten worden. Aangezien dit niet is gebeurd is short stay binnen de bestemming "Kantoor" niet toegestaan in het bestemmingsplan.

9. Inspreker 9 namens Far West

9.1 Opmerking

De inspreker kan zich vinden in de in het voorontwerp bestemmingsplan gehanteerde wijze van bestemmen van locaties (conserverend, concrete ontwikkeling en (niet-concrete) ontwikkeling). De inspreker constateert echter dat bij de huidige plankaart niet de meest recente tekeningen zijn gebruikt. De inspreker verwacht dat het bestemmingsplan hierop zal worden aangepast.

Antwoord

De opmerking van de inspreker heeft betrekking op het Zuidblok en de Noordstrook. Van deze bouwplannen waren bij het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan nog



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

niet de meest recente tekeningen beschikbaar. Inmiddels zijn de meest recente tekeningen verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

9.2 Opmerking

Ten aanzien van de gebieden waar in het bestemmingsplan is uitgegaan van (concrete) ontwikkelingen acht de inspreker het van belang dat er ruimte is voor wijzigingen in het project, zonder dat daarvoor een nieuw bestemmingsplan hoeft te worden gemaakt. De inspreker constateert dat in het voorontwerp bestemmingsplan de precieze afmetingen van de plannen in ontwikkeling zijn aangehouden en wijzigingen alleen eventueel via een binnenplanse afwijking mogelijk kunnen worden gemaakt. De inspreker verwacht hierdoor onnodige vertragingen en kosten in de uitwerking en vergunning van projecten. De inspreker pleit daarom voor meer flexibiliteit door een ruimere marge aan te houden voor de bebouwing.

Antwoord

Het stadsdeel heeft net als de inspreker de intentie om de ontwikkelingen zoveel mogelijk via het bestemmingsplan mogelijk te maken, zonder dat daarvoor een nieuw bestemmingsplan in procedure hoeft te worden gebracht. De binnenplanse afwijkingen zijn alleen bedoeld voor ondergeschikte elementen als balkons.

9.3 Opmerking

De inspreker noemt dat de ontwikkelingen langs de Heemstedestraat staan omschreven in het uitwerkingsplan Noordstrook. De inspreker kan instemmen met de bestemming die voor de Noordstrook geldt aangezien deze aansluit bij de gewenste ontwikkeling. De inspreker verwacht echter dat het gestelde bebouwingspercentage van 75% te beperkend is omdat er vanwege de te realiseren gebouwde parkeervoorziening mogelijk sprake is van een maximum bebouwingspercentage van 100%. De inspreker stelt voor om het maximum bebouwingspercentage voor de Noordstrook los te laten. Opgemerkt wordt dat voor blok A aan de Delflandlaan al sprake zou zijn van een maximum bebouwingspercentage van 100%.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker heeft het stadsdeel het bebouwingspercentage van de blokken A, B en C in verband met de te realiseren parkeervoorzieningen verruimd naar 100%.

9.4 Opmerking

De inspreker merkt op dat de situatie van het Zuidblok op de plankaart niet de laatste stand van zaken is. De 1^e fase omgevingsvergunning zou inmiddels zijn verleend. De inspreker merkt verder op dat in het bestemmingsplan de mogelijkheid ontbreekt om een maatschappelijke pand te realiseren terwijl dit wel een uitdrukkelijke wens van het stadsdeel zou zijn geweest in het uitwerkingsplan. Een maximale vestigingsgrootte van 250 m² voor bedrijven en dienstverlening zou niet zijn overeengekomen met de inspreker of gebaseerd zijn op het Uitwerkingsplan.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is het bestemmingsplan voor wat betreft het Zuidblok aangepast. Daarbij is ook de realisatie van een maatschappelijke



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

voorziening mogelijk gemaakt tot 1.450 m². Voor de maximale vestigingsgrootte voor bedrijven en dienstverlening wordt verwezen naar de beantwoording onder 8.6.

9.5 Opmerking

De inspreker vindt dat het Hart Delflandplein een voorbeeld is van een gebied waar meer flexibiliteit zou moeten worden geboden om zo de ontwikkeling van de grond te krijgen. Deze flexibiliteit zou niet in de plankaart terug te zien zijn, in het bijzonder niet voor het gebied tussen de Overschiestraat en de Poeldijkstraat.

Antwoord

Zie de beantwoording onder 8.1.

9.6 Opmerking

De inspreker wenst het akoestisch onderzoek (mei 2009) te ontvangen.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is inmiddels digitaal beschikbaar gesteld.

9.7 Opmerking

De inspreker merkt ten aanzien van de Einsteinlocatie op dat ter plaatse van de Maassluisstraat een bouwhoogte is aangegeven van 3 meter. De inspreker geeft aan dat een dergelijke bouwhoogte bij een halfverdiepte parkeergarage onvoldoende is om een woonlaag te realiseren. De op de plankaart aangegeven bouwhoogte zou niet aansluiten op de laatste stand van zaken. De inspreker vindt dat het aanpassen van een dergelijke bouwhoogte in verband met eventuele toekomstige aanpassingen niet opgevangen zou moeten worden door afwijking van de bouwhoogte tot 10%, zoals eerder door het stadsdeel zou zijn aangegeven. De inspreker merkt daarbij nog op dat deze 10% afwijking niet in het bestemmingsplan zou zijn opgenomen.

Antwoord

Het is op voorhand niet de bedoeling om een hogere bouwhoogte via een algemene afwijking mogelijk te maken. Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is de bouwhoogte aangepast.

9.8 Opmerking

De inspreker vindt het maximum bebouwingspercentage van 20% zoals dat is gesteld voor de deellocatie Westlandgracht arbitrair en niet in lijn met het Uitwerkingsplan. In dit deelgebied zouden 150 gebouwde parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit zou bij een maximum bebouwingspercentage van 20% een groot knelpunt opleveren.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is het bebouwingspercentage aangepast.

9.9 Opmerking

De inspreker meldt dat de Maassluiszone een deelgebied is dat onder de nieuwe werkwijze in het kader van de Raamovereenkomst valt. Daartoe zouden door de stadsdeelraad de Randvoorwaarden Vernieuwing Maassluiszone zijn vastgesteld. Het



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

bestemmingsplan zou deze randvoorwaarden doorkruisen en de inspreker beperken in de ontwikkelmogelijkheden. De eerder door het stadsdeel gegeven verklaring dat er onderscheid zou zijn gemaakt tussen erfpachtgebieden en openbare gebieden zou volgens de inspreker niet kloppen en bovendien niet relevant zijn. In de Randvoorwaarden Vernieuwing zou juist een uitruil tussen erfpachtgebieden en openbaar gebied uitdrukkelijk mogelijk zijn gemaakt. De inspreker gaat er van uit dat het stadsdeel in het bestemmingsplan de afspraken uit de Raamovereenkomst en de Randvoorwaarden Vernieuwing Maassluiszone zal respecteren.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is het ontwerp bestemmingsplan aangepast conform de limitatieve randvoorwaarden voor de Maassluiszone.

Mondelinge reacties tijdens inspraakavond

Op 30 juni 2009 is een inspraakavond georganiseerd over het voorontwerp bestemmingsplan. Tijdens deze avond is een ieder in de gelegenheid gesteld om mondeling op het bestemmingsplan te reageren. Het verslag van de inspraakavond is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In het navolgende zijn alleen de reacties weergegeven die betrekking hebben op de inhoud van dit bestemmingsplan en nog niet tijdens de inspraakavond zijn beantwoord.

Inspreker A

Inspreker A vraagt of de groenstrook aan de oostkant van de Poeldijkstraat als Groen kan worden bestemd in plaats van als Verkeer. Reactie stadsdeel: De reactie komt overeen met de schriftelijke inspraakreactie van inspreker 3 namens bestuur VVE Westlandgracht (De Lierhof). Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van deze onder 3.1 weergegeven schriftelijke reactie.

Inspreker B

Inspreker B vraagt of zijn tandartspraktijk, welke momenteel is gevestigd op het Staalmanplein, in de toekomst ook aan de Johan Huizingalaan kan worden gevestigd. Reactie stadsdeel: In het voorontwerp bestemmingsplan zijn geen maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Er is geen aanleiding om (kleinschalige) maatschappelijke voorzieningen uit te sluiten langs de Johan Huizingalaan. Naar aanleiding van de inspraakreactie is het bestemmingsplan aangepast en zijn maatschappelijke voorzieningen langs de Johan Huizingalaan toegestaan, ter plaatse van de aanduiding 'centrum'.

Inspreker C

Inspreker C vindt dat het tuinstedelijke karakter niet duidelijk blijkt uit de plankaart. Er zou nu een gesloten bouwblok mogelijk zijn in plaats van open verkaveling. Daarnaast vindt hij bebouwing van dertien bouwlagen aan de Johan Huizingalaan te hoog (mede in verband met schaduwwerking) en in strijd met het idee van een tuinstad. De inspreker verzoekt om het idee van de tuinstad te waarborgen in het bestemmingsplan. Reactie stadsdeel: Voor het Uitwerkingsplan is het groenstedelijke milieutype het uitgangspunt. Behoud van stempels en stroken, van open bouwblokken, van groen en monumentale bomen, van brede stoepen en van de zichtlijnen is uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan. In de zuidzone van de Staalmanpleinbuurt zullen met name grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

en verschuift het milieutype naar stedelijk grondgebonden. De realisatie van een vernieuwde buurt met verschillende woningtypen is vastgelegd in het Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt dat in 2002 is vastgesteld door de Stadsdeelraad. Overigens zijn, mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker, de maximum bebouwingspercentages in het ontwerp bestemmingsplan aangepast. Wat de hoogte van het bouwblok aan de Johan Huizingalaan betreft is het stadsdeel het met de inspreker eens dat 13 bouwlagen (40 meter) op deze locatie te hoog is. Mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is de maximum bouwhoogte verlaagd naar 30 meter. Dat correspondeert met het Uitwerkingsplan Staalmanpleinbuurt-Hoefijzer, dat eind december 2009 is vastgesteld.

Mondelinge reacties tijdens inspraakmiddag

Op 6 juli 2009 is een inspraakmiddag georganiseerd over het voorontwerp bestemmingsplan. De inspraakmiddag was bedoeld voor de ontwikkelaars in het plangebied. Tijdens deze middag de ontwikkelaars in de gelegenheid gesteld om mondeling op het bestemmingsplan te reageren. Het verslag van de inspraakmiddag is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In het navolgende zijn alleen de reacties weergegeven die betrekking hebben op de inhoud van dit bestemmingsplan en nog niet tijdens de inspraakmiddag zijn beantwoord.

Inspreker I

Inspreker I vraagt of er bergingen mogen komen in de binnentuinen van de Noordstrook.

Reactie stadsdeel: In het bestemmingsplan is uitgegaan van vergunningsvrije bergingen.

Inspreker I verwacht dat een maximum bebouwingspercentage van 75% voor de koppen van de Noordstrook aan de krappe kant is. Reactie stadsdeel: De reactie komt overeen met de schriftelijke inspraakreactie van inspreker 9 namens Far West. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van deze onder 9.3 weergegeven schriftelijke reactie.

Inspreker I geeft ten aanzien van de Maassluiszone aan dat de vastgestelde randvoorwaarden uitgaan van een verkaveling van het hele gebied en niet alleen beperkt zijn tot de erfpachtgrens. De grenzen van de uit te werken bestemming zouden te beperkend zijn. Reactie stadsdeel: De reactie komt overeen met de schriftelijke inspraakreactie van inspreker 9 namens Far West. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van deze onder 9.9 weergegeven schriftelijke reactie.

Inspreker II

Inspreker II noemt dat in het bestemmingsplan niet gesproken wordt over de raamovereenkomst en vastgestelde randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zouden onvoldoende terug te vinden zijn op de plankaart. Reactie stadsdeel: De reactie komt overeen met de schriftelijke inspraakreactie van inspreker 9 namens Far West. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van deze onder 9.9 weergegeven schriftelijke reactie.

Inspreker II noemt dat het Hoefijzer onderdeel uitmaakt van een Woonservicewijk en dat het Staalmanplein een kanszone is voor ondernemers. Op dit moment zijn er vier detailhandelsvestigingen op het plein. Na zou moeten worden gegaan of het vastgestelde beleid correct is verwerkt in het bestemmingsplan. Reactie stadsdeel: Zoals ook in paragraaf 3.5 van de toelichting is aangegeven is het Staalmanplein in de Nota detailhandel en horeca niet aangewezen als concentratiegebied. In het actieplan (Plan van Aanpak detailhandel Slotervaart



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

2004-2008) is aangegeven dat detailhandel op den duur geheel zal verdwijnen. Eén of twee buurtwinkels van maximaal 150 m² per winkel zou vanwege de afstand tot concentratiegebieden wel mogelijk moeten zijn.

Momenteel zijn er vier detailhandelsvestigingen op of aan het Staalmanplein gevestigd. In de in dit bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels voor het Hoefijzer is rekening gehouden met het huidige aantal detailhandelsvestigingen.

Inspreker III

Inspreker III constateert dat de woningaantallen ten aanzien van het Hoefijzer exact zijn genoemd. Deze getallen zouden zijn gebaseerd op sloop/nieuwbouw. In het Hoefijzer zullen ook echter ook twee blokken van Staal behouden blijven. Deze woningen zijn kleiner dan de nieuwe woningen. Nagegaan zou moeten worden of dit in volume kan worden aangegeven. Reactie stadsdeel: De te handhaven blokken hebben inmiddels een andere bestemming gekregen. Deze blokken maken daardoor geen onderdeel meer uit van de uit te werken bestemming voor het Hoefijzer.

Inspreker III vraagt of de centrumvoorzieningen in het Hoefijzer ook in de tweede bouwlaag kunnen worden toegestaan. Reactie stadsdeel: Mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker zijn centrumvoorzieningen ook in de tweede bouwlaag toegestaan.

Inspreker III vraagt of in het zuidelijk deel van de Spoorzone ook woningen mogelijk gemaakt kunnen worden. Reactie stadsdeel: Mede naar aanleiding van de opmerking van de inspreker zijn in de bedoelde zone ook woningen toegestaan.

12.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan aan de volgende instanties gezonden.

1. VROM-inspectie;
2. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie Directie West;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Gemeente Amsterdam, College van Burgemeester en Wethouders / APC;
5. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (divv);
6. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB);
7. Gemeente Amsterdam, Dagelijks Bestuur stadsdeel Amsterdam Oud Zuid;
8. Kamer van Koophandel Amsterdam;
9. Midden- en Kleinbedrijf;
10. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet;
11. Gemeentewaterleidingen Amsterdam;
12. Liander;
13. TenneT;
14. Gemeente Vervoer Bedrijf (GVB);
15. NS/ProRail;
16. Gasunie.

Aan de overlegpartners is verzocht te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan. De adressanten onder 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 15 en 16 hebben gereageerd. De artikel 3.1.1.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

reacties van deze adressanten zijn in deze paragraaf weergegeven en beantwoord, met uitzondering van de reacties van de adressanten onder 2, 12, 13 en 15. Deze adressanten hebben in hun reactie namelijk aangegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerp bestemmingsplan.

1. VROM-inspectie

De reactie van de adressant is verdeeld over twee reacties. Deze reacties verwoorden zoveel mogelijk de reactie van alle belanghebbende regionale rijksdiensten.

1.1 Opmerking

De adressant merkt ten aanzien van de beschrijving van luchtkwaliteit in de toelichting op dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) inmiddels per 1 augustus 2009 in werking is getreden. De adressant adviseert de tekst hierop aan te passen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangepast.

1.2 Opmerking

De adressant merkt op dat het onderzoek luchtkwaliteit ontbreekt bij het voorontwerp bestemmingsplan. Geadviseerd wordt om het onderzoek als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan op te nemen.

Antwoord

De diverse onderzoeken zullen als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan worden opgenomen.

1.3 Opmerking

Ten aanzien van het aanvullende akoestische onderzoek wordt verzocht om de adressant voor of tijdens de ontwerpfase van het bestemmingsplan op de hoogte te brengen van de resultaten.

Antwoord

De adressant krijgt een kennisgeving van de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan. Op dat moment kan de adressant het akoestisch onderzoek, welk onderdeel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan, inzien.

1.4 Opmerking

De adressant merkt op dat het akoestische onderzoek ontbreekt bij het voorontwerp bestemmingsplan. Geadviseerd wordt om het onderzoek als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan op te nemen.

Antwoord

De diverse onderzoeken zullen als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan worden opgenomen.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

1.5 Opmerking

De adressant constateert dat er momenteel nog geen hogere waardeprocedure is gevolgd voor een aantal nieuwe geluidsgevoelige functies. De adressant merkt op dat het ontwerpbesluit voor een hogere waarde tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage dient te liggen. Het vaststellen van hogere grenswaarden zal met eigen argumenten moeten worden gemotiveerd.

Antwoord

Het ontwerpbesluit voor hogere grenswaarden zal tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

1.6 Opmerking

De adressant vindt dat een overzicht aan denkbare geluidsreducerende maatregelen aan de bron en in de overdracht ontbreekt. Geluidsreducerende maatregelen hoeven volgens de adressant niet te worden genomen als deze onvoldoende doeltreffend zullen zijn of stuiten op stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren. Dit zou dan wel gemotiveerd moeten worden. De adressant verzoekt om de toelichting hierop aan te passen.

Antwoord

In het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zal nader worden ingegaan op mogelijke geluidsreducerende maatregelen, inclusief bijbehorende motivering indien hier geen gebruik van zal of kan worden gemaakt.

1.7 Opmerking

De adressant verzoekt om nader op vliegtuiglawaai in te gaan en daarbij aandacht te besteden aan de ligging van het plangebied binnen de 20 ke zone uit het Luchthavenindelingsbesluit.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangevuld.

1.8 Opmerking

De adressant is van mening dat in hoofdstuk 3 ook een beschrijving van het relevante Europese beleid zou moeten worden opgenomen. Daarbij wordt door de adressant een tekstvoorstel gedaan.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangepast.

1.9 Opmerking

De adressant verzoekt om de paragraaf rijksbeleid voor wat betreft de beschrijving van de Nota Ruimte aan te vullen vanwege de A10, alsmede de Vierde Nota. Daarbij wordt door de adressant een tekstvoorstel gedaan.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangepast.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

1.10 Opmerking

De adressant vindt dat paragraaf 4.3 inzicht zou moeten geven in de consequenties van de verkeersproductie van het plangebied voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de aansluiting van de A10 en de overige wegen binnen het plangebied.

Antwoord

In paragraaf 4.3 is aangegeven dat door diVV een verkeersmodel is gemaakt voor de Westelijke Tuinsteden. Het Verkeersmodel Westelijke Tuinsteden is een locatiemodel waarin het verkeersbeeld van de vier tuinsteden Osdorp, Geuzenveld, Bos en Lommer en Slotervaart voor de huidige en toekomstige situatie is beschreven. Basis is het Amsterdamse verkeersmodel Genmod, verfijnd en aangevuld met lokale informatie en uitgangspunten. In de prognosejaren zijn de veranderingen in socio-economische gegevens en infrastructurele aanpassingen meegenomen zoals deze bij de verschillende projecten zijn verondersteld.

Voor de Delflandpleinbuurt en Staalmanpleinbuurt zijn de stedelijke vernieuwingsprojecten zoals die in 2006 bekend waren opgenomen in het model. De ontwikkeling van de projecten kent een zekere dynamiek. Anno 2009 is er een genuanceerder beeld te geven over wat in het gebied gaat veranderen dan in 2006. De verwachting is dat de verkeersproductie binnen de geconstateerde marges blijft, aangezien er meer verdicht wordt dan in 2006 was voorzien maar er ook minder gesloopt zal gaan worden.

De verkeersveiligheid is binnen het gebied gewaarborgd doordat alle wegen conform duurzaam veilig erfgoedwegen zullen worden ingericht. De wegen aan de rand van het gebied, de Vlaardingenlaan, Aletta Jacobslaan, Heemstedestraat en Johan Huizingalaan zijn duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen.

De aansluiting op de A10 ter hoogte van de Henk Sneevlietweg ligt net buiten het plangebied maar is via de rotonde Vlaardingenlaan/ Overschiestraat rechtstreeks bereikbaar. De verkeersafwikkeling ter plaatse zal mede afhangen van de doorstroming op de A10.

Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 4.3 aangevuld.

1.11 Opmerking

De adressant vindt dat op de plankaart zou moeten worden aangegeven welke gebouwen van dove gevels moeten worden voorzien waarbij de functie van deze dove gevels in de regels zou moeten worden gewaarborgd.

Antwoord

De in het bestemmingsplan gehanteerde regeling voor dove gevels is overgenomen uit het bestemmingsplan Gershwin. Deze regeling is door de Raad van State expliciet getoetst en akkoord bevonden. De opmerking van de adressant vormt derhalve geen aanleiding om de regeling ten aanzien van dove gevels aan te passen.

1.12 Opmerking

Ten aanzien van de bestemming "Verkeer - 2" constateert de adressant dat de functies detailhandel en parkeren onder de rijksweg worden toegestaan. De adressant merkt op dat het gebruik van ruimten onder de snelweg gebonden is aan een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Medegebruik van de ruimte onder de



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

rijksweg is alleen mogelijk als het veilig en doelmatig gebruik van de rijksweg daardoor niet in gevaar komt. De adressant verzoekt om aan de toe te laten functies de voorwaarde te verbinden dat een door rijkswaterstaat te verlenen vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken nodig is. De adressant vindt dat het medegebruik niet als recht zou moeten worden opgenomen maar door middel van een afwijking mogelijk gemaakt zou moeten worden waarbij het verlenen van afwijking wordt gekoppeld aan het verlenen van een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.

Antwoord

Op de betreffende locatie is in het verleden al een benodigde constructie aangebracht doordat er in overleg met de adressant palen zijn geslagen. Er ter plaatse in feite dus al sprake van een viaduct. Het veilig en doelmatig gebruik van de rijksweg is door de reeds verrichte bouwkundige aanpassingen niet in gevaar. Er is derhalve geen aanleiding om het medegebruik via een afwijking mogelijk te maken. Uiteraard zal het stadsdeel tijdig overleg voeren met de adressant zodra er meer bekend is over de verdere ontwikkeling van het medegebruik.

1.13 Opmerking

De adressant verzoekt om in de gebruiksregels van de bestemming "Verkeer - 2" op te nemen dat detailhandel en parkeren mogen worden gerealiseerd onder de constructie van de snelweg ter plaatse van viaducten in plaats van onder het wegdek van de snelweg.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn de regels aangepast, met uitzondering van de zinsnede "ter plaatse van viaducten" aangezien ter plaatse geen viaducten aanwezig zijn.

3. Provincie Noord-Holland

3.1 Opmerking

De adressant merkt op dat de beoogde functies passend en in overeenstemming zijn met het provinciale beleid.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam / APC

De reactie van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam / APC is weergegeven door de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

4.1 Opmerking

De adressant merkt op dat het voorontwerp bestemmingsplan past binnen het milieutype zoals dat in het vigerende structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" voor het plangebied is aangegeven.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.2 Opmerking

De adressant constateert dat het bestemmingsplan voorziet in de bouw van 40.000 m² extra kantoorbebouwing. De adressant merkt op dat dit overeenkomt met de afspraken die zijn gemaakt in het in 2007 door het college van B&W vastgestelde PLABEKA-rapport. De adressant merkt echter op dat momenteel wordt gewerkt aan een actuele strategie met betrekking tot kantoren, wat zal uitmonden in een PLABEKA II-rapport. De adressant geeft in overweging om het programma voor kantoren verder te beperken. Ook geeft de adressant aan dat de parkeernormen die in het bestemmingsplan voor kantoren zijn vermeld passen in het geldende locatiebeleid.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Er is voor het stadsdeel geen aanleiding om het programma voor kantoren verder te beperken aangezien voldaan wordt aan het geldende beleid (het PLABEKA-rapport uit 2007).

4.3 Opmerking

De adressant merkt op dat het bestemmingsplan voorziet in hoogbouw tot 73 meter. Zoals voorgeschreven in het hoogbouwbeleid dient voor gebouwen hoger dan 60 meter een landschapsstudie te worden voorgelegd aan de raadscommissie van de gemeenteraad.

Antwoord

De landschapsstudie naar hoogbouw is inmiddels uitgevoerd (zie paragraaf 8.2). De landschapsstudie is voorgelegd aan de supervisors en de raadscommissie.

4.4 Opmerking

De adressant constateert dat het akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat veel woningen slechts gerealiseerd kunnen worden indien de gevels als dove gevels worden uitgevoerd. De adressant oppert om met enige stedenbouwkundige aanpassingen de bebouwing aan de westzijde van de A10 meer aaneengesloten te maken. De bebouwing zou dardoor een grotere afschermdende functie kunnen krijgen, waardoor het achterliggende plangebied meer afgeschermd zou worden met als resultaat een rustiger verblijfsgebied ten westen van de A10. Ook zouden dan minder dove gevels nodig zijn.

Antwoord

In de stedenbouwkundige planvorming voor Hart Delflandplein is bewust voor niet-aaneengesloten bebouwing gekozen. De voorziene torens langs de A10 dienen als samen met de verbindende doorgang onder de A10 als een 'poort'. De essentie is om de zichtbaarheid en herkenbaarheid van het Delflandplein te vergroten zodat het plein aan beide zijden van de A10 daadwerkelijk als Hart gaat fungeren. Het realiseren van



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

gesloten bebouwing langs de A10 wordt daarom niet wenselijk geacht aangezien dit de barrière van de A10 versterkt. Bovendien blijkt uit aanvullend akoestisch onderzoek dat het realiseren van een gesloten wand direct ten westen van de A10 ten opzichte van de huidige planvorming bij slechts één gevel leidt tot het realiseren van een niet-dove gevel. De overige gevels die in de huidige planvorming als dove gevel dienen te worden uitgevoerd zullen ook bij een gesloten wand nog als dove gevel moeten worden uitgevoerd.

Niet-aaneengesloten bebouwing heeft overigens ook te maken met de wensen van de ontwikkelende partijen, die de zichtbaarheid en herkenbaarheid aan de A10 van belang vinden, mede vanwege de haalbaarheid van het programma. Andere verkavelingsmodellen zijn ook aan de orde geweest, maar niet geschikt bevonden. Het stadsdeel ziet naar aanleiding van het voorgaande geen aanleiding om de planvorming voor het Hart Delflandplein aan te passen.

4.5 Opmerking

De adressant merkt op dat in de toelichting ten onrechte is aangegeven dat de breedte van geluidszone van de spoorweg 2x200 meter bedraagt. Dit dient volgens de adressant 2x400 meter te zijn.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangepast.

4.6 Opmerking

De adressant constateert dat het railverkeerslawaai van de westelijke tak van de Ringspoorbaan aanzienlijk is. Geluidhinder zou bij de uitwerking van de plannen een belangrijke factor zijn. Een stedenbouwkundige opzet met gebouwen parallel aan de spoorbaan zou zorg dragen voor een geluidluw achterliggend plangebied.

Antwoord

De te ontwikkelen locaties langs het spoor zijn onderzocht in het kader van het akoestisch onderzoek. Daarbij is ook ingegaan op mogelijke verkavelingsvormen. Het is momenteel nog niet bekend hoe de verkaveling in de te ontwikkelen gebieden zal worden. Geluidhinder vanwege het spoor zal daarbij een belangrijke factor zijn.

4.7 Opmerking

Het is de adressant niet duidelijk waarom het realiseren van een stille zijde in de bouwregels van het bestemmingsplan is opgenomen terwijl het realiseren van dove gevels in een nadere eisenregeling is opgenomen. De laatstgenoemde regeling zou na inwerkingtreding van het plan een vrijblijvend karakter hebben en daardoor onvoldoende rechtszekerheid bieden. De adressant vindt het de voorkeur hebben om het realiseren van dove gevels in de bouwregels op te nemen en daarbij een afwijkingsregeling op te nemen voor de gevallen waar het realiseren van dove gevels in een later stadium niet nodig blijkt te zijn. De adressant verwijst daarbij ook naar het Amsterdamse beleid dat een dove gevel verplicht indien de maximaal toelaatbare grenswaarde wordt overschreden.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Antwoord

De in het bestemmingsplan gehanteerde regeling voor dove gevels is overgenomen uit het bestemmingsplan Gershwin. Deze regeling is door de Raad van State expliciet getoetst en akkoord bevonden. De opmerking van de adressant vormt derhalve geen aanleiding om de regeling ten aanzien van dove gevels aan te passen.

4.8 Opmerking

Ook zou volgens de adressant de formulering dat nadere eisen kunnen worden gesteld indien er geen toereikende hogere waarde zijn vastgesteld verwarring kunnen opleveren. Deze eisen zouden ook gesteld moeten worden indien er geen hogere waarden zijn vastgesteld bij overschrijding van de voorkeurgrenswaarde. De adressant zou "het DB zal nadere eisen stellen indien bij overschrijding van de voorkeurgrenswaarde geen of niet toereikende hogere waarden zijn vastgesteld" een betere formulering vinden

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de nadere eisenregeling aangevuld.

4.9 Opmerking

Het is de adressant niet duidelijk of de in de toelichting beschreven vastgestelde contouren als gevolg van industriegeluid betrekking hebben op een gezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Verder vindt de adressant dat moet worden toegelicht of het genoemde saneringsprogramma ook de vergunde geluidsruimte heeft gereduceerd. Als dat laatste niet het geval is zou toch van de (te ruim) vergunde situatie uitgegaan moeten worden.

Antwoord

De in de toelichting beschreven contouren hebben betrekking op gezoneerde industrieterreinen in de zin van de Wet geluidhinder. Voor wat betreft industrieterrein Schiphol heeft de zonebeheerder (de provincie) op 8 oktober j.l. aangegeven dat de tekst in het voorontwerp bestemmingsplan akkoord is. De feitelijke contour is kleiner dan de bij de zonerings vastgestelde contour.

4.10 Opmerking

De adressant vindt dat de geluidszones van bedrijventerrein Schiphol en IBM op de plankaart moeten worden weergegeven.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan aangepast. Daarbij wordt opgemerkt dat de geluidscontour IBM in de toekomst zal komen te vervallen zodra het momenteel in voorbereiding zijnde bestemmingsplan IBM-terrein in werking treedt. In het bestemmingsplan Delflandplein- / Staalmanpleinbuurt is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de geluidscontour te verwijderen zodra het bestemmingsplan IBM-terrein van kracht is.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

4.11 Opmerking

De adressant merkt op dat het plan tweemaal is besproken in het TAVGA. De adressant herhaalt de daarin gemaakte afspraak dat uitwerkingen van het bestemmingsplan in het TAVGA zullen worden geagendeerd.

Antwoord

De uitwerkingen van het bestemmingsplan zullen in het TAVGA worden geagendeerd.

4.12 Opmerking

Volgens de adressant is de tekst van de paragraaf externe veiligheid verouderd en op sommige punten incorrect. Bij het ontwerp bestemmingsplan dient de verantwoordingsparagraaf te worden toegevoegd.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de tekst, daar waar nodig, geactualiseerd. De verantwoordingsparagraaf is als bijlage opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.

4.13 Opmerking

De adressant constateert ten aanzien van luchtkwaliteit dat de zichtjaren 2010, 2015 en 2020 correct zijn. Volgens de adressant ontbreekt het zichtjaar 2011 (in verband met de Derogatie). In 2011 dient aan de fijn-stof normen te worden voldaan.

Antwoord

Voor het plangebied wordt reeds in het zichtjaar 2010 voldaan aan de norm voor fijn stof. Ook in 2015 wordt voldaan aan de norm. Het is daardoor voldoende aannemelijk dat ook in 2011 zal worden voldaan aan de norm voor fijn stof. Er is derhalve geen aanleiding om ook 2011 in het onderzoek als zichtjaar te stellen.

4.14 Opmerking

Volgens de adressant gaat het bij het Besluit gevoelige bestemmingen niet alleen om het voorkomen van overschrijdingen van grenswaarden maar ook om het voorkomen van dreigende overschrijdingen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangevuld.

4.15 Opmerking

Volgens de adressant komt de bestemmingsplannaam op de kaft niet overeen met de naam zoals die is opgegeven in artikel 1 van de regels. Tevens zou de GML-codering ontbreken.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is artikel 1 van de regels aangepast.

4.16 Opmerking

Volgens de adressant zouden enkele begrippen in artikel 1 van de regels afwijken van het SVBP 2008, welke wettelijk verplicht is.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn de betreffende begripsbepalingen in artikel 1 van de regels afgestemd op het SVBP 2008.

4.17 Opmerking

De adressant is van mening om bij de toegestane bouwhoogte opgenomen verwijzing naar het bestemmingsplan te vervangen door een verwijzing naar de plankaart.

Antwoord

Per 1 januari 2010 zal, naar verwachting, de digitale verplichting voor bestemmingsplannen in werking treden. De digitale versie prevaleert dan boven de plankaart. In dit bestemmingsplan is daarom niet verwezen naar de plankaart maar naar het bestemmingsplan welke, gelet op artikel 1, bestaat uit het GML-bestand en de regels.

4.18 Opmerking

De adressant vindt dat de in sommige artikelen opgenomen verwijzing naar lidnummers volledig dient te zijn door ook het betreffende artikelnummer te vermelden.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het ontwerp bestemmingsplan aangepast.

4.19 Opmerking

De adressant begrijpt niet waarom de bestemmingen 'Kantoor' en 'Maatschappelijk' niet als 'Gemengd' zijn genoemd. Volgens de adressant worden er meerdere verschillende vormen van gebruik toegelaten die verder niet gemaximeerd zijn. Daarbij stelt de adressant de vraag welke maatschappelijke voorzieningen wel en niet gewenst zijn. Op dit moment zou namelijk de gehele bestemming gebruikt kunnen worden voor een kerk.

Antwoord

Voor wat betreft de bestemming 'Maatschappelijk' kan de adressant niet worden gevolgd. Deze gronden mogen worden gebruikt als maatschappelijke voorzieningen, waarbij ter plaatse van de aanduiding 'wonen' ook woningen en short stay is toegestaan. Dit betreft de in aanbouw zijnde woningen in het gebouw van HVO-Querido. Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' is dus wel degelijk een maximum gesteld aan niet-maatschappelijke functies.

Het stadsdeel vindt het niet nodig om een onderscheid te maken in maatschappelijke voorzieningen.

4.20 Opmerking

Volgens de adressant heeft het de voorkeur om binnen de bestemming 'Tuin' ook waterlopen en waterpartijen mogelijk te maken.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn de betreffende functies toegestaan in de bestemming 'Tuin'.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

4.21 Opmerking

De adressant vindt het wenselijk om coffeeshops en smartshops als verboden gebruik aan te merken.

Antwoord

Coffeeshops vallen onder het gedoogbeleid en kunnen derhalve in een bestemmingsplan niet als verboden gebruik worden aangemerkt. Hier is ook jurisprudentie over. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn smartshops als verboden gebruik aangemerkt.

4.22 Opmerking

De adressant vindt dat sub b van de verbodsregels, de zogenaamde “toverformule” door de komst van de nieuwe Wro, en de daarmee verdwenen basis voor deze formule, weggelaten kan worden.

Antwoord

In het gebruiksverbod van de Wro staat alleen de gebruikelijke verbodsbepaling maar niet de mogelijke afwijking daarvan. Er is op dit moment geen aanleiding om de “toverformule” te schrappen.

4.23 Opmerking

De adressant vindt de verwijzing naar andere wetgeving op zich niet noodzakelijk maar met de gegeven redactie ook onjuist. Bestemmingsplannen zouden ten tijde van de vaststelling dienen te voldoen aan de dan geldende regelgeving, dus ook aan regelgeving die tussen het moment van tervisielegging van het ontwerp en vaststelling wordt gewijzigd.

Antwoord

De opmerking van de adressant is niet juist en geeft derhalve geen aanleiding tot aanpassing van het betreffende artikel.

4.24 Opmerking

De redactie van het overgangsrecht zou niet geheel conform paragraaf 3.2 van de Bro zijn.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het artikel in de regels aangepast.

4.25 Opmerking

De adressant constateert dat de aanduiding “geluidszone-industrie Schiphol” wel in de legenda van de plankaart is aangegeven maar niet op de plankaart zelf.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de plankaart aangepast.

4.26 Opmerking

De plankaart zou volgens de adressant niet volgens de methode SVBP 2008 zijn. Alhoewel dit geen vereiste is, is dat wel wenselijk.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

Antwoord

Het ontwerp bestemmingsplan zal na 1 januari 2010 ter inzage worden gelegd. De verbeelding van het GML-bestand (de plankaart) voldoet aan het SVBP 2008.

6 Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam

6.1 Opmerking

De adressant stelt het op prijs dat het bestemmingsplan het mogelijk maakt om energieopwekkende installaties op gebouwen te plaatsen.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.2 Opmerking

De adressant constateert dat het akoestisch onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd niet was bijgevoegd bij het voorontwerp bestemmingsplan. De adressant heeft het onderzoek daarom niet kunnen beoordelen. De adressant verzoekt om het onderzoek te laten toetsen door het TAVGA.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is op 3 juni behandeld in het TAVGA. Er is dus reeds voldaan aan het verzoek van de adressant.

6.3 Opmerking

Volgens de adressant kan de beschrijving van externe veiligheid, inrichtingen worden aangevuld met dat het plangebied niet is gelegen binnen een invloedsgebied of PR 10^{-6} contour van een buiten het plangebied gelegen Bevi inrichting.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting op dit punt aangevuld.

6.4 Opmerking

De adressant merkt op dat de Schinkel/Kostverlorenvaart een alternatieve route is voor vloeibare brandstoffen, indien de leidingen naar Schiphol om een bepaalde reden buiten werking zijn. De adressant stelt dat de risico's van dit transport laag zijn en geen beperkingen leggen aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting op dit punt aangevuld. Opgemerkt wordt nog dat het plangebied sowieso op minimaal 300 meter van de Schinkel/Kostverlorenvaart is gelegen.



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

6.5 Opmerking

De adressant constateert dat groepsrisicoverantwoording een belangrijk aspect is bij ontwikkelingen in de nabijheid van de A10. De adressant verzoekt om de nog op te stellen verantwoording voor te leggen.

Antwoord

Het stadsdeel ziet geen aanleiding om de nog op te stellen verantwoording voor te leggen aan de adressant. In het kader van de verantwoording is advies opgevraagd bij de brandweer. De Dienst Milieu en Bouwtoezicht is geen bevoegd gezag of overlegpartner.

6.6 Opmerking

De adressant vindt dat het onderzoek luchtkwaliteit op een aantal punten onduidelijk is. Zo zou niet duidelijk zijn van hoeveel toegevoegde woningen is uitgegaan omdat in het voorontwerp wordt gesproken over maximaal 4.431 woningen in het plangebied, terwijl elders in het voorontwerp is aangegeven dat er 2.650 woningen aanwezig zijn en er minder dan 1.500 nieuwe woningen komen. Op basis van het maximum aantal woningen en het aantal te behouden woningen constateert de adressant echter dat er 1.781 nieuwe woningen worden voorzien. In het onderzoek luchtkwaliteit zou zijn gesproken over circa 4.000 woningen. De adressant vindt dat duidelijk moet zijn hoeveel woningen maximaal worden gerealiseerd, inclusief fasering. Dit zou als input moeten worden gehanteerd voor het onderzoek luchtkwaliteit.

Antwoord

Voor de vernieuwing van het plangebied bedroeg het aantal woningen 2.407. Na de vernieuwing zal het aantal woningen circa 3.250 woningen bedragen. Dit aantal is nog niet exact omdat pas bij de bouwaanvraag het precieze aantal bekend is. De toename van het aantal woningen zal waarschijnlijk minder dan 1.000 bedragen. Het in het onderzoek luchtkwaliteit genoemde aantal van 4.000 woningen is (bewust) ruimer dan het te verwachten aantal woningen na vernieuwing. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn de woningaantallen op diverse plekken in de toelichting aangepast.

6.7 Opmerking

De adressant vindt dat de in het onderzoek luchtkwaliteit berekende bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit vrij laag is en dat het onderzoek beperkt is tot enkele wegen. Door het ontbreken van de bijlagen van het onderzoek zou de adressant niet kunnen achterhalen of de uitgangspunten kloppen en wat de onderbouwing van de conclusies is. Ook zou niet zijn weergegeven wat het studiegebied is en tot waar het plan significante invloed op de luchtkwaliteit heeft. Dit zou aan het onderzoek moeten worden toegevoegd. Ook zou de keuze voor de 12 receptorpunten niet geheel duidelijk zijn. De adressant concludeert dat het onderzoek te mager is als onderbouwing van de invloed van het plan op de luchtkwaliteit.

Antwoord

In het onderzoek is beschreven welk studiegebied is onderzocht. Daarbij is ook gekeken naar wegen buiten het plangebied (zoals de Henk Sneevlietweg). De in het onderzoek gehanteerde rectorpunten zijn gehanteerd bij wegen waar een verkeerstoename is als



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

gevolg van het plan. Bij andere wegen zijn geen rectorpunten gehanteerd omdat er geen sprake is van een verkeerstoename of omdat aannemelijk is dat op de betreffende wegen geen gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit te verwachten zijn. Het stadsdeel is het niet eens met de stelling van de adressant dat het onderzoek te mager is als onderbouwing van de invloed van het plan op de luchtkwaliteit. Overigens is het onderzoek inmiddels wel geactualiseerd in verband met aangepaste regelgeving.

6.8 Opmerking

De adressant beveelt aan om in de toelichting op te nemen dat de centraal stedelijke ambitie is om CO₂ met 40% te reduceren in 2025 en de ambitie om vanaf 2015 klimaatneutraal te gaan bouwen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangevuld. Ten aanzien van de ambitie kan nog worden opgemerkt dat 40% reductie in 2025 ten opzichte van het jaartal 1990 is en dat deze ambitie niet alleen een centraal stedelijke ambitie is maar ook de doelstelling van het stadsdeel.

6.9 Opmerking

Volgens de adressant is er een aantal locaties binnen het plangebied waar mogelijk verontreiniging kan zijn, zoals bij ondergrondse tanks. Zo zou er in de Rijswijkstraat, ter hoogte van Delflandplein 20, een ernstige verontreiniging met VOCI aanwezig zijn. De adressant stelt dat het belangrijk is dat hier tijdens werkzaamheden in de grond rekening mee wordt gehouden.

Antwoord

De door de adressant genoemde verontreiniging is bekend. Er wordt rekening gehouden met de verontreiniging.

7. Gemeente Amsterdam, Dagelijks Bestuur stadsdeel Amsterdam Oud Zuid

7.1 Opmerking

De adressant heeft geen inhoudelijke opmerkingen op het bestemmingsplan. Het plan komt op de adressant overwegend goed doordacht over en heeft de instemming van de adressant.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2 Opmerking

De adressant vraagt aandacht voor het verdere proces. De oostkant van het plangebied is namelijk ook de stadsdeelgrens met Oud-Zuid. Daarom hecht de adressant er grote waarde aan indien bij alle verdere vervolgstappen helder en open wordt gecommuniceerd met de bewoners en andere rechthebbenden van het deel van Oud-Zuid langs de Westlandgracht. De adressant vindt dat de bewoners en andere rechthebbenden ook ruimschoots de gelegenheid moeten krijgen om zich uit te spreken over het bestemmingsplan, met name omdat er enkele bouwmogelijkheden van 40 tot



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

ruim 70 meter worden gecreëerd. Op een afstand van 70 meter van gevels van panden in Oud-Zuid zou door middel van een wijzigingsbevoegdheid bebouwing mogen worden opgericht tot 40 meter hoog.

Antwoord

Ten opzichte van de door de adressant genoemde wijzigingsbevoegdheid geldt dat het geen wijzigingsbevoegdheid betreft maar een uit te werken bestemming. Het stadsdeel is voornemens om bewoners van Oud-Zuid te informeren over het bestemmingsplan door publicatie van de kennisgeving van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan in het huis-aan-huisblad in de aangrenzende buurt in Oud-Zuid en via de website van stadsdeel Oud-Zuid.

8. Kamer van Koophandel Amsterdam

8.1 Opmerking

De adressant merkt op dat de winkelvoorzieningen op het Delflandplein met name een belangrijke verzorgingsfunctie vervullen voor de buurt. Gezien de huidige staat van deze voorzieningen herkent de adressant de noodzaak om deze winkelvoorzieningen te verbeteren en het Delflandplein te herontwikkelen tot een modern winkelcentrum.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

8.2 Opmerking

De adressant geeft aan dat naar aanleiding van de detailhandelsnota in 2001 er oorspronkelijk een maximale detailhandelsfunctie van 3.750 m² bvo in het bestemmingsplan zou zijn opgenomen. Volgens de adressant zet het voorliggende bestemmingsplan in op een uitbreiding van de detailhandel en dienstverlening op het Delflandplein naar 5.000 m² bvo, gebaseerd op de huidige berekening van kantoren en woningen. De adressant vindt echter dat er onduidelijkheid is over de specifieke invulling van economische functies en zet vraagtekens bij de haalbaarheid van met name de te ontwikkelen kantoren. Deze onduidelijkheden zouden van grote invloed zijn op de ontwikkeling van het winkelgebied. Bovendien zouden de huidige winkeliers nu al moeite hebben om het hoofd boven water te houden, mede door de reeds ingezette verbouwings- en herstructureringsactiviteiten in de omgeving. Dat zou een extra vraagteken zetten bij de levensvatbaarheid van het winkelcentrum als het aantal m² bvo wordt uitgebreid. Ook vindt de adressant dat rekening moet worden gehouden met de consequenties van en voor de omliggende wijkwinkelcentra in het voormalige stadsdeel Slotervaart en de functie die het plein zal vervullen in het nieuwe stadsdeel Nieuw West. De adressant vindt dan ook dat de voorgestelde uitbreiding naar 3.750 m² detailhandelsvoorzieningen een reële berekening is op basis van geplande woningbouw en kantoorontwikkeling, waaraan de Commissie Winkelpanning Amsterdam eerder ook al haar voorkeur gaf. De adressant adviseert om af te zien van de voorgenomen extra uitbreiding.

Antwoord



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

De raming uit de detailhandelvisie uit 2001 (3.750 m² bvo) is gebaseerd op de toenmalige samenstelling van het winkelareaal in relatie tot de woonomgeving. Het programma voor vernieuwing van het Delflandplein en omgeving voorziet in een opwaardering en uitbreiding van het woonprogramma en de bedrijfseconomische functies zoals kantoren. De combinatie van zowel de verandering van de woningsamenstelling en de nieuwe economische functies biedt meer potentieel voor het winkelgebied.

Door het uitblijven van de ontwikkeling van de bedrijfseconomische functies in het gebied én het nog niet gereed komen van nieuwe woningbouw, is het draagvlak voor de winkels in de afgelopen jaren afgekald. Hierdoor is een vertekend beeld ontstaan van het potentieel van het aanbod van detailhandel in het gebied.

De verwachting is dat na voltooiing van de stedelijke vernieuwing (zoals hierboven geschetst) de detailhandel zal aantrekken en zal kunnen groeien. In juni 2009 is door DHV aan de hand van een verkennend onderzoek naar de marktsituatie nagegaan wat een realistisch vastgoedprogramma voor het Hart Delflandplein is. Daarbij is gekeken naar de huidige marktpositionering van het gebied en de dynamiek in (commerciële) vastgoedmarkten. Er is een advies over het totaalprogramma voor het Hart Delflandplein opgenomen, waaronder ook voor wat betreft detailhandel. De economische potentie van het gebied is daarbij ingeschat in de vorm van een structureel beeld (lange termijn beeld) van kansen en risico's. Dit wil zeggen dat zo veel mogelijk over de huidige economische crisis is heengekeken.

Uit het verkennend onderzoek blijkt ten aanzien van detailhandel dat de benchmark-analyse en de analyse van de vraag laten zien dat er enige marktruimte is om detailhandel op het Delflandplein uit te breiden. Een versterking van de huidige functie van klein wijkcentrum verdient hierbij de voorkeur. Uitbreiding tot circa 4.000 m² vvo (= 5.000 m² bvo) is mogelijk. Geconstateerd wordt dat het winkelgebied vergeleken met een landelijke benchmark en vergeleken met kleine wijkcentra elders in Slotervaart, aan de kleine kant is. Daarnaast is het winkelgebied sterk verouderd. Vernieuwing en een kleine opschaling dienen daarom samen te gaan. De ambitie van een compleet, compact en comfortabel wijkcentrum van in totaal 4.000 m² vvo (5.000 m² bvo) wordt haalbaar en realistisch geacht. Om ook in de toekomst als trekker voor het winkelgebied te fungeren is het noodzakelijk om vooral de omvang van het supermarktaanbod uit te breiden. Dit sluit aan bij de beleidsambitie voor het voormalige stadsdeel Slotervaart, waarbij het Delflandplein als een concentratiegebied is bestempeld. Indien de toekomstige invulling van het gebied op de zakelijke markt (kantoren, hotels) blijft gericht, ontstaan meer mogelijkheden voor dienstverlenende functies als een kapper, stomerij en lunchrooms (immers: geen detailhandel).

10. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet

10.1 Opmerking

De adressant vindt dat de waterparagraaf er goed uitziet.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

10.2 Opmerking



Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt

Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

16 november 2010

De adressant merkt ten aanzien van waterkeringen op dat de Westlandgracht een 'verholen secundair directe kering' is. Deze waterkering bestaat hier uit een kern- en beschermingszone en is vastgelegd in de Legger. De adressant heeft bijlagen van deze zone meegestuurd. De adressant verzoekt om de waterkering op de plankaart aan te geven.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan aangepast.

10.3 Opmerking

De adressant zou graag ten aanzien van grondwater vermeld zien dat in geval van ondergronds bouwen overleg met Waternet moet uitwijzen of geohydrologisch onderzoek nodig is op de plaatsen waar ondergrondse constructies zullen gaan komen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangevuld.





16. Gasunie

16.1 Opmerking

De adressant heeft het bestemmingsplan getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM voor aardgastransportleidingen (AMvB Buisleidingen, welke de circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" vervangt). Uit deze toetsing blijkt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens valt van de dichtst bij gelegen leiding van de adressant. De dichtstbijzijnde leiding heeft daarmee geen invloed op de voorgenomen planontwikkeling.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

 **Bestemmingsplan Delflandplein- Staalmanpleinbuurt**
 Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 16 november 2010

BIJLAGEN

1. Verkennend onderzoek marktsituatie (los bijgevoegd)
2. Beeldkwaliteitsplan (los bijgevoegd)
3. Akoestisch onderzoek (los bijgevoegd)
4. Onderzoek luchtkwaliteit (los bijgevoegd)
5. Onderzoek externe veiligheid (los bijgevoegd)
6. Verantwoordingsparagraaf (los bijgevoegd)
7. Natuurwaardenonderzoek (los bijgevoegd)
8. Studie landschappelijke inpassing (los bijgevoegd)
9. Windtunnelonderzoek (los bijgevoegd)
10. Archeologisch onderzoek (los bijgevoegd)
11. Verslag inspraakavond (los bijgevoegd)
12. Verslag inspraakmiddag (los bijgevoegd)