



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Nieuw-West

**Ruimtelijke onderbouwing bij het verzoek tot het
nemen van een projectbesluit conform
artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening**

Herontwikkeling hoog- en laagbouw Staalmeesterslaan 410 (voormalige Getronicslocatie)

Aanvraagnummer: RBV F 110008



Datum: juni 2011
stadsdeel Nieuw-West
Team juridische zaken RO
naam opsteller: L. de Coninck

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
- 2. Project**
- 3. Beschrijving projectgebied en omgeving**
- 4. De geldende planologische situatie**
 - 4.1 Het geldende bestemmingsplan
 - 4.1.1 Plankaart
 - 4.1.2 Toelichting
 - 4.1.3 Voorschriften
- 5. Afwijken bestemmingsplan**
 - 5.1 Afwijkingsmogelijkheden
 - 5.2 Projectbesluit
 - 5.3 Keuze bestemming
- 6. De ruimtelijke effecten van het project op de omgeving**
- 7. Beleid op nationaal en provinciaal niveau**
 - 7.1 Rijksbeleid
 - 7.2 Provinciaal beleid
- 8. Gemeentelijk beleid**
 - 8.1 Structuurplan Amsterdam: “Kiezen voor stedelijkheid”
 - 8.2. Structuurvisie
 - 8.3 Participatierapport ‘Bewoners denken en doen mee met het Rembrandtpark: Ons Rembrandtpark’
 - 8.4 Ruimtelijk Programma van Wensen van Ons Rembrandtpark
 - 8.5 Inrichtingsplan Rembrandtpark
 - 8.6 Duurzaamheid
- 9. Milieu**
 - 9.1 Geluid
 - 9.2 Bodem
 - 9.3 Luchthavenindelingbesluit
 - 9.4 Luchtkwaliteit
- 10. Externe veiligheid**
 - 10.1 Externe veiligheid inrichtingen
 - 10.2 Externe veiligheid verkeer
 - 10.3 Kabels en leidingen
- 11. Verkeer en parkeren**
 - 11.1 Wegverkeer
 - 11.2 Railverkeer en luchtvaart
 - 11.3 Parkeren
- 12. Water**
 - 12.1 Primaire waterkering
 - 12.2 Watertoets
- 13. Natuur, landschap en ecologie**
- 14. Cultuur en archeologische waarden**
 - 14.1 Cultuurhistorie en archeologie

- 14.2 Monumenten
- 15. Economische uitvoerbaarheid**
- 16. Overleg artikel 5.1.1 Bro instanties**
 - 16.1 Overleg
 - 16.2 Beantwoording opmerkingen artikel 5.1.1 Bro instanties
- 17. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**
 - 17.1 Kennisgeving
 - 17.2 Beantwoording zienswijzen
- 18. Verbeelding van de ondergrond en geometrische plaatsbepaling**
 - 18.1 Verbeelding
 - 18.2 Digitale verbeelding
- 19. Bijlagen**

1. Inleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op 2 bouwaanvragen die zijn ingediend voor het perceel Staalmeesterslaan 410. Het betreffende perceel heeft de kadastrale aanduiding Amsterdam D (gedeeltelijk) 5643.

Op 28 juli 2010 is bij het stadsdeel Amsterdam Nieuw-West een aanvraag ingediend voor de hoogbouw op het perceel en dit verzoek is tevens aan te merken als verzoek tot verlening projectbesluit. De aanvraag is geregistreerd onder nummer RBV F110008.. Op 30 september 2010 is een bouwaanvraag voor de laagbouw op dit perceel ingediend.

2. Project

Het project voorziet in het herontwikkelen van de hoog- en laagbouw aan de Staalmeesterslaan 410 (voormalige Getronicslocatie). Op het perceel is op dit moment een kantorencomplex aanwezig. Het complex bestaat uit een horizontale en verticale schijf, gelegen op een parkeerdek.

De herontwikkeling houdt een functiewijziging in van alleen kantoorfunctie naar een driesterren hotel in de hoogbouw en een onderwijsvoorziening (een hotelschool) in de laagbouw met bijbehorende nevenfuncties als bijeenkomstfunctie, kantoorfunctie en logiesfunctie.

Op de hieronder opgenomen afbeelding, figuur 1, is de bestaande omgeving te zien. De projectlocatie bevindt zich in de uiterste linkerbovenhoek binnen de stippellijn.



Figuur 1

3. Beschrijving projectgebied en omgeving

De projectlocatie is gelegen in het stadsdeel Nieuw-West en wordt in het noorden begrensd door de Jan Evertsenstraat en aan de westzijde door de A10. Het complex vormt de beëindiging aan de Jan Evertsenstraat van de reeks woontorens in het Rembrandtpark en neemt een belangrijke positie in langs de Jan Evertsenstraat en in het Rembrandtpark. Het complex begeleidt een hoofdentree tot het park vanaf de Jan Evertsenstraat.

Het Rembrandtpark is een stadspark bestaande uit een noordelijk- en een zuidelijk parkdeel. In het noordelijke gedeelte van het park liggen enkele voorzieningen voor kinderen, zoals een kinderboerderij en schoolwerktuinen. Het park is ingericht met glooiende gazons en natuurlijk vormgegeven waterpartijen, afgewisseld met plantsoenen en bomengroepen.

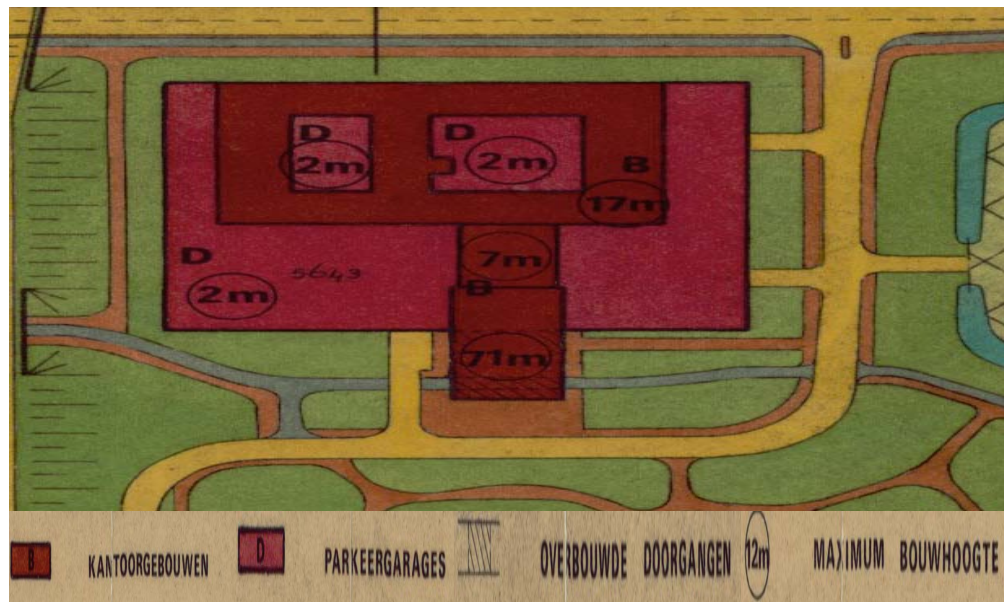
4. De geldende planologische situatie

4.1 Het geldende bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is het bestemmingsplan "Rembrandtpark 1973". Dit bestemmingsplan is op 7 november 1973 door de gemeenteraad vastgesteld en op 24 september 1974 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.

4.1.1 Verbeelding

Op de verbeelding (de kaart van het bestemmingsplan) staan de bestemmingen van het plangebied. Figuur 2 is een uitsnede van de verbeelding die hoort bij het bestemmingsplan "Rembrandtpark 1973".



Figuur 2 Uitsnede van BP-kaart

Op figuur 2 is te zien dat de projectlocatie de bestemming “Kantoorgebouwen (B) en Parkeergarages (D)” heeft.

Op de plankaart wordt aangegeven welke maxima qua bouwhoogte aangehouden moet worden ten behoeve van de verschillende functies.

4.1.2 Toelichting

Het bestemmingsplan “Rembrandtpark 1973” heeft een zodanige leeftijd dat het niet beschikt over een toelichting.

4.1.3 Regels

De projectlocatie heeft, zoals hierboven reeds aangegeven, de bestemming “Kantoorgebouwen (B) en Parkeergarages (D)”

In artikel 5 van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat slechts gebruik overeenkomstig de bestemming is toegestaan.

De herontwikkeling van het perceel voorziet in het primaire gebruik als een onderwijsvoorziening (praktijk en theorie) en studentenlogies en daarnaast het gebruik voor bijbehorende functies zoals bijvoorbeeld bijeenkomstfunctie, kantoorfunctie, exploitatie van horeca (restaurant en hotel) en een dienstwoning. De bijbehorende functies zijn overigens nadrukkelijk ondergeschikt aan de primaire onderwijsfunctie. Het gebruik van het perceel zoals omschreven is in strijd met het geldende bestemmingsplan.

5. Afwijken bestemmingsplan

5.1 Afwijkingsmogelijkheden

Medewerking verlenen aan de in de bovenstaande alinea vermelde herontwikkeling is niet mogelijk zonder het doorlopen van een planologische procedure. Ten aanzien van een project dat niet past binnen het geldende bestemmingsplan, bestaan in principe 5 instrumenten om realisatie van het project alsnog mogelijk te maken, te weten: een binnenplanse ontheffing, een tijdelijke buitenplanse ontheffing, een buitenplanse ontheffing, een projectbesluit en een (postzegel)bestemmingsplan.

In hoofdstuk 4.1.3 is al aangegeven waarom een binnenplanse ontheffing conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet mogelijk is.

Een tijdelijke buitenplanse ontheffing conform artikel 3.22 van de Wro kan alleen verleend worden indien de tijdelijkheid van de behoefte kan worden aangetoond. Er is geen reden om aan te nemen dat er slechts een tijdelijke behoefte bestaat aan deze voorgestelde herontwikkeling. Daarbij is in het ingediende verzoek van de aanvrager geen sprake van een wens voor een tijdelijke ontheffing.

Een buitenplanse ontheffing conform artikel 3.23 van de Wro behoort eveneens niet tot de mogelijkheden. Buitenplanse ontheffingen kunnen slechts verleend worden indien het ingediende verzoek past binnen de reikwijdte van artikel 4.1.1

van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Omdat het ten aanzien van dit project gaat om een functiewijziging die meer dan 1500m² behelst biedt artikel 4.1.1 Bro onvoldoende ruimte om deze herontwikkeling mogelijk te maken.

Artikel 3.10 lid 1 van de Wro maakt het de gemeenteraad mogelijk om ten behoeve van de verwezenlijking van een project van gemeentelijk belang een projectbesluit te nemen. Met deze procedure kan het verzoek van de aanvrager gerealiseerd worden.

5.2 Projectbesluit

De gemeenteraad van de gemeente Amsterdam heeft conform artikel 3.10 lid 4 van de Wro bepaald de bevoegdheid als bedoeld in artikel 3.10 lid 1 van de Wro te delegeren aan burgemeester en wethouders.

Op basis van artikel 87 van de Gemeentewet kan het stadsdeel Nieuw-West gezien worden als een deelgemeente waaraan bevoegdheden zijn toegekend. Conform de verordening op de stadsdelen is de stadsdeelraad bevoegd tot het nemen van projectbesluiten.

Op 3 mei 2010 heeft de stadsdeelraad van Nieuw-West bepaald projectbesluiten te delegeren aan het dagelijks bestuur, mits het projectbesluit naar het oordeel van het dagelijks bestuur niet van ingrijpende aard is. Daar het hier gaat om de herontwikkeling van een leegstaand kantorencomplex naar functies die gezien worden als gewenste ontwikkelingen binnen het stadsdeel is het dagelijks bestuur van mening dat dit projectbesluit niet van ingrijpende aard is.

Op de voorbereiding van een projectbesluit is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing met inachtneming van artikel 3.11 van de Wro. Dit houdt onder meer in dat binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging wordt beslist omtrent vaststelling van het projectbesluit.

Paragraaf 5.1 van het Bro geeft aan wat de eisen zijn voor het nemen van een projectbesluit. Artikel 5.1.3 lid 1 geeft aan dat een projectbesluit een goede ruimtelijke onderbouwing dient te bevatten. In dit en het volgende artikel van het Bro wordt aangegeven wat in ieder geval vereist is om te kunnen spreken van een goede ruimtelijke onderbouwing. Alle vereiste aspecten worden in deze ruimtelijke onderbouwing behandeld.

Conform art. 3.13 Wro moet het besluit binnen twee maanden op de voorgeschreven wijze beschikbaar worden gesteld.

5.3 Keuze bestemming

Het verzoek betreft het mogelijk maken van een herontwikkeling van het perceel waarbij het primaire gebruik bestaat uit een onderwijsvoorziening (praktijk en theorie) en studentenlogies. Daarnaast is het gebruik voor bijbehorende functies zoals bijvoorbeeld bijeenkomstfunctie, kantoorfunctie, exploitatie van horeca (restaurant en hotel) en een dienstwoning ook toegestaan. Deze bijbehorende functies zijn nadrukkelijk ondergeschikt aan de primaire onderwijsfunctie.

Door het nemen van een projectbesluit zullen functies binnen de projectlocatie wijzigen. Door het nemen van een projectbesluit wordt de werking van het bestemmingsplan terzijde geschoven en kan de projectlocatie worden gebruikt overeenkomstig de voor de locatie ingediende concrete bouwplannen.

6. De ruimtelijke effecten van het project op de omgeving

Stedenbouwkundig

Het verzoek betreft de herontwikkeling van kantoorgebouwen naar een drie-sterren hotel in de hoogbouw en een onderwijsvoorziening (een hotelschool) in de laagbouw met bijbehorende nevenfuncties als bijeenkomstfunctie, kantoorfunctie en logiesfunctie.

Bestaande situatie

Het complex vormt de beëindiging aan de Jan Evertsenstraat van de reeks woontorens in het Rembrandtpark. De woontorens en het kantorencomplex zijn als een 'familie' ontworpen, door dezelfde architect, representatief voor het Moderne Bouwen. Het kantorencomplex is een zuivere, geometrische compositie; bestaande uit een parkeerdek, een horizontale schijf aan de Jan Evertsenstraat en een verticale schijf aan de Staalmeesterslaan / het Rembrandtpark. De architectuur is sober, strak en zakelijk. Kenmerkend is de sterk horizontale geleiding van de afzonderlijke gebouwen.

Nu de bestaande gebouwen nog introvert van karakter zijn en ontsloten worden vanaf het parkeerdek dragen zij weinig bij aan de levendigheid van de Jan Evertsenstraat en - de toegang tot - het park. Er wordt geparkeerd op het parkeerdek, evenals rondom het gebouw. Dit vergroot de afstand tussen gebouw en park en tevens de negatieve uitstraling van het gebouw op het park.

In de Structuurvisie 2040 is ten aanzien van deze locatie onder andere het volgende opgenomen:

- De herontwikkeling van het kantoorpand aan de Staalmeesterslaan moet binnen de bestaande bebouwing plaatsvinden en de auto-ontsluiting aan die zijde van het park wordt substantieel verbeterd ten gunste van de parkkwaliteit;
- De Jan Evertsenstraat wordt getransformeerd in een groene en sociaal veilige stadsstraat.
- Het Rembrandtpark krijgt qua toegankelijkheid en programma meer betekenis voor de omgeving (kwaliteitsimpuls).

Visie Stadsdeel Nieuw - West

Voornoemde punten uit de Structuurvisie 2040 worden onderschreven door Stadsdeel Nieuw - West. Ten aanzien van het kantorencomplex is dit o.a. vertaald in de volgende concrete stedenbouwkundige uitgangspunten:

- De herontwikkeling van het kantorencomplex mag geen afbreuk doen aan de karakteristieke bestaande compositie;
- De herontwikkeling van het kantorencomplex mag geen afbreuk doen aan de karakteristieke architectuur van de afzonderlijke gebouwen;
- Om de relaties tussen gebouw en openbare ruimte te verbeteren, dienen de entrees van de gebouwen na de herontwikkeling op de belangrijke openbare ruimtes gericht te worden;
- Functies op de begane grond dienen een positieve invloed te hebben om de omliggende openbare ruimte, en de ruimtelijk - functionele relatie tussen park en gebouw te vergroten;
- De geplande herontwikkeling van het kantorencomplex dient zorgvuldig afgestemd te worden op de huidige ideeën en uitgangspunten betreffende de herinrichting van het Rembrandtpark zoals verwoord in het Programma van Wensen Rembrandtpark.

De voorgestelde ontwikkeling van het kantorencomplex conform de visie van de aanvrager past binnen de Structuurvisie van de Gemeente Amsterdam en binnen de geformuleerde concrete stedenbouwkundige uitgangspunten de visie van Stadsdeel Nieuw - West.

Dienst Economische zaken

In de hotelnota Slotervaart 2009-2010 is deze locatie getypeerd als zeer geschikt voor hotelontwikkeling, wellicht in combinatie met andere functies. Ook het beoogde 3 sterren segment sluit goed aan bij de huidige hotelmarkt. Vooral in dit segment is er veel vraag naar hotelkamers. Deze hotelontwikkeling krijgt een belangrijke meerwaarde als in de laagbouw een onderwijsvoorziening (hotelschool) en kantoren met nevenfuncties zou worden toegevoegd. Vooral de combinatie hotel en hotelschool is een sterke combinatie. Het is bekend dat de hotelschool al langere tijd op zoek is naar een geschikte locatie in Amsterdam. Voor de combinatie van functies is deze locatie qua bereikbaarheid zeer geschikt. Allereerst de ligging nabij de A10 (ringweg Amsterdam) en daarnaast een directe OV verbinding met het centrum van Amsterdam.

7. Beleid op nationaal en provinciaal niveau

7.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. De nota heeft, sinds de nieuwe Wro van 1 juli 2008, de werking van een Rijksstructuurvisie. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen.

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.

Tegelijkertijd 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 stedelijk gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

De herontwikkeling van leegstaande kantoorgebouwen naar een multifunctioneel gebruik zoals met dit initiatief wordt nagestreefd past binnen de uitgangspunten van de Nota Ruimte.

Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid

Het rijk heeft de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid. De Realisatieparagraaf is toegevoegd aan de Nota Ruimte.

In de Realisatieparagraaf zijn onder meer de volgende nationaal ruimtelijke belangen aangegeven:

1. Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid;
2. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
3. Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Ad 1: De projectlocatie is gelegen binnen het nationale stedelijke netwerk. Het project zal leiden tot een kwaliteitsverbetering van het Rembrandtpark om zo de attractieve beleving te vergroten.

Ad 2: Het project voorziet in bundeling van verschillende voorzieningen aan de rand van het Rembrandtpark.

Ad 3: In hoofdstuk 9 en 10 van deze onderbouwing wordt ingegaan op de milieuaspecten die samenhangen met het plan.

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 is van internationale betekenis 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 en Utrecht en de Greenports versterken.

Het project past binnen deze doelstellingen.

7.2. Provinciaal beleid

Met de inwerkingtreding van de Wro voorziet de wet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De provincie Noord Holland heeft ten behoeve van een goede provinciale ruimtelijke ordening op 21 juni 2010 de ontwerpstructuurvisie van de provincie Noord-Holland "Structuurvisie 2040: duurzaam met ruimte" vastgesteld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

Het projectgebied is onderdeel van 'Metropolitaan stedelijk gebied'. Innovatief ruimtegebruik, intensiveren en herstructureren, kwaliteitsverbetering, kennis-intensieve en creatieve milieus zijn beleidsuitgangspunten bij 'Metropolitaan stedelijk gebied'. Het project tot herontwikkeling van de Getronicskantoor-gebouwen past daarom binnen de provinciale structuurvisie

8. Gemeentelijk beleid

8.1 Structuurplan Amsterdam: "Kiezen voor stedelijkheid"

Op 16 april 2003 is het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" vastgesteld. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de plankaart van het structuurplan weergegeven. De rode stippellijn geeft globaal het gebied aan waarin de projectlocatie is gelegen.



Afbeelding: uitsnede plankaart Structuurplan Amsterdam

De aanwezige bebouwing is 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.

Een belangrijk uitgangspunt van het structuurplan is vergroting van de “openbare” kwaliteit in directe samenhang met de ontwikkeling van de stad en de stedelijke cultuur. Gezien de voorgestelde kwaliteitsverbetering die gepaard gaat met de herontwikkeling van de kantoorgebouwen kan worden geconcludeerd dat het initiatief past binnen het beleid zoals geformuleerd in het structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid”.

8.2 Structuurvisie

De nieuwe structuurvisie ‘Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam’ heeft het structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” uit 2003 vervangen. Het structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” loopt tot en met 2010 en is geldig tot 2013, maar verliest zijn betekenis voor onder andere bestemmingsplannen.

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.

De structuurvisie geeft de zeven nieuwe stadsdelen richting mee. Enerzijds gaat het om ruimtelijke problematiek en ingrepen die over stadsdeel- en soms gemeentegrenzen heen gaat, anderzijds gaat het om een programmatische richting. Dit laatste betekent dat de stadsdelen een pakket meekrijgen dat door het stadsdeel verder moet worden uitgevoerd. Het gaat om een woningbouw-opgave, bescherming van een aantal bedrijventerreinen, aanpak van verbindingen of het reserveren van tracés voor verbindingen, investeringen voor intensiever gebruik van parken.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het Rembrandtpark specifiek benoemd als stadspark waar moet worden geïnvesteerd in intensiever gebruik.

Het initiatief van herontwikkeling van de kantoorgebouwen naar een multi-functionele invulling past binnen het kader dat in de structuurvisie wordt neergelegd.

8.3 Participatierapport 'Bewoners denken en doen mee met het Rembrandtpark: Ons Rembrandtpark'

In het voorjaar van 2009 hebben meer dan 250 buurtbewoners en belanghebbenden meegepraat over versterking van het noordelijk deel van het Rembrandtpark, vooral voor gebruik door meer kinderen uit Overtoomse Veld. Onder de deelnemers is er veel steun voor het versterken van het park voor kinderen. En ook is er grote gelijkgestemdheid over wat het park daarvoor wel en niet nodig heeft. Over de uitwerking bestaan soms verschillende ideeën, maar bewoners zijn over het algemeen heel helder in hun wensen en behoeften. Zij geven aan wat op hoofdpunten van belang is. Daaruit komen zeven belangrijkste punten naar voren:

1. Het park moet groen, rustig, kleinschalig, voor de buurt blijven;
2. In de buurt moet het park beter zichtbaar, beter bekend, en beter bereikbaar worden;
3. Als er meer activiteiten georganiseerd worden, gaan meer mensen naar het park (spelen, ontmoeten, cultuur, sport);
4. Er kunnen meer kansen benut worden om te spelen én te leren in het groen (educatieve activiteiten);
5. Er moet meer verbinding komen tussen de verschillende voorzieningen in het park, en de voorzieningen kunnen worden versterkt;
6. Er moet meer speelplek komen, voor kinderen van verschillende leeftijden;
7. Er moet een horecagelegenheid komen.

8.4 Ruimtelijk Programma van Wensen van Ons Rembrandtpark

In maart 2010 heeft het dagelijks bestuur van het voormalige stadsdeel Slotervaart het "Ruimtelijk Programma van Wensen van Ons Rembrandtpark" vastgesteld. Parallel aan de bewonersparticipatie zijn er verschillende ruimtelijke analyses uitgevoerd met als doel een toekomstperspectief te formuleren. Met de inbreng van de resultaten van het participatietraject en de ruimtelijke analyses is de samenvattende kaart met het ontwikkelingsperspectief opgesteld. Op deze kaart zijn de resultaten van het participatietraject verwerkt, aangevuld met planperspectieven die uit het analysetraject zijn voortgekomen.

Uit het voorgaande kwamen onder andere de volgende punten (toegespitst op de projectlocatie) naar voren:

- het beperkte horeca-aanbod kan verruimd worden met een horeca-ensemble met terrassen in het noordelijk deel van het park te ontwikkelen en eventueel nog een openbaar horecapunt in het Getronicscomplex te openen;

- het Getronicscomplex wordt door herprogrammering en herstructurering meer betrokken bij het park door in de 'plint' aantrekkelijker functies op te nemen en door het complex te 'openen' naar het park.

8.5 Inrichtingsplan Rembrandtpark

Op basis van het Participatierapport, het Ruimtelijk Programma van Wensen en het Beheerplan zijn hoofdlijnen voor de verdere planuitwerking van Rembrandtpark - noord geschetst. Onderdeel daarvan is de voormalige Getronicslocatie en in het Inrichtingsplan wordt daarover het volgende aangegeven:

De toren van het complex wordt omgebouwd tot hotel. Hierbij wordt de gevel van de toren architectonisch verbeterd. De hoofdtoegang wordt op het park gericht. Samen met het nieuw te vormen entreeplein ontstaat dan een parkbordes met waterbakken en groen. Voor een goed functioneren van dit parkbordes zal de verkeersfunctie hier worden 'teruggeschaald'. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen op welke wijze dit gestalte kan krijgen zonder de noodzakelijke verkeersbewegingen te frustreren. In ieder geval zullen touringcars en bevoorradingsverkeer tot het hotel toegang moeten krijgen. Mogelijk wordt het personenverkeer afgebogen naar de noordelijke tunnel onder de Ringweg. De grote parkeergarage onder het complex blijft bereikbaar vanaf de Jan Evertsenstraat, maar de toegang wordt vanaf de Jan Evertsenstraat zo direct mogelijk op de garage aangesloten.

Voor het lagere gedeelte van het complex wordt nog gezocht naar nieuwe functies. Uitgangspunt is de plint zo open en toegankelijk mogelijk te maken. Op het dek (het dak van de parkeergage, dat op één meter boven maaiveld ligt) wordt een openbaar toegankelijke daktuin aangelegd.

8.6 Duurzaamheid

De doelstellingen ten aanzien van energie en duurzaamheid zijn vastgelegd in de diverse beleidsplannen van het stadsdeel, waaronder het in maart 2009 door de stadsdeelraad vastgestelde Klimaatplan 2008-2014 Osdorp. Met dit klimaatplan draagt het stadsdeel bij aan een reductie van de CO₂-uitstoot en zoekt zij naar mogelijkheden voor het realiseren van betaalbare, duurzame en schone energie. Het stadsdeel werkt actief mee aan het realiseren van de Amsterdamse doelstelling voor een CO₂-reductie van 40% in 2025 ten opzichte van 1990. Voor de realisering hiervan is in het klimaatplan beleid uitgewerkt en onderverdeeld naar speerpunten voor sectoren als bedrijven, woningbouw, kantoren en schoolgebouwen. Uitgangspunt van het stadsdeelbeleid is dat renovatie en nieuwbouw van woningen en utiliteit zo energiezuinig mogelijk worden uitgevoerd. Dat begint met de bouw van een duurzaam casco en vervolgt met het duurzaam opwekken van de resterende energievraag. In het plangebied zal bij alle nieuwbouw de warmtevraag duurzaam worden ingevuld door gebruik te maken van stads-warmte. Deze wordt gevoed door de restwarmte van het afvalenergiebedrijf. Hiermee wordt een aanzienlijke CO₂-reductie bereikt.

Naar aanleiding van het Klimaatplan 2008-2014 heeft het dagelijks bestuur bepaald dat alle relevante beleidsvoorstellen, -onderwerpen en -programma's worden getoetst aan het klimaatplan. Ook moeten deze zijn voorzien van een klimaatparagraaf waarin ten minste is beschreven wat de relatie is met het klimaatprogramma, hoe de beleidsspeerpunten zijn uitgewerkt en wat de bijdrage is aan de klimaatdoelstellingen.

Stadsdeel Nieuw-West heeft de Amsterdamse doelstelling overgenomen dat vanaf 2015 alle nieuwbouw klimaatneutraal is en dat in de periode 2010-2014 40% klimaatneutraal gebouwd wordt (besluit gemeenteraad september 2008). Voor het bepalen de energiestaat van de gebouwen kunnen algemeen gebruikte meetinstrumenten worden gehanteerd.

Overige uitgangspunten die wat betreft energie en duurzaam bouwen van belang zijn:

- Voor de renovatie van woningen is het streven energielabel A. Uitgangspunt hierbij is de trias energetica, waarbij de eerste stap het realiseren van een duurzaam casco is (goede isolatie en lage temperatuur verwarming) en vervolgens zo veel mogelijk gebruik te maken van duurzame energie en tenslotte de restvraag naar energie zo efficiënt mogelijk invullen met fossiele brandstof.
- Bij het toepassen van duurzame energiesystemen, zoals zonnepanelen en windturbines, is het streven om dit al bij het ontwerp van dak, gevel en overstekken te integreren.

9. Milieu

9.1 Geluid

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. Immers in het ruimtelijk spoor kan door een (ruimtelijke) scheiding van geluidbronnen en geluidsgevoelige bestemmingen hinder worden voorkomen.

Wegverkeergeluid

Conform de Wet geluidhinder is bij de realisatie of het in het bestemmingsplan mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies (als wonen en onderwijs) verplicht akoestisch onderzoek uit te voeren als deze bestemmingen binnen de een geluidzone van een weg vallen.

Er is voor dit project akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting van het verkeer (Peutz, H3645-11-RA, d.d. 29-11-2010).

Uit het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat door de diverse geluidsbronnen de voorkeursgrenswaarden voor wegverkeerslawaaï worden overschreden. Ook worden op de noord-, west- en zuidgevels de maximale ontheffingswaardes overschreden.

Uit de rekenresultaten blijkt dat, om de beheerderswoning zonder dove gevel te realiseren, deze gesitueerd dient te worden aan de oostgevel en/of aan de patio. Aan de oostgevel wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden zodat situering aan die gevel alleen mogelijk is na vaststelling van een hogere waarde van maximaal 55 dB vanwege de Jan Evertsenstraat.

Ten aanzien van de onderwijsfunctie blijkt uit de berekeningen dat situering aan de westgevel een dove gevel over de gehele lengte en hoogte van de gevel nodig is. Bij situering aan de noord- en zuidgevel dienen delen van de gevel (ongeveer één derde van de gevel, gerekend vanaf de A10) doof uitgevoerd te worden. Voor de rest van de gevels is de realisatie van onderwijs slechts mogelijk na vaststelling van een hogere waarde van:

- o maximaal 63 dB vanwege de A10 (noord- en zuidgevel);
- o maximaal 59 dB vanwege Jan Evertsenstraat (noordgevel);
- o maximaal 55 dB vanwege Jan Evertsenstraat (oostgevel).

Hogere waarden kunnen worden vastgesteld indien maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde niet mogelijk of niet reëel zijn.

In het beleid van de gemeente Amsterdam is bepaald dat 'woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde'. Hieronder wordt verstaan dat tenminste één geveldeel stil moet zijn. De geluidbelasting bedraagt dan maximaal de voorkeursgrenswaarde per geluidbron. Wanneer er geen stille zijde is, kan deze worden gerealiseerd door bouwkundige voorzieningen. Woningen met een dove gevel moeten altijd een stille zijde hebben.

De beheerderswoning is geprojecteerd aan de oostgevel van het gebouw, zodat geen dove gevel nodig is. Deze zijde is vanwege de Jan Evertsenstraat geluidbelast met maximaal 55 dB zodat het vaststellen van hogere waarden nodig is. Uit oogpunt van het goede beheer van het gebouw en het toezicht op de openbare ruimte rond het gebouw is het noodzakelijk dat de woning een gevel heeft aan deze buitenzijde van het gebouw. De woonkwaliteit wordt bevorderd door een gevel aan de parkzijde. Een gevel aan de patiozijde ondervindt veel inkijk wegens de daar onder te brengen functies en de korte afstanden tot de overige gevels aan de patio. Om deze reden heeft het de voorkeur dat de woning niet op de patio wordt georiënteerd.

Er is een aantal mogelijkheden om de geluidsbelasting vanwege verkeerslawaaï op gevels te verminderen dan wel te beperken. De maatregelen kunnen zowel aan de bron, in het overdrachtsgebied als aan de ontvangzijde worden toegepast.

Het gaat hierbij om volgende maatregelen:

Aan de bron:

- aanleggen van geluidsreducerend asfalt;
- instellen van een snelheidsbeperking.

In het overdrachtsgebied

- plaatsen of verhogen van geluidsschermen.

Aan de ontvangzijde:

- verplaatsing geluidsgevoelige functies;
- gebouwgebonden geluidsschermen / dove gevels.

Geluidreducerend asfalt

Indien op de A10 tweelaags ZOAB wordt toegepast is een geluidreductie van 1 á 2 dB haalbaar. Daardoor wordt de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde niet opgeheven en de kosten van een dergelijke maatregel zijn in dat verband niet doelmatig.

Door toepassing van stiller asfalt op de Jan Evertsenstraat (wegdektype ZSA-SD) kan een afname van 2 á 3 dB opleveren. De geluidbelasting van deze weg op de gevels is dan nog altijd hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De kosten van deze maatregel worden geschat op € 230.000,-. Deze maatregel is in dat licht bezien niet doelmatig, omdat de reductie van de geluidbelasting uitsluitend relevant kan zijn voor de oostzijde van het gebouw: de overige zijden worden doof uitgevoerd.

Snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaaai te beperken. Voor de A10-West geldt een lagere maximumsnelheid van 80 km/uur, een verdere snelheidsverlaging is niet mogelijk. In stedelijke verkeersplannen is niet voorzien in een snelheidsverlaging op de Jan Evertsenstraat.

Geluidsschermen

De langs de A10 west en het spoor aanwezige geluidsschermen zouden tot 10 meter moeten worden verhoogd om ter plaatse van het projectgebied een geluidreductie van 4 dB te realiseren. Daardoor wordt de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde niet opgeheven. Aangezien het huidige geluidsscherm langs de A10 west al hoog is, staan de kosten van de vervanging van het scherm en het plaatsen van een nieuw hoger scherm niet in verhouding met de geluidsreductie die het nieuwe scherm oplevert.

Door het toepassen van een geluidsscherm langs de Jan Evertsenstraat kunnen hogere geluidreducties worden behaald dan door toepassing van geluidarm asfalt. Het scherm zou vanwege kruisingen (Staalmeesterslaan) meermalen onderbroken moeten worden. Hierdoor worden de schermen ondoelmatig.

Bovendien is het plaatsen van schermen stedenbouwkundig niet gewenst vanwege de benodigde hoogte (vaak bijna gebouwhoog).

Verplaatsing geluidsgevoelige functies

Het verplaatsen van geluidsgevoelige functies, verder van de wegen, zou betekenen dat afgezien zou moeten worden van de beoogde invulling van het gebouw. Gezien de stedelijke doelstellingen ten aanzien van het transformeren van kantoorgebouwen naar nieuwe functies en de beperkte mogelijkheden die er zijn om niet-geluidsgevoelige functies te realiseren maakt dat het gemeentelijke beleid niet uitvoerbaar is zonder het vaststellen van hogere waarden en het aanvaarden van gebouwen met dove gevels.

Voorts is het ruimtelijke beleid van zowel de rijksoverheid, de provincie, de gemeente en het stadsdeel gericht op optimalisering van ruimtegebruik en binnenstedelijke verdichting. Het significant vergroten van de afstand tussen geluidbronnen en de bebouwing is daarmee niet in overeenstemming.

Binnen het gebouw kan de beheerderswoning aan de patiozijde worden georiënteerd of daar een stille zijde krijgen.

Gebouwgebonden geluidschermen

Het is tenslotte ook mogelijk om maatregelen te treffen aan geluidsgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen, teneinde aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder.

Het toepassen van geluidschermen aan de gevels of het toepassen van dove gevels staat op gespannen voet met de ventilatie- of brandveiligheidseisen voor woningen, zorg- en onderwijsfuncties. Omdat een gebouwgebonden geluidsscherm ook relatief veel kosten met zich meebrengt, is het reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan en door een goede gevelwering op te lossen. Slechts daar waar dove gevels onvermijdelijk zijn worden deze voorgeschreven. Dat is aan de orde aan de noord-, west en zuidzijde van het gebouw. Voor de oostzijde kan een hogere waarde worden vastgesteld, zodat aan deze zijde wordt afgezien van het realiseren van een dove gevel.

Gezien het voorgaande is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen, te weten

- o ten behoeve van wonen:
 - maximaal 55 dB vanwege de Jan Evertsenstraat;
- o ten behoeve van onderwijs:
 - maximaal 63 dB vanwege de A10 (noord- en zuidgevel);
 - maximaal 59 dB vanwege Jan Evertsenstraat (noordgevel);
 - maximaal 55 dB vanwege Jan Evertsenstraat (oostgevel).

Deze waarde is gecorrigeerd conform artikel 110g van de Wet Geluidhinder. Op grond van dat artikel moet het rekenresultaat gecorrigeerd worden omdat volgens verwachting de auto's stiller zullen worden. Hierdoor wordt voor stedelijke wegen 5 dB afgetrokken.

Spoorweggeluid

Het plangebied ligt buiten de geluidszone van railverkeer van de Westelijke ringspoorbaan. Akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai is daarom niet nodig.

Industriegeluid

De projectlocatie ligt binnen de 50 dB(A) geluidszone voor industrielawaai afkomstig van het Westelijk Havengebied (Westpoort). Binnen de zone is voor geplande geluidsgevoelige bebouwing zoals woningen, scholen en medische voorzieningen, akoestisch onderzoek verplicht.

De waarde van 50 dB(A) wegens industriegeluid wordt binnen het plangebied niet overschreden. Gezien de afstand van het plangebied tot het Westelijk Havengebied en gezien de afschermende werking van de tussenliggende bestaande stedelijke bebouwing (onder meer Geuzenveld) is de feitelijke geluidsbelasting afkomstig van industrielawaai lager dan 50 dB(A).

De dienst Milieu- en Bouwtoezicht heeft al in het kader van het bestemmingsplan voor de Huygenslocatie aangegeven dat de geluidsbelasting vanwege industrielawaai afkomstig van het Westelijk Havengebied ter plaatse van de Huygenslocatie circa 46 à 47 dB(A) bedraagt, wat lager is dan de voorkeursgrenswaarde.

Ook is de ligging van het projectgebied ten opzichte van Westpoort vergelijkbaar of gunstiger gelegen dan het deelproject De Voerman in het plangebied van het bestemmingsplan Overtoomse Veld waarvoor onlangs in het kader van dat bestemmingsplan akoestisch onderzoek is verricht (Cauberg-Huygen, kenmerk 20082523-20 d.d. 14 oktober 2010). Uit dat onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) nergens in het gebied Overtoomse Veld wordt overschreden ten gevolge van het industrieterrein Westpoort.

Luchtvaartgeluid

Voor het vliegtuiglawaai is het Luchthavenindielingsbesluit toetsingskader. Zie in dat verband paragraaf 9.3.

Cumulatieve geluidbelasting

Er wordt per gevel geen hogere waarde vastgesteld vanwege meer dan één geluidsbron. De Wet geluidhinder geeft daarom geen aanleiding om de gecumuleerde geluidbelastingen van de verschillende geluidsbronnen inzichtelijk te maken.

9.2 Bodem

Bij nieuwe ontwikkelingen waarbij er sprake is van een verandering van functie is een onderzoek naar de bodemkwaliteit nodig om vast te stellen of er vervuiling is die belemmeringen oplevert voor het nieuwe gebruik. De bodem dient geschikt te zijn voor de toekomstige functies.

Daartoe moet historisch onderzoek worden verricht en afhankelijk van de resultaten tevens nader onderzoek. In het kader van het toevoegen van het Rembrandtpark aan de bodemkwaliteitskaart Slotervaart/Overtoomse Veld is uit archiefonderzoek van Omegam d.d. 8 maart 2004 gebleken dat de bodemkwaliteit binnen het Rembrandtpark gelijkwaardig is (zelfde mate van verontreiniging) als de grond in zone 1. Zone 1 bestaat uit het woongebied dat is opgehoogd in de periode 1945-1975, Nieuw Sloten (woongebied) dat is opgehoogd na 1990. Doordat het gelijkwaardig is aan zone 1 is het Rembrandtpark toegevoegd aan zone 1.

De bodemkwaliteit is bepaald zoals gebruikelijk voor de top- en dieptelaag, maar nu ook voor de oude maaiveldlaag: de klei- en veenlagen onder het ophoogzand. De top- en dieptelaag van zone 1 vallen in "Klasse-1A". Dat is schone en MVR-grond met verhoogd minerale oliegehalte door bestanddelen van natuurlijke herkomst. De oude maaiveldlaag van zone 1 valt in "Klasse 1": schone grond. OP grond van het voorgaande is de bodem geschikt voor de toekomstige functies.

9.3 Luchthavenindelingbesluit

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 Luchthavenindelingbesluit 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:

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

Ad. a Maximale bouwhoogte

Voor het projectgebied gelden op grond van het LIB geen beperkingen ten opzichte maximale bouwhoogtes.

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. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

De projectlocatie ligt volledig binnen deze zone. Er worden door de herontwikkeling geen nieuwe vogelaantrekkende functies gerealiseerd die vallen onder de bovengenoemde categorieën.

Ad. c Toegestane functies

In een gebied rond Schiphol zijn 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 projectgebied valt volledig buiten dit gebied.

9.4 Luchtkwaliteit

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

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een projectbesluit, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer 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.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden of bestaande overschrijdingen toenemen, moet bij het opstellen van ruimtelijke plannen getoetst worden aan de grenswaarden. Een eventuele (toename van een) overschrijding van deze waarden kan als consequentie hebben dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn. De gevolgen van een ruimtelijk plan voor de luchtkwaliteit hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit.

Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Op basis van de Regeling NIBM blijkt dat de realisatie van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoor te beschouwen valt als 'niet in betekende mate'.

Het onderhavige projectbesluit betreft de functiewijziging van

- ca. 20.000 m² kantoor naar hotel
- ca. 13.000 m² kantoor naar ca.13.600 m² vvo HBO-onderwijs hotelschool,

Concreet leidt de functiewijziging tot het volgende programma:

- hotel 446 kamers
- 1.000 m² restaurant
- hotel tbv hotelschool 128 studentenlogies
- 20 hotelkamers
- 1 dienstwoning
- extern restaurant 200 m²
- auditorium, bedrijfsrestaurant en onderwijsfuncties

Er is derhalve geen toename van programma, maar een functieverandering. gezien de aard en omvang van het programma is reeds bij voorbaat aannemelijk dat de verandering in verkeersaantrekkende werking kleiner zal zijn dan van een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoor. Voorts blijkt uit het rapport 'Verkeersonderzoek omgeving Jan van Galenstraat-Jan Evertsenstraat' (Goudappel Coffeng, 9 juli 2010, kenmerk ASS004/Msm/0009) dat de functiewijziging leidt tot een afname van verkeersaantrekkende werking. Het is daarom aannemelijk dat het projectbesluit niet leidt tot een overschrijding van de geldende grenswaarden en daarom in overeenstemming is met titel 5.2 van de Wet milieuhinder.

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' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de 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.

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. Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone.

Door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV is ten behoeve van het bestemmingsplan Overtoomse Veld een luchtkwaliteitsonderzoek verricht (d.d. 11 oktober 2010). Dit bestemmingsplan is gelegen aan de overzijde van de Rijksweg A10 en deze weg is betrokken in het onderzoek. Het onderzoek geeft inzicht in de luchtkwaliteit langs de Rijksweg A10.

Uit het onderzoek blijkt dat langs de Rijksweg A10 geen grenswaarden overschreden worden voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voorts blijkt uit de rekenresultaten dat de concentraties langs wegen in de periode tussen 2010 en 2020 fors zullen dalen en er ook geen dreigende overschrijding plaatsvindt. De ontwikkeling is daarom in overeenstemming met het Besluit gevoelige bestemmingen.

10. Externe veiligheid

10.1 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 risicocontouren lopen. Voor het plaatsgebonden risico is de contour 10-6 (kans 1 op 1 miljoen) per jaar vastgesteld als grenswaarde. Nieuwe gevoelige bestemmingen mogen uitsluitend buiten deze 10-6 contour worden gebouwd. In en om het plangebied zijn geen inrichtingen gevestigd die onder het besluit externe veiligheid inrichtingen vallen. In het kader van het nemen van dit projectbesluit is ook geen mogelijkheid opgenomen om een dergelijke inrichting toe te staan. Een onderzoek naar de externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen is daarom niet noodzakelijk.

10. 2 Externe veiligheid vervoer

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 nota "Risico-normering vervoer van gevaarlijke stoffen" (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995-1996, nr. 24611, d.d. 15 februari 1996) een onderzoek naar het individuele risico verplicht voor geplande risicogevoelige bebouwing. Binnen een zone van 120 meter ter weerszijden van de weg wordt een onderzoek naar groepsrisico aanbevolen. Het projectgebied valt daarom deels binnen de veiligheidszone voor snelwegen (de A10) in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het kader van de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden is voor de gehele zone langs de A10 een risico-onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de norm voor risico langs de A10 in de bestaande situatie wordt overschreden. Door meer woningen en bedrijven langs de A10 te realiseren neemt het aantal mensen in het gebied waar de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden toe. Ten behoeve van het onderhavige projectbesluit is specifiek onderzocht wat het effect van het projectbesluit is op het groepsrisico (zie bijlage: AVIV, projectnr. 101903, 29 november 2010)

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. In de verantwoordingsparagraaf zal een nog op te vragen advies van de Regionale Brandweer Amsterdam en omstreken worden betrokken.

Verantwoording

Indien de A10 West niet meer voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gebruikt, is het probleem opgelost, maar dit kan pas gebeuren als de Westrandweg in gebruik is genomen. Het stadsdeel is van mening dat de ontwikkelingen langs de A10, waaronder de nu voorliggende functiewijziging van Staalmeesterslaan 410, niet hoeft te wachten tot de A10 West als route voor gevaarlijke stoffen is komen te vervallen om de volgende redenen:

- Het niet wijzigen van de functie is geen alternatief voor het oplossen van de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.
- Er is een groot stedelijk belang gemoeid met het uitvoeren van het plan, enerzijds in verband met het beleid ten aanzien van hotelaccommodatie en kennisinfrastructuur en anderzijds in verband met het onttrekken van een overmaat aan kantoren aan de kantorenmarkt.

- De Gemeente Amsterdam onderzoekt op het ogenblik de mogelijkheden om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 West te reguleren, in afwachting van de oplevering van Westrandweg. Zo wordt op een concrete en effectieve manier het risico verlaagd.
De voormalige stadsdeelraad heeft op 25 juni 2003 besloten om overschrijding van het groepsrisico met betrekking tot de externe veiligheid conform de afspraken in de Nota Aanvullingen Richting Parkstad (wensbeeld A10 strook) zoals deze door de gemeenteraad op 19 november 2004 is vastgesteld te accepteren (besluit VII). Op 1 maart 2006 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam besloten, onder verwijzing naar het besluit van de gemeenteraad bij het vaststellen van het wensbeeld A 10-west, om de vernieuwingsoperatie geen vertraging op te laten lopen door de overschrijding van het groepsrisico.

Onderzoek externe veiligheid A10

Om inzichtelijk te maken of er eventuele overschrijdingen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn te verwachten is door adviesbureau AVIV in november 2010 onderzoek verricht. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage. Het extern veiligheidsrisico voor de A10 West ter hoogte van het projectgebied is berekend voor de huidige en de toekomstige situatie.

Voor het onderhavige plangebied is het plaatsgebonden risico buiten de transportroute overal kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het realiseren van nieuwe bebouwing langs de weg.

Voor het groepsrisico geldt dat er zowel in de huidige als in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde met de factor 7.2. Er is een gering verschil in het groepsrisico tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. De verhoging van het groepsrisico is dermate klein dat dit geen belemmering voor de toekomstige ontwikkelingen met zich meebrengt.

Advies Brandweer

In het advies van de brandweer Amsterdam-Amstelland wordt nader ingegaan op de risico's en ongevallenbestrijding met betrekking op het transport van gevaarlijke stoffen. Het advies is opgenomen als bijlage. Op basis van de risico's zijn er voor hulpdiensten relevante scenario's gedefinieerd. Deze scenario's zijn schaars maar hebben in potentie een grote omvang. De scenario's die nader worden beschouwd zijn:

- BLEVE;
- Plasbrand;
- Toxische vloeistoffen.

BLEVE

BLEVE is een afkorting voor "Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion" (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie). Dit is een soort explosie die kan voorkomen als een tankwagen met een brandbare vloeistof onder druk openscheurt en explodeert. Incidenten met tankwagens zijn schaars maar hebben in potentie een grote omvang.

De kans op een ongeval op een snelweg met als gevolg een BLEVE is $7 \cdot 10^{-9}$. Er vinden 1843 transporten per jaar plaats. De kans op een BLEVE wordt dan $1.2 \cdot 10^{-5}$ per jaar. Per dag vinden er 5 transporten plaats. Met betrekking tot de zelfredzaamheid in relatie tot een BLEVE scenario is de tijd een belangrijke factor. Mensen moeten snel gewaarschuwd worden om van de A10 weg te kunnen vluchten. Voor de ontwikkellocaties moeten er mogelijkheden worden gecreëerd om te vluchten van de risicobron.

Plasbrand

Bij een incident met een tankwagen met benzine (60 m^3) kan het scenario met een scheur in de tankwand optreden, waardoor vrijwel de volledige inhoud van de tank vrijkomt. De benzine verspreidt zich over het asfalt en ontsteekt.

Als de volledige inhoud van een tankwagen vrijkomt, is de kans op een plasbrand $1.6 \cdot 10^{-11}$. Per jaar vinden er over de A10 16.370 transporten met brandbare vloeistoffen plaats. De kans op een plasbrandscenario wordt voor de A10 dan $2.6 \cdot 10^{-7}$. Het betreft circa 44 transporten per dag. Bij dit scenario kunnen tot circa 50 meter secundaire branden optreden. Dit betekent dat de mensen die zich binnen dit gebied bevinden in een zo vroeg mogelijk stadium gewaarschuwd moeten worden. Aandachtspunt bij de maatschappelijke functies zijn de verminderd zelfredzame personen die niet kunnen vluchten.

Toxische stoffen

Als gevolg van een ongeval met een tankwagen kunnen er ook giftige vloeistoffen vrijkomen. Dit kan een kleine lekkage zijn, maar ook een grote. Hierbij kan de gehele tankinhoud uitstromen. De vloeistof ontsteekt niet, maar dampst wel uit. De verspreiding van deze dampen is afhankelijk van de stof, de windrichting en windsnelheid.

De kans op een ongeval met toxische vloeistoffen is $1 \cdot 10^{-9}$ per jaar. Er vinden 198 transporten per jaar over de A10 plaats. Dit betekent dat de kans waarbij de volledige inhoud vrijkomt $2 \cdot 10^{-7}$ is. Er vindt ongeveer 1 transport per twee dagen plaats. De mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten zijn bij dit scenario sterk afhankelijk van de blootstelling. Er zullen afzettingen worden geplaatst en er vindt mogelijk ontruiming plaats in een

ruim gebied rondom de “alarmeringsgrenswaarde” (AGW-contour). In geval van een continue uitstroom zal de lekkage ter plaatse afgedicht moeten worden. De brandweer Amsterdam-Amstelland heeft hiervoor speciale mobile OGS (Ongevallen Gevaarlijke Stoffen) eenheden die binnen een half uur operationeel moeten zijn.

De effecten van een ongeval met toxische stoffen kunnen ver reiken. Bij dit scenario is het nodig dat ramen en deuren gesloten worden, inclusief ventilatierooster. Bij gebouwen waar een centraal ventilatiesysteem is moet deze uitgeschakeld worden. De effecten van een dergelijk scenario kunnen in het projectgebied optreden.

Bereikbaarheid bluswater

Bij alle incidenten is het nodig dat het plangebied, en met name de A10 goed bereikbaar is. De A10 is bereikbaar via diverse routes, zoals de Jan van Galenstraat en de Cornelis Lelylaan. De bereikbaarheid van het projectgebied is mogelijk via de Jan Evertsenstraat en de Staalmeesterslaan. Dit zijn voldoende wegen om het gebied te kunnen bereiken. Voor de bestrijding van de scenario's is altijd voldoende bluswater nodig. Hiervoor heeft de brandweer richtlijnen waar aan wordt voldaan.

Samenvatting en advies

De externe veiligheidsrisico's voor het projectbesluit worden bepaald door het transport van gevaarlijke stoffen over de A10-West. Incidenten met gevaarlijke stoffen zijn schaars maar hebben in potentie een zeer grote omvang. Bij incidenten als een BLEVE en een toxische vloeistof kunnen de gevolgen zodanig groot worden, dat de hulpvraag groter is dan het aanbod.

In de onderstaande tabel zijn de risicobeperkende maatregelen weergegeven.

<i>Effectmaatregelen</i>		<i>Bijdrage giftige wolk</i>	<i>Bijdrage BLEVE</i>	<i>Bijdrage plasbrand</i>
1. Bij de constructie van de gebouwen rekening houden met drukeffecten, warmtestraling en toxische wolken.		0	+	+
2. Snel de ventilatievoorziening uitschakelen en afsluiten van buitenlucht.		+	0	0
3. aanwezigheid van voldoende bluswater		+	+	+
<i>Maatregelen zelfredzaamheid</i>				
1. Tijdig waarschuwen.		+	+	+
2. Een intern noodplan		+	+	+
3. In een zone van 100 meter van de A10 geen functies toestaan waar verminderde zelfredzame mensen verblijven		+	+	+
+++	zeer gunstig effect op de risico's	-	licht negatief effect op de risico's	
++	gunstig effect op de risico's	--	negatief effect op de risico's	
+	licht gunstig effect op de risico's	---	zeer negatief effect op de risico's	
0	geen effect op de risico's			

Afbeelding: overzicht van mogelijke maatregelen

Tevens wordt door de brandweer aangegeven dat er voldoende mogelijkheden zijn binnen het plangebied om van de bron af te kunnen vluchten. Belangrijke aandachtspunten bij calamiteiten zijn:

- Tijdig waarschuwen is van groot belang bij alle incidenten.
- Voor bedrijven kan een bedrijfsnoodplan er voor zorgen dat zij bij een incident weten wat zij moeten doen. Bijvoorbeeld het tijdig sluiten van de ventilatie-installaties of het snel opstarten van een evacuatieprocedure.
- Binnen een afstand van 100 meter van de A10, gemeten vanaf de rand van de weg wordt aanbevolen geen verminderd zelfredzame functies toe te staan. Dit zijn kinderdagverblijven, bejaardenhuizen enz.

Het projectbesluit voorziet niet in de realisatie van een verminderd zelfredzame functie.

10.3 Kabels en leidingen

Het projectgebied bevindt zich niet binnen de veiligheidszone voor gastransportleidingen.

Voor de overige eventueel aanwezige leidingen dient de aanvrager een melding te doen bij het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC) alvorens hij met de bouwwerkzaamheden kan starten.

11. Verkeer en parkeren

11.1 Wegverkeer

In opdracht van het stadsdeel Nieuw-West is een onderzoek naar de verkeersstromen rondom de projectlocatie verricht, zie bijlage A (Goudappel Coffeng, 9 juli 2010, kenmerk ASS004/Msm/0009). Het rapport had tot doel om inzichtelijk te krijgen in hoeverre een nieuw ruimtelijk programma in het gebied tussen de Erasmusgracht, Hoofdweg, Jan Evertsenstraat en de Ringspoordijk zorgt voor knelpunten in de doorstroming. Dit betreft dus een ruimer gebied dan waar het voorliggende projectbesluit betrekking op heeft.

In dit verkennende onderzoek is rond de Jan Evertsenstraat rekening gehouden met de eventuele ontwikkeling van de Jan Voermanlocatie, het project Masterdam, bebouwing van het parkeerterrein van het Sint Lucas Andreas Ziekenhuis en herontwikkeling van het perceel Staalmeesterslaan 410. Uit het rapport blijkt dat de ontwikkeling van de projectlocaties rond de Jan Evertsenstraat niet leiden tot problemen in de verkeerskundige afwikkeling.

In het rapport is voor de hoogbouw (in het rapport: deelgebied 1a) uitgegaan van de nieuwe hotelfunctie. Dat komt overeen met het voorliggende projectbesluit. Voor de laagbouw (in het rapport: deelgebied 1b) uitgegaan van een veel groter programma dan nu in het projectbesluit mogelijk wordt gemaakt, omdat ten tijde van het onderzoek nog werd uitgegaan van sloop / nieuwbouw. In het rapport is in

dat verband uitgegaan van een programma ter vervanging van de laagbouw door 750 studentenwoningen, 150 woningen, 3.000 m² bedrijfsruimte, 6 bioscoopzalen en 1.000 m² bioscoop horeca.

Het voorliggende projectbesluit gaat uit van behoud van de laagbouw en een kleiner programma dan waarvan werd uitgegaan in het onderzoeksrapport. De verkeersgeneratie van de laagbouw zal daarom geringer zal zijn dan van het onderzochte programma.

Op grond van deze gegevens is geen toename van geluid in betekenende mate te verwachten.

11.2 Railverkeer en luchtvaart

Het verzoek levert geen toename van railverkeer en/of luchtvaartverkeer op.

11.3 Parkeren

Parkeerbalans Staalmeesterslaan

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van de Staalmeesterslaan is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd, met uitzondering van de Laad- en Losruimte voor toeleverend verkeer. Voor het busverkeer is uitgegaan van een tweetal in- en uitstapplaatsen voor de bezoekers, tegenover de ingang, en een beperkt aantal (tijdelijke) staanplaatsen voor (wachtende) bussen).

In de bestaande situatie zijn er ca. 550 parkeerplaatsen op eigen terrein, deels onder en deels op het dek, en ca. 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Met name de parkeerplaatsen in de openbare ruimte vormen een barrière tussen gebouw en park. Inzet bij de herontwikkeling van de Staalmeesterslaan is o.a. het verbeteren van de ruimtelijke relatie tussen park en gebouw oftewel het minimaliseren van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld. Aanvullend dienen de verblijfskwaliteiten op het dek -met name aan de parkzijde- vergroot te worden, door de inrichting te verbeteren en de parkeerfunctie te reduceren.

Concreet leidt de functiewijziging tot het volgende programma:

- hotel 446 kamers
1.000 m² restaurant
- hotel tbv hotelschool 128 studentenlogies
20 hotelkamers
- 1 dienstwoning
- extern restaurant 200 m²
- auditorium, bedrijfsrestaurant en onderwijsfuncties.

Pronam heeft een parkeerbalans aangeleverd waaruit blijkt dat de parkeerbehoefte na herontwikkeling ca. 450 pp bedraagt. Deze aantallen zijn gebaseerd op voornoemd programma, het parkeerbeleid van de Gemeente Amsterdam voor kantoren en bedrijven (B-locatie) en de Amsterdamse parkeerkerncijfers, gebaseerd op CROW normen.

De door Pronam gehanteerde normen wijken (marginaal) af van de Amsterdamse lijst parkeerkencijfers voor voorzieningen behorend bij de nota locatiebeleid Amsterdam (o.b.v CROW parkeerkencijfers 2004). De uitkomst -parkeerbehoefte- blijft echter gelijk; ca. 450 parkeerplaatsen exclusief het aantal bussen.

In de normen wordt voor een aantal functies vaak een minimum- en een maximumnorm gehanteerd. Voornoemde afwijkingen hebben betrekking op de minimumnorm. Omdat in de berekening een gemiddelde norm wordt gehanteerd heeft deze afwijking geen invloed op de totale parkeerbehoefte.

Voor de berekening zijn de volgende normen gehanteerd:

- hotelkamers: 0,5 pp / kamer
- restaurant: 8 pp / 100m²
- collegezaal: 20 pp /collegezaal
- leslokalen: 6 pp / leslokaal
- kantoren: 1 pp / 125m²

De beschikbare parkeercapaciteit bedraagt ca. 355 inpandige parkeerplaatsen, onder het dek. Op het dek worden ca. 80 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de openbare ruimte bevinden zich ca. 15 parkeerplaatsen. Pronam heeft de intentie de parkeerplaatsen op het dek slechts in een beperkt aantal gevallen te willen gebruiken als 'overloop', bijvoorbeeld bij evenementen en congressen. Pronam heeft bovendien aangegeven de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen onder het dek actief te willen stimuleren. Ervan uitgaande dat de horecafuncties met name in de avonduren bezocht zullen worden, en de hotelschool / kantoren met name overdag resulteert dit in een parkeerbehoefte van ca. 350 parkeerplaatsen, overeenkomstig de capaciteit van de inpandige voorziening.

Pronam heeft aangegeven circa 6 tot 8 (tijdelijke) opstelplaatsen t.b.v. touringcars te willen realiseren. Deze kunnen op acceptabele wijze in het ontwerp geïntegreerd worden, aan de zuidwest zijde van het hotel.

Op basis van voornoemde uitgangspunten en aannames zijn er op stedenbouwkundige gronden geen bezwaren tegen de ingediende parkeerbalans van Pronam, en wordt deze dus akkoord bevonden. Het totale aantal parkeerplaatsen wordt gereduceerd van ca. 660 tot 450 inclusief overloopfunctie. De parkeerplaatsen op maaiveld verdwijnen grotendeels, waardoor de relatie park – gebouw ingrijpend verbeterd. Onderdeel van de planvorming is de herinrichting van het dek, waardoor de verblijfskwaliteiten toenemen, en de overloopfunctie geheel aan de westzijde van het hotel gerealiseerd wordt.

12. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het doorlopen van planologische procedures. De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Aangezien er in het plan tot herontwikkeling van de bedoelde projectlocatie geen sprake is van een verandering in de waterhuishouding zal de watertoets in deze situatie zeer minimaal zijn.

Als partner in het overleg ex art. 5.1.1 Bro is Waternet in de gelegenheid gesteld om dit plan tot herontwikkeling te toetsen.

13. Natuur, landschap en ecologie

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.

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. Ontheffing van deze regels is onder voorwaarde mogelijk voor onder andere bouwprojecten.

Het projectbesluit maakt de wijziging van het gebruik van een bestaand gebouw mogelijk. Het gebouw blijft behouden zodat alleen al op grond daarvan geen vernietiging van beschermde flora en fauna plaatsvindt. De Flora- en faunawet verzet zich derhalve niet tegen het nemen van het projectbesluit.

14. Cultuur en archeologische waarden

14.1 Cultuurhistorie en archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Op grond daarvan dient de stadsdeelraad bij het nemen van een projectbesluit 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 de projectlocatie zijn geen cultuurhistorisch of archeologisch waardevolle punten of lijnen aangegeven. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen aanleiding is om in voorliggend projectbesluit beschermende regels op te nemen.

14.2 Monumenten

De op de projectlocatie aanwezige bebouwing behelst geen monumenten.

15. Economische uitvoerbaarheid

Conform artikel 5.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening dient onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan en op grond van artikel 6.12 Wro is een gemeenteraad in beginsel verplicht om voor gronden waarop een aangewezen bouwplan wordt gerealiseerd, een exploitatieplan vast te stellen.

Op 8 maart 2010 heeft Stadsdeel Nieuw-West een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de aanvrager/ontwikkelaar waarin is vastgelegd waar de taken en verantwoordelijkheden van partijen liggen. Er is dus sprake van een zogenaamde anterieure overeenkomst en het verhaal van de kosten van de grondexploitatie is daarmee (zoals bepaald in artikel 6.12 lid 2 onder a Wet ruimtelijke ordening) anderszins verzekerd.

Op 16 december 2010 is er een risico-analyse planschade uitgevoerd waaruit is gebleken dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat de binnen de invloed-sfeer van het project gelegen objecten schade leiden die voor vergoeding op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening in aanmerking komt.

16. Overleg artikel 5.1.1 Bro instanties

16.1 Overleg

Het dagelijks bestuur pleegt overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het projectbesluit in het geding zijn.

Het ontwerp van het projectbesluit is in het kader van het overleg ex artikel 5.1.1 Bro verzonden aan de gebruikelijke instanties. Ook is de kennisgeving gemaild naar deze instanties.

Hierbij is rekening gehouden met artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

17. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**17.1 Kennisgeving**

In de Westerpost is op 5 januari 2011 kennis gegeven van de tervisielegging het ontwerpbesluit voor de hoogbouw, voor de laagbouw heeft dit op 26 januari 2011 plaatsgevonden. De kennisgevingen zijn op de genoemde data ook in de Staatscourant geplaatst.

Het dagelijks bestuur heeft de ontwerpen van de te nemen projectbesluiten, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, zes weken ter inzage gelegd op de stadsdeelkantoren op de locaties Osdorpplein 1000, Plein '40-'45 en Pieter Calandlaan 1. Gedurende deze periodes stonden de ontwerpen met de daarbij behorende stukken ook op de website van stadsdeel Nieuw-West.

In deze periodes kon door een ieder een zienswijze over de betreffende ontwerpbesluiten naar voren worden gebracht.

17.2 Beantwoording zienswijzen

Voor elk projectbesluit is een separate zienswijzennota opgesteld waarin de ingediende zienswijzen zijn beoordeeld. De zienswijzennota's worden betrokken bij de besluitvorming van het relevante projectbesluit.

18. Verbeelding van de ondergrond en geometrische plaatsbepaling**18.1 Verbeelding**

Bij dit projectbesluit hoort een verbeelding op papier waarop de projectlocatie is aangegeven. Deze verbeelding is bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd als bijlage.

18.2 Digitale verbeelding

Bij dit projectbesluit hoort eveneens een digitale verbeelding. Tijdens de termijn waarin de stukken ter inzage liggen is de verbeelding digitaal te raadplegen via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl). De verbeelding is ingetekend met behulp van het RD (RijksDriehoek) systeem waardoor een geometrische plaatsbepaling gewaarborgd is.

19. Bijlagen

- A Akoestisch onderzoek (Peutz)
- B Luchtkwaliteitsonderzoek (Cauberg Huygen)
- C. Rapport Externe Veiligheid (AVIV)
- D Verkeersonderzoek Jan van Galenstraat – Jan Evertsenstraat (Goudappel Coffeng)
- E. Verbeelding