



Uitwerkingsplan Ottho Heldringstraat 41-43

toelichting inclusief regels en verbeelding



Colofon

IMRO_idn

NL.IMRO.0363.F1519BPSTD-VG01

Datum

29 november 2016

Planstatus

vastgesteld uitwerkingsplan

 **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
 Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 29 november 2016

Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'

Gemeente Amsterdam

Vastgesteld

 **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
 Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 29 november 2016

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	2
1.3	Leeswijzer	3
2.	Plankader.....	5
2.1	Geldend bestemmingsplan	5
2.2	Beschrijving van het plangebied.....	7
3.	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid.....	13
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	15
4.	Het ruimtelijk kader.....	23
4.1.	Stedenbouwkundige structuur	23
4.2.	Ontwikkeling	26
4.3.	Verkeer en parkeren	27
5.	Milieuaspecten.....	29
5.1	Geluid	29
5.2	Bodem	31
5.3	Luchtkwaliteit	31
5.4	Externe veiligheid	32
5.5	Luchthavenindelingsbesluit	34
5.6	Flora en fauna.....	35
5.7	Archeologie en cultuurhistorie	36
5.8	Watertoets	38
5.9	Milieueffectrapportage	40
5.10	Economische uitvoerbaarheid	40
6.	Juridische planbeschrijving.....	41
6.1	Algemeen.....	41
6.2	Artikelgewijze toelichting	41
7.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45

 **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
 Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 29 november 2016

Bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1:* Quickscan Flora en Faunawet t.b.v. transformatie gebouw Ottho Heldringstraat 41-43 te Amsterdam, GROENTeam, d.d. 26 juni 2015.
- Bijlage 2:* Archeologisch bureauonderzoek bestemmingsplangebied Delflandplein – Staalmanpleinbuurt; Stadsdeel Slotervaart, Gemeente Amsterdam; Bureau Monumenten & Archeologie, d.d. augustus 2008
- Bijlage 3:* Notitie geluidbelasting Wet Geluidhinder, moBius Consult, Kenmerk: 4654.12, d.d. juli 2015
- Bijlage 4:* Jongerenwoningen op de Amsterdamse woningmarkt; analyse vraag en aanbod, RIGO, rapportnummer: P27550, d.d. mei 2014.
- Bijlage 5:* Nota van beantwoording zienswijzen, gemeente Amsterdam

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43' geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van de Staalmanplein-Delflandpleinbuurt in stadsdeel Nieuw-West, gemeente Amsterdam. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het uitwerkingsplan heeft betrekking op een bestaand kantoorgebouw aan de Ottho Heldringstraat, gelegen tussen de Ottho Heldringstraat en de spoorlijn Amsterdam – Schiphol.

In 2001 is door de gemeenteraad van Amsterdam het beleidsdocument 'Richting Parkstad 2015' vastgesteld. Daarin zijn voor de gehele westelijke tuinsteden op hoofdlijnen de ambities vastgelegd voor de stedelijke vernieuwing van de naoorlogse delen. Binnen de westelijke tuinsteden zijn in dat document een aantal buurten en gebieden aangewezen als stedelijk vernieuwingsgebied, waar de gemeente met corporaties en vastgoedeigenaren actief werkt aan de vernieuwing. De combinatie van de Delflandpleinbuurt en Staalmanpleinbuurt is als een van deze stedelijke vernieuwingsgebieden aangeduid.

In 2002 is het zogenaamde "Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt" vastgesteld. In dit plan zijn de uitgangspunten voor de vernieuwing van het hele gebied opgenomen. Uitgangspunten zijn geformuleerd met betrekking tot programma, ruimtelijke kaders en financiële aspecten. In de daaropvolgende jaren zijn gefaseerd, diverse delen binnen dit gebied getransformeerd tot nieuw stedelijk gebied. De transformatie van het bestaande kantoorpand aan de Ottho Heldringstraat is de volgende stap.

Op 16 november 2010 heeft de stadsdeelraad het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt' vastgesteld en het plan is per 3 februari 2011 in werking getreden. Het bestemmingsplan is opgesteld om als actueel toetsingskader van de lopende vernieuwing van de Delflandplein-Staalmanpleinbuurt te fungeren. In het bestemmingsplan is een aantal uit te werken bestemmingen opgenomen omdat de planvorming voor de betreffende locaties indertijd nog niet concreet genoeg was.

Vanwege de planvorming voor de noordelijke strook van het Hoefijzer en enkele verbeteringen in het bestemmingsplan is op 22 februari 2012 de herziening 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening - Hoefijzer deel 1' vastgesteld. Dit plan is in werking getreden per 3 mei 2012.

Uitwerkingsplan

Voor het bestaande kantoorgebouw aan de Ottho Heldringstraat 41-43, is de planvorming inmiddels zodanig ver gevorderd dat er een uitwerkingsplan op grond van artikel 3.6, eerste lid, onder b Wet ruimtelijke ordening (Wro) in procedure kan worden gebracht. In de voorgaande bestemmingsplannen is de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de bestemmingen reeds onderbouwd. In dit uitwerkingsplan wordt de uitwerking van het gebied nader bepaald. De bevoegdheid voor vaststelling van een uitwerkingsplan ligt bij burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam.

De Alliantie wenst het bestaande kantoorgebouw te transformeren tot woongebouw voor jongeren binnen de kaders van de lopende stedelijke vernieuwing van de Delflandplein-Staalmanpleinbuurt. Het voorliggende plan voorziet in een aanpassing van het bestaande kantoorgebouw, dat bestaat uit twee kantoorvleugels van vijf bouwlagen boven een halfverdiepte parkeergarage. Het kantoorgebouw is

door een verslechterde huurmarkt grotendeels leeg komen te staan. De Alliantie heeft de wens om in het gebouw 65 woonunits te realiseren, bestaande uit één- en twee- en drie-kamerappartementen. Om dit te realiseren moet het gebouw zowel extern (het realiseren van balkons en een extra bouwlaag), als intern worden aangepast.

Het voorliggende uitwerkingsplan is geen uitgewerkt ontwerp voor dit woningbouwplan. Het schept de planologische kaders voor de bouw van maximaal 65 woningen. Voor het bouwplan zelf zal – parallel aan het ontwerpuitwerkingsplan – een aanvraag omgevingsvergunning worden ingediend.

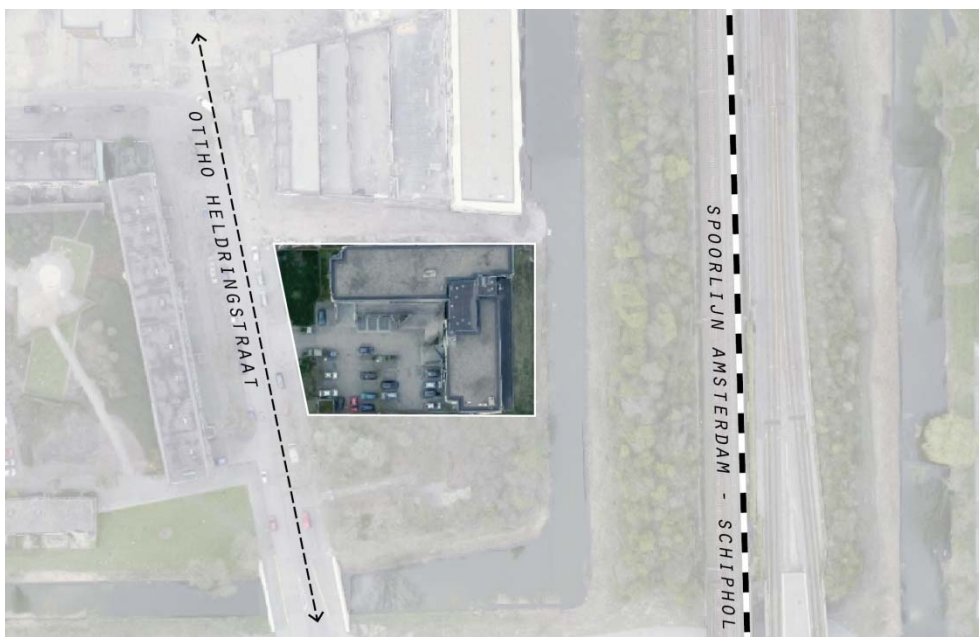
1.1.1 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 20 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend uitwerkingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van dit uitwerkingsplan ligt aan de zuidoostzijde van de Staalmanpleinbuurt, gelegen tussen de Ottho Heldringstraat en de spoorlijn Amsterdam - Schiphol.



Afbeelding 1.2: plangebied uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'

De grenzen van het uitwerkingsplan worden gedeeltelijk bepaald door de grenzen van de bestemming 'Gemengd - Uit te werken - 2' in het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1'. Aan de noord- en zuidzijde wordt de plangrens bepaald door de bouwgrens van de bestaande bebouwing.

1.3 Leeswijzer

Het uitwerkingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de planregeling zoals deze door burgemeester en wethouders wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de planregeling.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijk kader beschreven en in hoofdstuk 5 milieuaspecten zoals geluid, bodem en water. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en/of regels gevoegd.

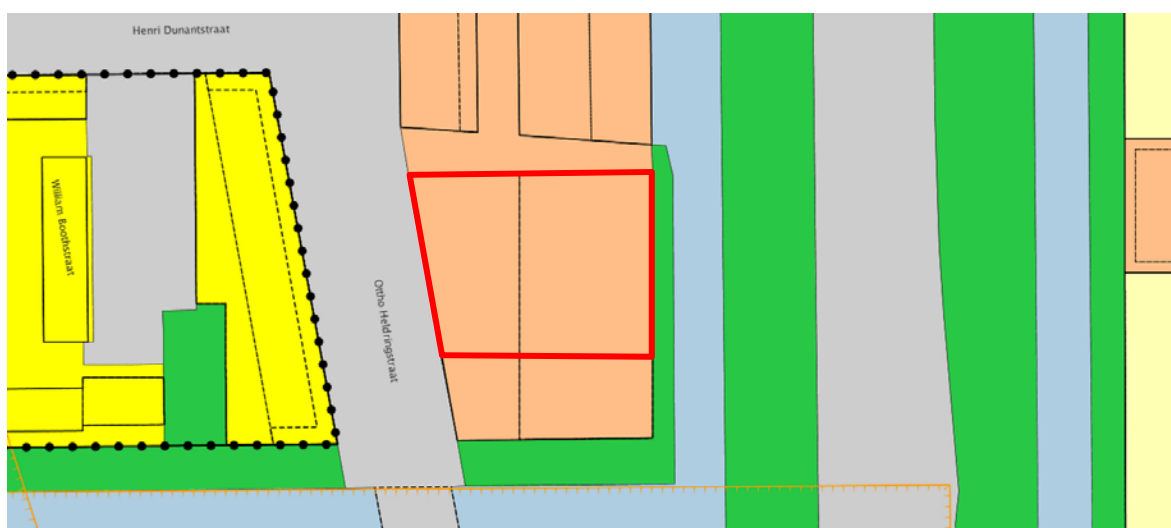
 **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
 Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 29 november 2016

2. Plankader

2.1 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied van dit uitwerkingsplan geldt het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening - Hoefijzer deel 1'. Dit bestemmingsplan is op 22 februari 2012 vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Nieuw-West. Het plan is in werking getreden per 3 mei 2012.

In het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening – Hoefijzer deel 1' uit 2012 is voor het voorliggende plangebied de bestemming 'Gemengd – Uit te werken 2' (GD-U-2) opgenomen. Ter plaatse van deze bestemming zijn de gronden bestemd voor bedrijven, kantoren, short stay, wonen (met aan-huis-gebonden beroep), tuin, verblijfsgebied, parkeren, verkeer, groen en water. De aangrenzende gronden (buiten het plangebied) zijn bestemd als 'Verkeer - 3' (V-3), 'Groen' (G) en 'Gemengd – uit te werken 2' (GD-U-2).



Afbeelding 2.1: uitsnede bestemmingsplan 'Delflandplein- Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1', het plangebied is rood omkaderd.

Uitwerkingsplicht

In artikel 25 van de regels is de uitwerkingsplicht omschreven. Het dagelijks bestuur (nu: burgemeester en wethouders) werkt het plan uit overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Voor het voorliggende uitwerkingsgebied zijn de volgende gebruiksregels omschreven:

- a. voor bedrijven, kantoren en wonen geldt:
 1. maximum bruto vloeroppervlak: 12.000 m²;
- b. voor bedrijven geldt:
 1. maximum bruto vloeroppervlak: 2.000 m²;
 2. maximum bruto oppervlak per vestiging: 250 m²;
- c. voor kantoren geldt:
 1. maximum bruto vloeroppervlak: 10.000 m²;
- d. voor parkeren geldt:
 1. parkeernorm bedrijven en kantoren: maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak;
 2. parkeernorm short stay en wonen: 0,7 tot 1,25 parkeerplaats per woning;

3. *situering: uitsluitend binnen het bestemmingsvlak;*
4. *minimum percentage gebouwde parkeervoorzieningen, met uitzondering van bestaande, te behouden/verbouwen gebouwen: 80%;*
5. *het dagelijks bestuur is bevoegd om in afwijking van:*
 - *de in d onder 1 t/m 2 aangegeven parkeernormen een omgevingsvergunning te verlenen indien uit onderzoek blijkt dat op een andere wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte;*
 - *de in d onder 3 aangegeven situering indien uit onderzoek blijkt dat er buiten het bestemmingsvlak voldoende ruimte is voor het realiseren van een deel van de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van deze bestemming, met dien verstande dat door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid maximaal 20% van de benodigde parkeerplaatsen buiten het bestemmingsvlak mag worden gerealiseerd;*
6. *het dagelijks bestuur is bevoegd, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, het bestemmingsplan te wijzigen met dien verstande dat de in d onder 1 t/m 2 genoemde parkeernormen aangevuld dan wel aangepast kunnen worden indien uit onderzoek blijkt dat een hogere parkeernorm een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte voorkomt.*

Voor de bestemming geldt een voorlopig bouwverbod. Op de gronden mogen gebouwen slechts worden gebouwd in overeenstemming met een door het dagelijks bestuur (nu: burgemeester en wethouders) vastgesteld uitwerkingsplan. Het bevoegd gezag kan in afwijking hiervan een omgevingsvergunning verlenen, indien een ontwerpuitwerkingsplan overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage is gelegd en het bouwplan in overeenstemming is met dit ontwerpuitwerkingsplan.

Toetsing aan uitwerkingsplicht

In paragraaf 4.2 is een beknopte beschrijving weergegeven van het bouwplan. Daaruit blijkt dat het bouwplan voorziet in de realisatie van 65 woningen. Het te realiseren programma is met 2.875 m² veel kleiner dan het maximaal aantal vierkante meters (12.000 m²) dat is toegestaan volgens de uitwerkingsplicht.

Voor wat betreft parkeren dient voldaan te worden aan de parkeernorm van 0,7 tot 1,25 parkeerplaats per woning, waarbij de parkeervoorzieningen binnen het bestemmingsvlak gerealiseerd moeten worden. Aan beide eisen wordt voldaan. In de parkeergarage zijn 19 parkeerplaatsen aanwezig en op maaiveld is voldoende ruimte om nog eens 27 parkeerplaatsen te realiseren. In de naastgelegen ondergrondse parkeergarage onder het complex 'De Parade' zijn echter nog voldoende vrije parkeerplaatsen aanwezig. De wens bestaat om deels middels deze parkeerplaatsen in de behoefte te voorzien, zodat het maaiveld voor het gebouw grotendeels niet gebruikt hoeft te worden voor realisatie van parkeerplaatsen. De uitwerkingsregels van het moederplan en dit uitwerkingsplan bieden hiertoe mogelijkheden. Daarnaast dient 80% van de parkeervoorzieningen ondergebracht te worden in gebouwde parkeervoorzieningen, met uitzondering van bestaande, te behouden/verbouwen gebouwen. Omdat sprake is van de transformatie van een bestaand pand, is deze eis niet van toepassing.

Daarnaast is in de bouwregels van de uit te werken bestemming een regeling opgenomen ten aanzien van de gevels. Zo is het realiseren van woningen uitsluitend toegestaan indien de gevels zijn uitgevoerd als dove gevel. Deze voorwaarde geldt voor gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor industrieterreinen, spoorwegen of wegen, tenzij uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen ten gevolge van elk van deze zones lager of gelijk is

aan de voorkeursgrenswaarde dan wel de vastgestelde hogere waarde, al dan niet door het toepassen van vliesgevels. Daarnaast is het realiseren van woningen uitsluitend toegestaan indien deze zijn voorzien van een stille zijde. Omdat het voorliggende plangebied is gelegen binnen de geluidzone van wegverkeer en railverkeer is akoestisch onderzoek uitgevoerd. In paragraaf 5.1 wordt hier nader op ingegaan.

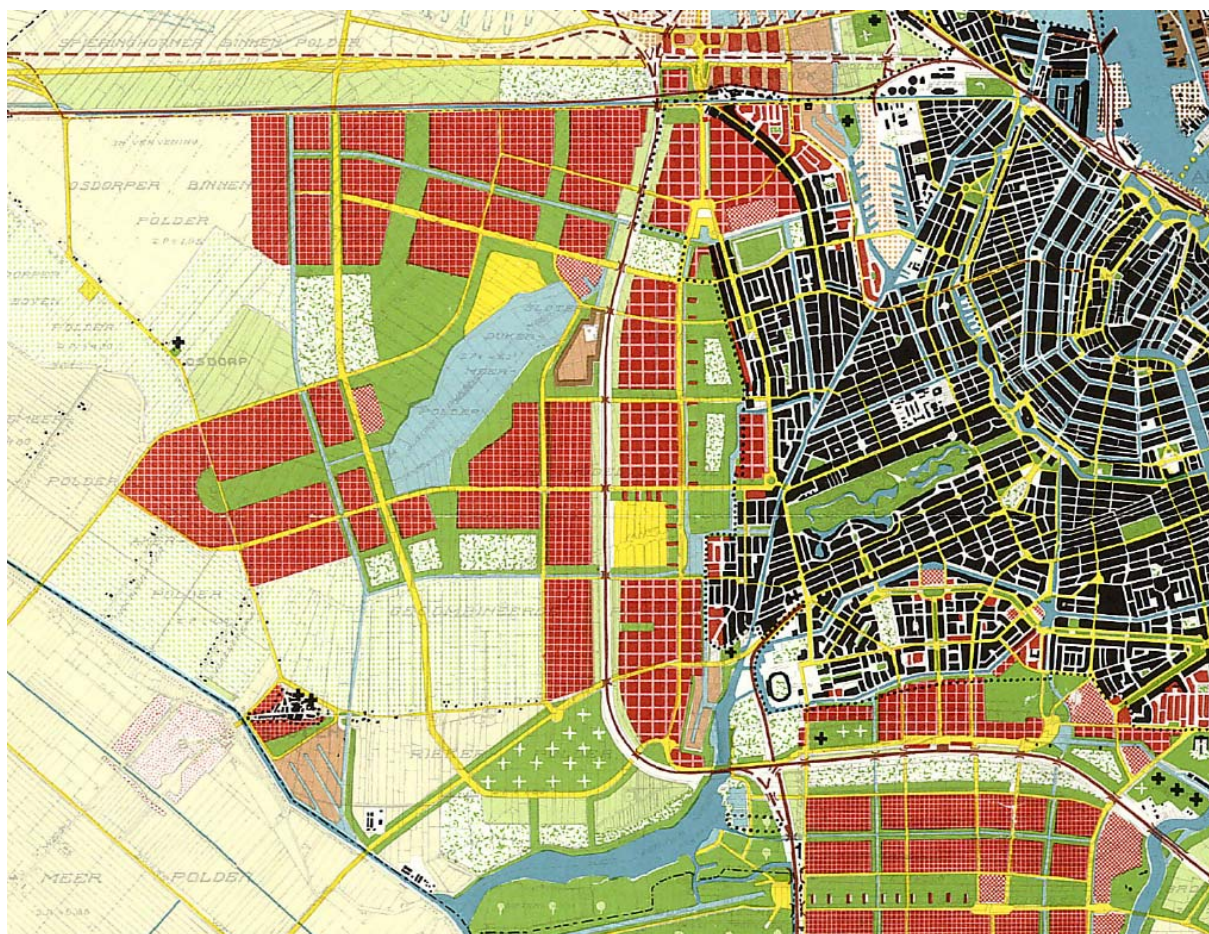
Geconcludeerd kan worden dat voldaan wordt aan de uitwerkingsregels van de bestemming 'Gemengd – Uit te werken 2' uit het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening – Hoefijzer deel 1'.

2.2 Beschrijving van het plangebied

Ontstaansgeschiedenis

De Staalmanpleinbuurt is grotendeels eind jaren '50 / begin jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd, als uitvloeisel 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 Staalmanpleinbuurt zou als buitenste stadswijk grenzen aan het landelijk gebied en zou daardoor minder intensief bebouwd worden dan de naastgelegen Delflandpleinbuurt.



Afbeelding 2.2: uitsnede AUP 1935

Toen de buurten werden aangelegd week men in bepaalde opzichten af van de oorspronkelijke plannen. Zo kwam de Staalmanpleinbuurt niet aan de rand van de stad te liggen en is deze 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 (het huidige Slotervaartziekenhuis en AVL-NKI) en de bedrijven en kantoren aan de Aletta Jacobslaan.

Huidige situatie

In het plangebied is een kantorencomplex met bijbehorend parkeerterrein gesitueerd. Door de verslechterde situatie op de kantorenmarkt is het kantoorpand de afgelopen jaren grotendeels leeg te komen staan. Het kantoorgebouw bestaat uit vier bouwlagen en een souterrain, heeft een overwegend gesloten uitstraling en is ingebed in een groene, parkachtige setting. De ontsluiting van het perceel vindt direct plaats via de Ottho Heldringstraat.



Afbeelding 2.3: foto bestaande situatie

Direct ten noorden en westen (aan de overzijde van de Ottho Heldringstraat) van het plangebied is woonbebouwing aanwezig. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan een brede watergang met daarachter de spoorlijn Amsterdam – Schiphol. Ten zuiden van het kantoorgebouw bevindt zich een brede groenzone met een transformatorgebouw.

3. Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen dertien onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze onderwerpen zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, oftewel het Barro (zie paragraaf 3.1.2). Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Voorliggend uitwerkingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele

werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende plan.

De eerste aanvulling op het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Voorliggend uitwerkingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Met de eerste aanvulling op het Barro is per 1 oktober 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden, de zogenaamde 'ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling'.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

In dit uitwerkingsplan wordt de bouw mogelijk gemaakt van 65 woonunits in de Staalmanpleinbuurt. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is samen met de Stadsregio Amsterdam onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. Dit onderzoek heeft als doel om een actueel beeld te krijgen van de capaciteit in woningbouwplannen. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen (in voorbereiding). De gepresenteerde gegevens zijn niet gelijk aan het aantal nieuwbouwwoningen welke er in werkelijkheid gebouwd gaat worden. Het geeft slechts een indicatie van de capaciteit in woningbouwplannen die er op dit moment zijn. Plannen kunnen veranderen, niet doorgaan of er kunnen ieder jaar nieuwbouwplannen bijkomen. De voorliggende ontwikkeling is (nog) niet opgenomen in de plancapaciteit voor Noord-Holland.

De 'Monitor Woningbouw 2014' laat de belangrijkste uitkomsten zien van dit onderzoek en zet het aanbod aan plannen af tegen de toekomstige opgaven. Conform de regionale actieprogramma's

(RAP's) wordt voor de stadsregio Amsterdam gestreefd naar een bruto toevoeging van 32.517 woningen in de periode 2010-2014. Vooralsnog ligt de woningbouwproductie achter bij het regionale actieprogramma, waardoor de druk op de woningmarkt oploopt. De harde plancapaciteit blijft vooralsnog achter bij de woningbehoefte. Om de druk op de woningmarkt af te zwakken is het wenselijk dat de woningbouwproductie wordt opgeschroefd. De voorliggende ontwikkeling draagt hier aan bij.

Daarnaast wil de provincie niet alleen denken in kwantiteit, maar juist wensen en behoeften van mensen meer centraal stellen. Het voorliggende uitwerkingsplan maakt de transformatie van een bestaand kantoorpand naar een woongebouw mogelijk. Alliantie heeft de wens om hier werkende jongeren in de leeftijdscategorie van 18 tot 28 jaar te huisvesten, omdat deze doelgroep vaak op jongere leeftijd gaat werken en samenwonen hebben zij een andere woonwens dan studenten en hoogopgeleide jongeren.

De vraag naar zelfstandige huisvesting onder jongeren in Nieuw-West – en Amsterdam in het algemeen – is groot. Het voorliggende bouwplan voorziet in de behoefte van jongeren die op zoek zijn naar geschikte woonruimte. Dit sluit aan bij de wens van de provincie om wensen en behoeften van mensen centraal te stellen. Bovendien heeft de voorliggende woningbouwontwikkeling betrekking op de transformatie van een bestaand kantoorpand naar woningbouw en wordt dus opgevangen binnen het bestaande stedelijk gebied van Amsterdam. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit

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

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB. Ter plaatse van het plangebied geldt de hoogtebeperking van 60 meter (56 meter + NAP) in het horizontaal vlak. De maximale bouwhoogte in het plangebied is 20 meter en ligt ruim onder de hoogtebeperking van het LIB. Met dit uitwerkingsplan wordt voldaan aan het LIB, de daarin gestelde maxima worden niet overschreden.

3.1.4 Kaderrichtlijn water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Hierbij is het van belang om landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om: van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;

- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatisch milieu in stand houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

De Kaderrichtlijn Water is nader uitgewerkt in het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkmw 2009) en de onderliggende Regeling monitoring kaderrichtlijn water (Regeling monitoring). In dit besluit en deze regeling zijn eisen gesteld, waaraan de kwaliteit van de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in Nederland in beginsel moet voldoen. Deze goede toestand moet in principe eind 2015 zijn gehaald, tenzij een legitiem beroep kan worden gedaan op één van de uitzonderingen van de kaderrichtlijn water (zoals fasering of doelverlaging). De goede toestand moet worden bereikt door het maatregelenprogramma, dat is opgenomen in de verschillende waterplannen.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

3.1.5 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen. In paragraaf 5.8 wordt nader ingegaan op de thema's van de Waterwet, waaronder de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit en waterkwaliteit.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

3.1.6 Nationaal waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld, die op 3 november 2010 in werking is getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken. In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Het voorliggende plangebied is in de structuurvisie aangemerkt als Bestaand Bebouwd Gebied. De provincie Noord-Holland wil bijdragen aan het realiseren van voldoende en passende huisvesting (woningtype) op de beste mogelijke plek (woonmilieu). In de regionale actieprogramma's wordt het woningbouwprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief uitgewerkt. Uitgangspunt is om deze woningvraag zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied. Het voorliggende

uitwerkingsplan voorziet hierin. Uit paragraaf 3.1.2 blijkt dat de voorliggende ontwikkeling in kwantitatief en kwalitatief opzicht aansluit bij de huidige woningbehoefte.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010). De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Het voorliggende plangebied is in de ruimtelijke verordening aangeduid als bestaand stedelijk gebied. De provincie stimuleert de benutting van de bestaande binnenstedelijke ruimte, met name rond knooppunten van openbaar vervoer. Het voorliggende plan voorziet hierin.

3.2.3 Provinciale waterplan 2010-2015

In het Waterhuishoudingplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

Op grond van paragraaf 5.8 kan geconcludeerd worden dat de binnen dit uitwerkingsplan beoogde ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van de strategische waterdoelen van de provincie.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) van de stadsregio Amsterdam (een samenwerkingsverband van zestien gemeenten) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering.

In de Woonvisie wordt een achterblijvende bouwproductie en een grote kwantitatieve opgave op korte en lange termijn geconstateerd. Maar dat is niet het enige: er is sprake van een stagnatie in afzet van dure woningen, een stagnatie in de herstructurering en weer oplopende wachttijden in de huursector. De stadsregio geeft prioriteit aan het samen op gang krijgen van de noodzakelijke productie.

Een van de belangrijkste ambities is om de hoeveelheid beschikbare woningen op peil te brengen en te houden. Zowel voor nieuwbouw als voor herstructurering ligt er voor de regio een grote opgave.

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. Voorliggend plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

Actieprogramma regionale woonmarkt 2011-2014

Om de woningvraag te kunnen accommoderen en een internationaal aantrekkelijke regio te blijven, is het belangrijk voldoende en de juiste soort woningen te bouwen. Het functioneren van de woningmarkt wordt echter belemmerd door structurele problemen en de gevolgen van de economische crisis. De doorstroming stagneert en de toegankelijkheid van de woningmarkt neemt af. Derhalve is het 'Actieprogramma regionale woonmarkt' opgesteld. De inhoud van deze notitie heeft een breed karakter. Van een perspectief van de Metropoolregio en haar woningmarkt, via analyse van het huidige functioneren van de woningmarkt, naar een ontwikkelingsstrategie en een regionaal actieprogramma.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt geconstateerd dat de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam cruciaal is voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool.

Met betrekking tot de herstructurering van Nieuw-West is het ontwikkelingspad uitgestippeld in de herziening Richting Parkstad 2010 (vastgesteld in de deelraden en de gemeenteraad in 2007). Vervolgens zijn de sociaaleconomische programma's voor Nieuw-West vastgesteld in de bestuurscommissie Koers Nieuw-West. In de uitvoering zal extra aandacht worden gegeven aan de genoemde A10-spoorzone. In de Structuurvisie wordt daar een intensievere verstedelijking gedacht dan tot nog toe in uitwerkingsplannen Nieuw-West voorkomt. Samenwerking met de Amsterdamse corporaties is hier een belangrijke voorwaarde voor het doen slagen van de gewenste ingrepen. De Raamovereenkomst Parkstad, die corporaties, stadsdelen en centrale stad zijn aangegaan, biedt de corporaties voor een aantal gebieden de mogelijkheid tot gebiedsontwikkeling binnen de door de stadsdelen, in vernieuwingsplannen, vastgestelde kaders. Het voorliggende uitwerkingsplan is hier een resultaat van. Woningbouw is in Nieuw-West voor een groot deel vervangende nieuwbouw. Toevoeging is niettemin ook nog van forse betekenis. In totaal kan het om toevoeging gaan van circa 5.000 woningen tot 2020. Het gaat daarbij met name om kleine locaties, zoals het voorliggende plangebied. Met de transformatie van het leegstaande kantoorpand aan de Ottho Heldringstraat naar 65 wooneenheden wordt bijgedragen aan de wens om tot 2020 circa 5.000 nieuwe woningen te realiseren. Bovendien sluit de voorliggende ontwikkeling aan bij de gewenste herstructureringsplannen voor Nieuw-West en het ontwikkelingspad dat daarvoor is uitgestippeld (zie ook paragraaf 3.4.2).

3.4.2 Herziening Richting Parkstad 2015

Richting Parkstad (RPS) 2015 beschrijft de vernieuwingsoperatie van Amsterdam Nieuw West op hoofdlijnen. Het plan bevat een programma voor de lange termijn, ruim 15 jaar, voor de drie pijlers van de stedelijke vernieuwing: sociaal, economisch en fysiek.

Het ontwikkelingsplan is in verschillende etappes tot stand gekomen. De basis is het plan Richting Parkstad 2015, dat in juli 2001 werd goedgekeurd door de vier stadsdeelraden en de gemeenteraad. De tweede etappe bestond uit een toegevoegd document, getiteld Aanvullingen en wijzigingen op Richting Parkstad 2015, met een aantal nadere afspraken, met name op het gebied van sport, leisure en verkeer en vervoer. Dit document werd in 2003 bekrachtigd door de vier stadsdeelraden en de gemeenteraad. Vervolgens is in 2007 de Herziening Richting Parkstad 2015 vastgesteld.

Met deze herziening blijft een groot deel van het beleid uit Richting Parkstad 2015 staan; gebleken is dat het succesvol is en voldoende perspectief biedt. De herziening betreft dan ook vaak een verdieping en verbreding van bestaand beleid. Voor het thema 'Wonen' is het motto: tempo erin houden en ervoor zorgen dat de bewoners van Nieuw West zo goed mogelijk kunnen profiteren van de kwaliteitsverbetering van de woningvoorraad en de woonomgeving. Dit betekent dat gestart wordt

met de derde en laatste fase van het maken van vernieuwingsplannen. De exacte aantallen sloop en nieuwbouw worden losgelaten. De flexibiliteit die zo ontstaat, wordt benut om de komende jaren te kunnen inspelen op ontwikkelingen in de woningmarkt en vooral op de woonwensen van de huidige bewoners. Er is meer variatie in bebouwing mogelijk, bijvoorbeeld meer eengezinswoningen. Einddoel is 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. Dat is meer dan het einddoel uit Richting Parkstad 2015, namelijk 65.000 woningen. Gekozen is voor voortzetting van de lopende plannen én de start van de derde fase van de ruimtelijke vernieuwing door een grotere financiële verantwoordelijkheid van de corporaties.

In lijn met het voorgaande wenst woningcorporatie 'De Alliantie' het kantoorpand aan de Ottho Heldringstraat te transformeren naar woningen. Deze ontwikkeling is in lijn met het ontwikkelingsplan voor Nieuw West.

3.4.3 Woonvisie Amsterdam tot 2020, "Wonen in de Metropool"

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzame stad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Met het in het plan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid.

3.4.4 Beleidsnotitie short stay

Op 14 januari 2014 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor shortstay in Amsterdam. Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste zeven nachten en maximaal zes maanden. Kern van het nieuwe beleid is dat er een pas op de plaats wordt gemaakt voor short stay, het aanbod van 800 short stay appartementen bedient de markt voldoende. Dat betekent dat er geen nieuwe vergunningen meer worden verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Mocht het aanbod dalen, dan is het mogelijk om nieuwe short stay appartementen – in die delen van de stad waar de behoefte groot is en waar de woningmarkt het toelaat – toe te voegen. De minimale verblijfstermijn voor de reeds vergunde short stay woningen of in nieuwbouw wordt weer zeven nachten.

In het voorliggende plan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "short stay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

3.4.5 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

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

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

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

3.4.6 Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

3.4.7 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

3.4.8 Mobiliteitsaanpak Nieuw-West

Op 26 juni 2013 is de Mobiliteitsaanpak Nieuw-West door de deelraad vastgesteld. Met het mobiliteitsplan wordt gestreefd naar een goede bereikbaarheid van en binnen Nieuw-West voor alle vervoersmiddelen. Het stadsdeel zet daarbij actief in op mobiliteit die bijdraagt aan een gezond, leefbaar en duurzaam Nieuw-West. Daarom wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), openbaar vervoer en elektrisch vervoer. Ook wordt ingegaan op mobiliteitsvraagstukken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft een doorkijk voor de korte, middellange en lange termijn.

3.4.9 Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012 - 2020

Op 22 februari 2012 heeft de deelraad van Nieuw-West het 'Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012-2020' vastgesteld.

Een van de kwaliteiten van Nieuw-West is dat bijna overal probleemloos (en gratis) kan worden geparkeerd. Een groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobilititeit in algemene zin en toeloop van buurtvreemde langparkeerders doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen. Hoe om te gaan met deze vraag staat centraal in het voorliggende parkeerbeleidsplan. Uit de probleeminventarisatie blijkt dat de parkeerproblemen in de meeste gebieden van Nieuw-West hoofdzakelijk worden veroorzaakt door buurtvreemde langparkeerders (bewoners van andere stadsdelen, automobilisten van buiten de stad die hier parkeren en met het OV doorreizen naar andere delen van de stad of Schiphol). Het parkeerbeleid zet in op het weren van deze buurtvreemde langparkeerders en niet zozeer op de mogelijkheden om het autobezit en -gebruik door bewoners en ondernemers uit Nieuw-West te beperken.

De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat door de economisch crisis onder druk. In plaats van een gezamenlijk aanpak voor Nieuw-West is het besef ontstaan dat gekozen moet worden voor een alternatieve aanpak en werkwijze. Deze werkwijze gaat uit van het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporatie (maatwerk). Dit moet uiteindelijk leiden tot nieuwe afspraken over de mogelijkheden van gebouwde parkeervoorzieningen en de daaraan gekoppelde eis van betaald parkeren op straat. Daarnaast wordt - samen met de woningcorporaties - per locatie bekeken hoe invulling kan worden gegeven aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden.

Op grond van het parkeerbeleidsplan heeft het plangebied een 'stedelijk gemengd' karakter. Voor deze gebieden geldt dat 80% van de parkeerbehoefte dient te worden ondergebracht in een gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein (geïntegreerd). Omdat de voorliggende ontwikkeling betrekking heeft op de transformatie van een bestaand gebouw, kan van deze eis worden afgeweken. Voor een uitgebreidere beschrijving van de toekomstige parkeersituatie wordt verwezen naar paragraaf 4.3.

3.4.10 Nota parkeernormen Nieuw-West

De nota Parkeernormen Nieuw-West is op 30 mei 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West. In de nota zijn voor woningen minimum parkeernormen opgenomen. In de stedelijke vernieuwingsgebieden dient bij nieuwbouw voor sociale woningen 0,7 en voor vrije sector 1,0 parkeerplaats op eigen terrein te worden gerealiseerd voor bewoners. Dit om de druk op de openbare ruimte te beperken en ruimte te creëren voor andere functies. De woningcorporaties hebben kenbaar gemaakt dat deze bouwprojecten niet te realiseren zijn als het stadsdeel niet zorg draagt voor betaald parkeren op straat. Inmiddels blijkt dat zelfs als er een parkeerregime op straat is, de garages niet automatisch vol staan. Dit geldt zowel voor sociale huur, als voor vrije sector woningen.

Bovenstaande geeft aan dat de door de CROW gehanteerde kengetallen niet aansluiten bij de realiteit in Nieuw-West. Het gemiddeld autobezit per huishouden komt voor geheel Nieuw-West immers niet boven de 1 per huishouden uit. Het stadsdeel heeft behoefte aan een parkeernorm die beter aansluit op het huidige autobezit (en groei in de komende jaren) én bredere beleidsdoelstellingen ondersteunt, zoals stedelijke vernieuwing/verdichting en kwaliteit van de openbare ruimte. Het overnemen van de CROW kengetallen zou de realisatie van projecten met gebouwde parkeervoorzieningen (financieel) extra onder druk zetten en/of een onnodig zware belasting vormen op de openbare ruimte. Het stadsdeel kiest daarom voor een aanzienlijk lagere parkeernorm, waarin een balans wordt gevonden tussen de realisatie van nieuwe bouwinitiatieven en het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteiten van Nieuw-West (verblijfsgebied, groenvoorzieningen, verkeersfuncties etc.).

-  **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
-  Gemeente Amsterdam
-  Toelichting
-  29 november 2016

Voor sociale huurwoningen is voor bewoners gekozen voor een minimum norm van 0,7 (gebouwde) parkeerplaats per woning. Hierbij is een afweging gemaakt tussen het voorkomen van parkeerproblemen in de toekomst (bij toepassing lagere norm) en het blokkeren van nieuwe initiatieven (bij toepassing hogere norm). Daarbij geldt dat naar boven mag worden afgeweken als de initiatiefnemer dit wenst en dit niet leidt tot stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren. De kosten voor extra parkeerruimte liggen altijd bij de initiatiefnemer.

In de uitwerkingsverplichting in het vigerende bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1' zijn parkeernormen opgenomen in de uitwerkingsregels. Op grond van de nota blijven deze parkeernormen van kracht. Deze dienen als uitgangspunt voor dit uitwerkingsplan.

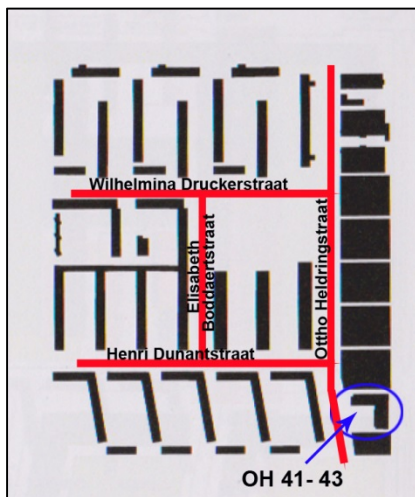
 **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
 Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 29 november 2016

4. Het ruimtelijk kader

4.1. Stedenbouwkundige structuur

4.1.1. Algemeen

Het plangebied waar voorliggend uitwerkingsplan betrekking op heeft, ligt in de Staalmanpleinbuurt. De Staalmanpleinbuurt is een typische jaren zestig buurt met een ruimtelijke compositie van gebouwen in een open verkaveling met groene collectieve binnenhoven. De Ottho Heldringstraat; Wilhelmina Druckerstraat en Henri Dunantstraat fungeren als buurtontsluitingswegen. Zij vormen het raamwerk van de buurt, met daartussen velden met bebouwing en woonstraatjes. Zowel de oorspronkelijke bebouwing als ook de recent gerealiseerde nieuwbouw in de Staalmanpleinbuurt is overwegend uitgevoerd in een stempelstructuur die kenmerkend is voor de stedenbouwkundige structuur in Nieuw West.



Afbeelding 4.1.: buurtontsluitingswegen in Staalmanpleinbuurt

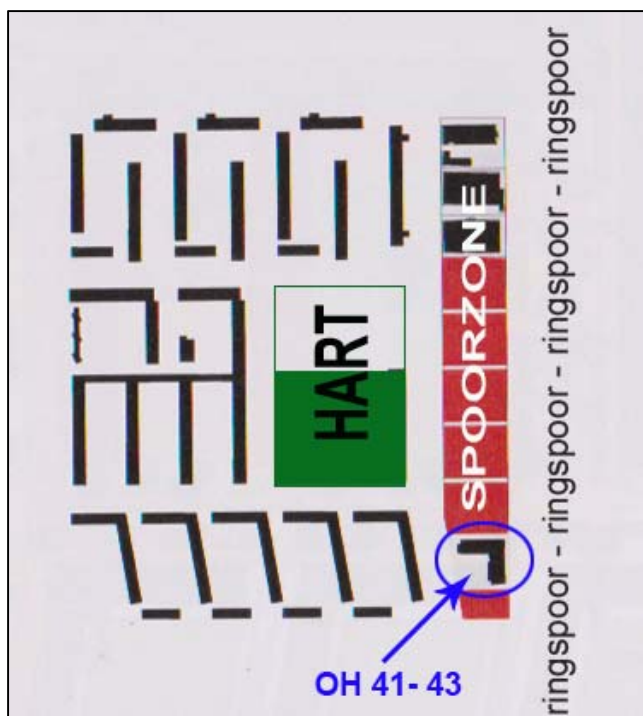
Binnen de stempels variëren de hoogtes van de gebouwen van laag-, middel- tot hoogbouw. Opvallend in de Staalmanpleinbuurt, is de bijzondere kwaliteit van het groen en de architectuur van een aantal gebouwen. Grote bomen, brede grasbermen en goed onderhouden binnentuinen geven de buurt een bijzonder karakter.

4.1.2. Stedelijke vernieuwing van de buurt

In 2001 is door de Gemeenteraad besloten dat in een aantal naoorlogse woonbuurten in de Westelijke Tuinsteden grootschalige stedelijke vernieuwing moest gaan plaatsvinden. Als uitwerking van dit Besluit heeft de stadsdeelraad 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 het Vernieuwingsplan zijn de programmatische en ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten voor de komende jaren geformuleerd. Ook is voor dit Vernieuwingsplan een financieel kader op hoofdlijnen vastgesteld. Omdat de stedelijke vernieuwing gefaseerd wordt uitgevoerd en enkele gebieden pas op langere termijn worden ontwikkeld, wordt in het vernieuwingsplan veelal volstaan met het weergeven van de hoofduitgangspunten.

Op 19 november 2003 heeft de stadsdeelraad een stedenbouwkundig uitwerkingsplan voor "Hart Staalmanpleinbuurt" vastgesteld. Daarin zijn twee plandelen onderscheiden: de Spoorzone (tussen Ringspoor en Ottho Heldringstraat en het hart ten westen van de Ottho Heldringstraat. Het plangebied Ottho Heldringstraat 41-43 valt binnen de spoorzone.

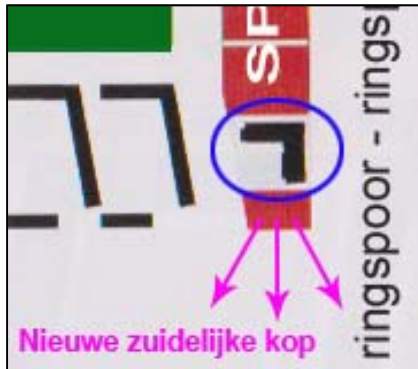
Stedenbouwkundig uitgangspunt voor de Spoorzone was een sterke stedelijke verdichting van deze zone door het realiseren van overwegend appartementen met daaronder gebouwde parkeervoorzieningen, waardoor een hoog-stedelijk woonmilieu ontstaat. De bebouwing in deze zone is opgebouwd uit modules van appartementenblokken met hogere bouwvolumes aan de zijde van het Ringspoor en lagere volumes aan de zijde van de Ottho Heldringstraat. Door deze specifieke volumeopbouw heeft de spoorzone tevens een geluidwerende functie voor de hele Staalmanpleinbuurt t.o.v. het spoor. De nieuwbouw in de Spoorzone is in de periode 2008-2012 gerealiseerd.



Afbeelding 4.2: compacte bouw in de spoorzone

Bij het opstellen en uitwerken van de stedenbouwkundige plannen in 2003 was het pand Ottho Heldringstraat 41- 43 nog volledig in gebruik als kantoorpand en om die reden buiten de planontwikkeling gehouden. Wel is, in de plannen ten zuiden van het kantoorpand, een bouwvlak opgenomen voor de ontwikkeling van een woongebouw op de hoek van Ottho Heldringstraat en Alletta Jacobslaan, als stevige stedenbouwkundige beëindiging van de dichte bebouwingsstrook in de spoorzone.

- ✖ Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'
- ✖ Gemeente Amsterdam
- ✖ Toelichting
- ✖ 29 november 2016



Afbeelding 4.3: nieuwe zuidelijke kop

Transformatie van bestaand kantoorgebouw in Spoorzone.

Door de stedelijke vernieuwing is het gebruik van de spoorzone de afgelopen jaren verschoven richting intensief wonen met enkele voorzieningen. Het transformeren van het bestaande kantoorpand Ottho Heldringstraat 41-43 naar woningbouw past binnen deze ruimtelijke ambities en draagt bij aan een nieuw en gevarieerd stedelijk woon- en leefmilieu in de Staalmanpleinbuurt.

Hoewel het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van dit pand ruimte biedt voor sloop-nieuwbouw van het kantoor, is het ook mogelijk om het leegstaande gebouw te behouden en te transformeren naar wooneenheden. Bij de planontwikkeling van de nieuwe woningbouw op de noordelijk aangrenzende terreinen in de spoorzone is er steeds van uitgegaan dat het bestaande gebouw (als kantoor) zou blijven bestaan.

In de transformatieplannen worden wel voorstellen gedaan om de ruimtelijke samenhang te versterken. Er wordt uitgegaan van het gedeeltelijk optoppen van het bestaande bouwvolume om het woonprogramma te intensiveren en om met de nieuwe bouwhoogte een betere aansluiting te vinden met de aanpalende bebouwing. Ook worden voorstellen gedaan voor een nieuwe inrichting van het voorplein zodat deze een meer uitnodigend en aantrekkelijk karakter krijgt vanaf de Ottho Heldringstraat. Het voorliggende uitwerkingsplan draagt bij aan het verleggen van de focus naar appartementen. Bovendien is sprake van een intensief woningbouwprogramma, waarmee voldaan wordt aan de wens om een hoog-stedelijk woonmilieu te realiseren.

Omdat sprake is van transformatie van een bestaand pand is het ondergronds brengen van alle parkeervoorzieningen niet mogelijk. Gelet op het voorgaande sluit de gewenste ontwikkeling aan bij de randvoorwaarden zoals geformuleerd in het Vernieuwingsplan.

Vigerend bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan uit 2012 zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten uit het Uitwerkingsplan Hart Staalmanpleinbuurt voor de Spoorzone planologisch vastgelegd. Ter plaatse van de locatie Ottho Heldringstraat 41-43 en de direct aangrenzende kavel aan de zuidzijde is het planologisch mogelijk gemaakt om een nieuw bouwvolume te realiseren, wat betreft footprint en bouwmassa (hoogtes) aansluit bij de stedenbouwkundige uitgangspunten. Omdat er ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog geen concrete ontwikkelingsplannen voor de locatie Ottho Heldringstraat 41-43 en het aangrenzende kavel waren is een 'uit te werken' bestemming opgenomen.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt gekozen om planologische uitwerking te geven aan een gedeelte van het nader uit te werken gebied. Dat wil zeggen de locatie van het kantoorgebouw, en niet het aangrenzende terrein ten zuiden daarvan. Dit omdat op dat deel op korte termijn geen zicht is op een haalbare ontwikkeling.

Om de stedenbouwkundig gewenste zuidelijke beëindiging van de spoorzone met een nieuw (woon)gebouw voor de verdere toekomst mogelijk te houden blijft voor het resterende gebied ten zuiden van Ottho Heldringstraat 41-43 de uit te werken bestemming behouden. Wanneer er over enkele jaren alsnog de mogelijkheid ontstaat om de zuidelijke kop van de spoorzone te ontwikkelen zal voor die locatie opnieuw een uitwerkingsplan op grond van de Wro moeten worden opgesteld.

4.2. Ontwikkeling

Programma

Het kantoorpand aan de Ottho Heldringstraat 41-43 wordt getransformeerd naar een woongebouw. Alliantie heeft de wens om hier werkende jongeren in de leeftijdscategorie van 18 tot en met 28 jaar te huisvesten, omdat zij vaak eerder gaan werken en samenwonen hebben zij een andere woonwens dan studenten en hoogopgeleide jongeren. Zij zoeken veelal een zelfstandige twee-kamerwoning. Momenteel is er slechts een beperkt aanbod voor deze doelgroep. De vraag naar zelfstandige huisvesting onder werkende jongeren is groot, zo blijkt uit een rapport van Rigo (d.d. mei 2014, zie bijlage 4). In dit segment van de markt wordt weinig aangeboden. Het aanbod bestaat meestal uit studio's en één-kamerwoningen, terwijl deze doelgroep behoefte heeft aan zelfstandige woonruimte, vanwaar men de eerste stap op de woningmarkt kan zetten. De voorliggende transformatie van het kantoorgebouw voorziet hierin. Het beoogde huuraanbod is tijdelijk van aard, mede door de aangeboden tijdelijke contractsvorm. Het gaat om betaalbaar wonen voor jongeren van 18 tot en met 28 jaar..

Bebouwing

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van 65 woningen in het bestaande kantoorgebouw. Het te realiseren aanbod bestaat uit: 33 één-kamerwoningen van circa 27 m², 16 twee-kamerwoningen van 62 m² en 16 drie-kamerwoningen van 62 m². Om het bestaande gebouw geschikt te maken voor woningbouw dienen er zowel intern als extern diverse wijzigingen doorgevoerd te worden, waarbij de bestaande gevels zoveel mogelijk behouden worden. Wel wordt het gebouw onder meer voorzien van balkons en een extra bouwlaag (optopping). Voor het ontwerp van de woningen is het belangrijk dat zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van repetitie in plattegronden om een duidelijk en heldere structuur van de woningen te krijgen. In afbeelding 4.1 is een impressie gegeven van de mogelijke uitwerking.

Er is voor gekozen om een inpandige gangzone te realiseren ter plaatse van de meest geluid belaste gevel (oostzijde). Hierdoor wordt een gangzone gecreëerd die als geluidsbuffer fungeert voor de slaapkamers van de woningen. Bij deze gevel zal het bestaande blauwe glas in de aluminium kozijnen worden vervangen door een frame met glazen lamellen. Hierdoor wordt enerzijds het geluid geweerd en anderzijds wordt hierdoor meer daglicht toegelaten en de natuurlijke ventilatie voor de achterliggende appartementen gewaarborgd.

Daarnaast is gekozen om zoveel mogelijk rechthoekige plattegronden te realiseren met alleen op de hoeken een afwijkende plattegrond. De plattegronden van de woningen met de balkons zijn zodanig gesitueerd dat er steeds maar één gevelement tussen de kolommen vervangen hoeft te worden om de nieuwe pui te plaatsen voor de balkons. Het overige huidige blauwe glas van de gevels ter plaatse van de woningen zal worden vervangen door helder glas. Alle balkons zijn met de vrijdragende constructie bedacht boven de huidige uitstekende kelderwand en gericht op het nieuwe openbare gebied aan de voorzijde van het gebouw.



Afbeelding 4.1.: impressie mogelijke uitwerking wooncomplex Ottho Heldringstraat 41-43

Het ontwerp voorziet een nieuwe entree op souterrainniveau, waardoor een verlaagd entreegebied ontstaat met open verbinding naar het naastliggende semi-openbaar terrein. Ter plaatse van de huidige overheaddeur in de westgevel komt een nieuwe entree met veel glas. Daarnaast wordt in de aangrenzende muur openingen gemaakt waarin glaskozijnen worden opgenomen. Hierdoor ontstaat een lichte entree met doorkijk naar het entreegebied.

Als onderdeel van de transformatie wordt er een extra bouwlaag gerealiseerd op het dak van het bestaande pand, waarin een zevental appartementen wordt gerealiseerd. Deze optopping zal in materialisatie afwijken, door de toepassing van hout. De toevoegingen aan het bestaande pand zullen in materiaal en kleur afwijken, waarmee de geschiedenis (en gelaagdheid) van het bestaande pand zichtbaar onderdeel blijft van het nieuwe woongebouw. Zowel de optopping als de balkons zullen uit hout worden vervaardigd.

Openbare ruimte

Kenmerkend voor de Staalmanpleinbuurt en andere buurten in de westelijke tuinsteden, is de wijze waarop bomen zijn geplaatst. In plaats van rechte en doorlopende bomenlanen is er sprake van een clustering van bomen of boomgroepen in de buurt. Aan de zuidzijde van het voorliggende plangebied is momenteel een grasveld aanwezig, dat in de toekomstige situatie bebouwd zal worden. Dit betreft een afzonderlijke ontwikkeling. De laanbeplanting langs de Ottho Heldringstraat wordt gehandhaafd.

Er gaat speciale aandacht uit naar de overgang van privé naar openbaar. De collectieve zone aan de voorzijde van het gebouw vormt een belangrijk aandachtspunt in het ontwerp van het appartementengebouw en de inrichting van de openbare ruimte. Geen veelheid aan individuele oplossingen, maar oplossingen die passen binnen de architectuur van de gebouwen en het groene beeld van de buurt.

4.3. Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

Om inzicht te bieden in de mate van verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling, die met dit uitwerkingsplan wordt gefaciliteerd, moet de verkeersaantrekkende werking worden bepaald.

Daarvoor is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van een gemiddelde weekdag.

Het voorliggende uitwerkingsplan voorziet in 65 één-, twee- en drie-kamerwoningen. Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor dergelijke woningen (kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)) een verkeersgeneratie van 2,1 motorvoertuigen per woning¹. Gelet hierop leidt de voorgenomen ontwikkeling tot 137 extra motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag.

Omdat in de huidige situatie een kantoor (zonder baliefunctie) in het plangebied aanwezig is, kunnen de verkeersbewegingen die het kantoor genereert in mindering worden gebracht op de verkeersgeneratie als gevolg van de voorliggende ontwikkeling. Voor een kantoor (zonder baliefunctie) bedraagt de verkeersgeneratie 6,5 motorvoertuigen per 100 m² b.v.o.². Gelet hierop heeft het huidige kantoor (met een bruto vloeroppervlak van circa 3.000 m²) een verkeersgeneratie van 195 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Dat betekent dat de voorliggende ontwikkeling per saldo zal leiden tot een afname van het aantal verkeersbewegingen.

Het verkeer wordt via de Ottho Heldringstraat op de Aletta Jacobslaan en Plesmanlaan afgewikkeld, zoals in het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanbuurt' is voorzien. Omdat de ontwikkeling tot een afname van het aantal verkeersbewegingen zal leiden en de voorgenoemde wegen voldoende capaciteit hebben, leidt de beoogde ontwikkeling niet tot een onacceptabele verkeerstoename. De voorliggende ontwikkeling is bovendien reeds voorzien in het moederplan, waarin geanticipeerd is op een verkeerstoename.

4.3.2 Parkeerbehoefte

In het moederplan, bestemmingsplan "Delflandplein-Staalmanbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1", is een parkeernorm opgenomen die moet worden aangehouden bij het opstellen van een uitwerkingsplan. Dit betreft de norm van 0,7 tot 1,25 parkeerplaats per woning. Uitgaande van deze parkeernorm en de aantallen woningen in dit plan (65 woningen), ontstaat een parkeerbehoefte van minimaal 46 parkeerplaatsen ten gevolge van dit plan.

Plansituatie

In dit plan kan worden voldaan aan de parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning en het totaal van 46 benodigde parkeerplaatsen. In de ondergrondse parkeergarage zijn 19 parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast is op maaiveld, het terrein voor het gebouw, voldoende ruimte voor het realiseren van 27 parkeerplaatsen.

Omdat in de naastgelegen ondergrondse parkeergarage onder het complex 'De Parade' nog voldoende vrije parkeerplaatsen aanwezig, is er voor gekozen om op alternatieve wijze in de parkeerbehoefte te voorzien. Dat betekent dat een deel van de parkeerbehoefte (27 parkeerplaatsen) in de nabij gelegen ondergrondse parkeergarage wordt ondergebracht, waardoor op het maaiveld voor het gebouw ruimte ontstaat voor een alternatieve invulling (verblijfsgebied). Derhalve wordt voor de voorliggende ontwikkelingen een lagere parkeernorm gehanteerd. De uitwerkingsregels van het moederplan en dit uitwerkingsplan bieden hiertoe mogelijkheden.

¹ Uitgaande van een locatie in de rest van de bebouwde kom, in (zeer) sterk stedelijk gebied.

² Uitgaande van een locatie in de rest van de bebouwde kom, in sterk stedelijk gebied.

5. Milieuaspecten

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt' in 2010 en 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1' in 2012 is de uitvoerbaarheid van de bestemmingen voor wat betreft de milieuaspecten onderzocht. In de navolgende paragrafen wordt per aspect ingegaan op wat voor dit uitwerkingsplan relevant is.

5.1 Geluid

5.1.1 Wegverkeersgeluid en spoorweggeluid

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.

In het kader van het bestemmingsplan 'Delflandplein- Staalmanpleinbuurt' is akoestisch onderzoek uitgevoerd³. Het voorliggende plangebied is gelegen binnen de zone van de volgende wegen: Aletta Jacobslaan, Henk Sneevlietweg en A10 west. Daarnaast valt een deel van het plangebied binnen de zone van de spoorlijn Amsterdam - Schiphol.

In 2010 zijn voor het gebied en het bestemmingsplan Delflandplein-Staalmanpleinbuurt reeds hogere waarden door het Stadsdeel Nieuw West vastgesteld, waaronder ook voor blok E: Ottho Heldringstraat 41-43. De volgende hogere waarden zijn vastgesteld voor blok E, voor maximaal 80 woningen:

- 53 dB vanwege wegverkeerslawaaai Aletta Jacobslaan
- 50 dB vanwege wegverkeerslawaaai Henk Sneevlietweg
- 68 dB vanwege spoorweglawaaai

In het kader van dit uitwerkingsplan worden 65 woningen gerealiseerd. Uit het voor dit plan uitgevoerde akoestisch onderzoek⁴ blijkt dat de berekende geluidsbelastingen voor de nieuwe woningen voldoen aan deze eerder verleende hogere waarden. Daarmee wordt ook voldaan aan de eis zoals genoemd in artikel 24.3.4, lid a in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan (moederplan).

Daarnaast blijkt uit het akoestisch onderzoek dat elke zal woning beschikken over een stille zijde, overeenkomstig het Amsterdamse geluidsbeleid en overeenkomstig de uitwerkingsregels uit het bestemmingsplan (artikel 24.3.4, lid b). Een stille zijde wordt gedefinieerd als een gevel (of geveldeel) die niet rechtstreeks wordt belast met een geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaai bedraagt 48 dB en voor spoorverkeer 55 dB.

In het kader van het hogere waardenbesluit is verder geconstateerd dat het plan qua cumulatie voldoet aan het Amsterdamse geluidsbeleid.

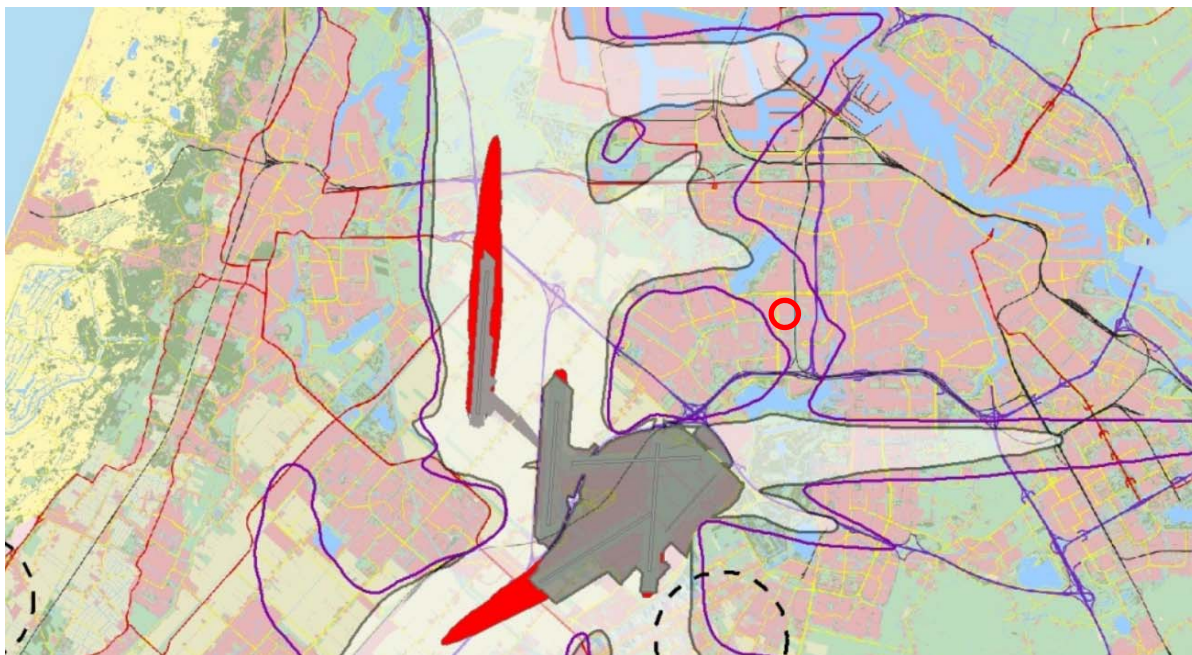
³ Cauberg-Huygen, akoestisch onderzoek Delflandplein- Staalmanpleinbuurt (20071427-05) d.d. 19-01-2010

⁴ Notitie geluidbelasting Wet Geluidhinder, moBius Consult, Kenmerk: 4654.12, d.d. juli 2015

Zodoende kan gesteld worden dat het aspect wegverkeersgeluid geen belemmering vormt voor het voorliggende plangebied.

5.1.2 Luchtvaartgeluid

Het plangebied is gelegen binnen de zogenaamde 20 Ke-contour van Schiphol gelegen. Voor deze 20 Ke-contour geldt dat woningbouw, (vervangende) nieuwbouw, herstructurering en functieverandering naar woningbouw is toegestaan, voor zover gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). De in dit uitwerkingsplan mogelijk gemaakte woningbouwontwikkeling vindt plaats binnen Bestaand Bebouwd Gebied. Voor het vliegtuiglawaai is verder het Luchthavenindelingsbesluit toetsingskader. Zie in dat verband hoofdstuk 6 (onder c. toegestane functies).



Afbeelding 5.1.: Ke-contour Schiphol (de ligging van het plangebied is rood omcirkeld).

5.1.3 Industriegeluid

Het voorliggende plangebied is net buiten de geluidscontour van het gezoneerd industrieterrein Schiphol-Oost gelegen. Ook de geluidscontour van het gezoneerd industrieterrein IBM overlapt het voorliggende plangebied niet.

5.1.4 Cumulatieve geluidsbelasting

In het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam is opgenomen hoe met de gecumuleerde geluidsbelasting moet worden omgegaan. In afbeelding 5.2 is dit weergegeven.

Voorstel is het volgende voor de Amsterdamse praktijk:

Indien voor een geluidsgevoelige bestemming een hogere grenswaarde nodig is én diezelfde geluidsgevoelige bestemming ondervindt een geluidsbelasting door een andere geluidsbron die boven de voorkeursgrenswaarde ligt dan wordt de cumulatieve geluidsbelasting bepaald. In het hogere grenswaarde besluit zal gemotiveerd moeten worden op welke wijze met deze samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Er treedt een onaanvaardbare geluidsbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden; 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidsbelasting die als significant hoger wordt ervaren. In die gevallen kan of niet gebouwd worden of er worden oplossingen gezocht met dove gevels. Naar verwachting is dit een theoretische situatie die zich in de praktijk vrijwel nooit zal voordoen.

Als de gecumuleerde geluidsbelasting tenminste 2 dB hoger is dan de niet gecumuleerde geluidsbelasting, wordt aanbevolen de gevel zodanig te dimensioneren dat het akoestisch binnenklimaat van 33 dB resp. 35 dB(A) wordt behouden. Dit kan reden zijn voor extra gevelisolatie. Dit kan bijvoorbeeld in de bouwenvolpoe opgenomen worden.

In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is tevens de gecumuleerde geluidbelasting berekend. Op de maatgevende oostgevel (spoorzijde) bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting 61 dB. De resultaten voor alle gevels zijn als bijlage aan bij de toelichting toegevoegd. Bij de berekeningen van de gecumuleerde geluidbelasting is geen aftrek toegepast ex. art. 110g van de Wet geluidhinder). Uit de berekeningen blijkt dat wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelasting.

5.2 Bodem

Volgens de Bodemkwaliteitskaart voor het stadsdeel bestaat de bodem van de Staalmanpleinbuurt uit licht verontreinigde grond (zone 1). Door de dienst Milieu en Bouwtoezicht is voor de gehele Delflandplein-Staalmanpleinbuurt inventariserend historisch bodemonderzoek en een aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen aanleiding is om reeds acties te ondernemen.

Er is bovendien geen aanleiding te veronderstellen dat de milieukundige bodemkwaliteit sinds de vaststelling van het bestemmingsplan 'Delflandplein- Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening – Hoefijzer deel 1' is gewijzigd. Nieuw onderzoek is daarom niet aan de orde. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater levert geen belemmeringen voor de voorgenomen (her)ontwikkeling. Bovendien heeft de voorliggende ontwikkeling betrekking op de transformatie van een bestaand gebouw. Er worden geen gronden geroerd en door de aanwezige verharding (o.a. parkeergarage) is direct contact met de bodem – nu en in de toekomst - niet mogelijk.

5.3 Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, dienen de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht te worden genomen bij het vaststellen van het bestemmingsplan. Nieuw onderzoek naar luchtkwaliteit is daarom niet aan de orde.

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof op grond van de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In het onderzoek dat ten grondslag heeft gelegen aan het bestemmingsplan is geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vorm voor het project. Er zijn sinds november 2010 geen nieuwe ontwikkelingen die aanleiding geven om het onderzoek te actualiseren en de onderhavige planherziening leidt evenmin tot nieuwe uitgangspunten die tot andere uitkomsten van het onderzoek zouden kunnen leiden.

Daarnaast is in het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" bepaald dat als een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats

te vinden. Deze grens is sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

In het voorliggende uitwerkingsplan worden in totaal maximaal 65 nieuwe woningen mogelijk gemaakt ter vervanging van bijna 3.000 m² kantoorruimte, die evenwel een verkeersaantrekkende functie hebben. De transformatie van het gebouw is derhalve aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Zodoende kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het voorliggende plangebied.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn wel de jaargemiddelde concentraties NO², PM¹⁰ en PM^{2,5} bepaald ter plaatse van het plangebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO², PM¹⁰ en PM^{2,5} bepaald. Daaruit blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO² en PM¹⁰) en 25 µg/m³ (voor PM^{2,5}) ter plaatse van het plangebied niet worden overschreden. Bovendien is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

5.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, waaronder de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is op basis van de risicokaart onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn.

5.4.1 Externe veiligheid inrichtingen

In het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. In het uitwerkingsplan worden ook geen mogelijkheden 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.

5.4.2 Externe veiligheid vervoer

Spoorlijn Amsterdam – Schiphol

Direct ten oosten van het plangebied is de spoorlijn Amsterdam – Schiphol gelegen. Een strook van 200 meter gemeten vanuit het hart van de spoorlijn valt onder de veiligheidszone voor spoorwegen, in verband met het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plangebied van dit bestemmingsplan valt geheel binnen deze zone. In de bestaande (feitelijke) situatie worden echter geen gevaarlijke stoffen over het betreffende spoor vervoerd. Derhalve gelden er vanuit externe veiligheid geen belemmeringen.

Rijksweg A10

Ten oosten van het plangebied is de Rijksweg A10 gelegen, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het voorgenoemde traject (Afrit S103 (Haarlem) – Knooppunt De Nieuwe Meer) van de A10 is opgenomen in het Basisnet en heeft geen veiligheidszone, maar wel een plasbrandaandachtsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied reikt niet tot het voorliggende projectgebied, dat op een afstand van circa 500 meter is gelegen.

Om het invloedsgebied van de A10 te bepalen, is het noodzakelijk om de getransporteerde stofcategorieën per jaar te analyseren. In Basisnet Weg zijn de intensiteiten opgenomen. Het gaat om:

Stofcategorie	Omschrijving	Jaarintensiteit
LF1	Brandbare vloeistoffen	3.929
LF2	Brandbare vloeistoffen	12.441
LT1	Toxische vloeistoffen	0
LT2	Toxische vloeistoffen	165
GF1	Brandbare gassen	0
GF3	Brandbare gassen	1.839
GT3	Toxische gassen	0

Tabel 5.1: Jaarintensiteiten gevaarlijke stoffen over de A10 (Bron: Basisnet Weg)

Het invloedsgebied van de A10 wordt bepaald door de stofgroep die de grootste effectafstand heeft in geval van een incident, in casu LT2 (toxische vloeistoffen). De stofgroep LT2 heeft een invloedsgebied van 950 meter. Dit invloedsgebied overlapt het plangebied. Het groepsrisico in relatie tot wegen wordt in het algemeen bepaald door het transport van LPG (de stofgroep GF3). Het invloedsgebied van LPG bedraagt 325 meter en reikt niet tot het projectgebied.

Een verantwoording van het groepsrisico is op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) noodzakelijk indien er sprake is van een toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. De waarde van het groepsrisico bedraagt minder dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Van een toename van het groepsrisico is geen sprake omdat:

- het plangebied buiten het invloedsgebied van de bepalende stofcategorie GF3 is gelegen;
- het plangebied op relatief grote afstand (> 500 meter) is gelegen en daardoor buiten het 100% letaliteitsgrens van het toxisch scenario ligt;

Er kan dus uitgesloten worden dat sprake is van een toename van het groepsrisico door de realisatie van de nieuwe woningen. Daarom is een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Er is sprake van een acceptabele veiligheidssituatie. Voor de volledigheid zijn hierna de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd.

Relevante scenario's: BLEVE en toxisch scenario

De brandweer bereidt zich voor op de gevolgen van een zogenaamd 'maatgevend scenario'. Voor gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn wordt dit scenario door LPG transporten gevormd. Voor LPG transport is het maatgevende scenario een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een ketelwagon tijdens transport. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het optredende effect (drukgolf) en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Het toxisch scenario (toxische wolk) heeft het grootste effectgebied en is daarmee tevens een relevant scenario.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Het beoogde wooncomplex is relatief gemakkelijk te ontvluchten. Daarnaast zijn de woningen niet specifiek bedoeld voor niet- of beperkt zelfredzame personen. Ook zijn er voldoende vluchtwegen in afgekeerde richting van de risicobron aanwezig.

Bij het toxisch scenario speelt risicocommunicatie een belangrijke rol. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) wordt ingezet. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd bij ontwikkelingen afsluitbare ventilatiesystemen in de woningen en andere gebouwen toe te passen waarmee kan worden voorkomen dat toxische stoffen binnentreden. Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen is het zinvol dat bewoners door middel van risicocommunicatie worden geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij zelf kunnen nemen.

Bestrijdbaarheid

Om de bestrijdbaarheid te vergroten dient het plangebied over voldoende bluswatervoorzieningen te beschikken. Tevens dient bij de inrichting van het plan in overleg met de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VAA) rekening te worden gehouden met voldoende bereikbaarheid voor hulpdiensten. Overleg met de VAA vindt regelmatig plaats en zal worden gecontinueerd gedurende het proces van de planvorming en het ontwerpen opdat er voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zal zijn

5.4.3 Externe veiligheid buisleidingen

In of nabij het plangebied zijn geen hogedruk aardgasleidingen gelegen.

5.5 Luchthavenindelingsbesluit

In het kader van de vaststelling van de bestemmingsplannen 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt' en 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening – Hoefijzer deel 1' is nagegaan hoe de plannen voor de Delflandplein-Staalmanpleinbuurt zich verhouden tot het Luchthavenindelingsbesluit (Lib). Het Lib bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. In het navolgende wordt ingegaan op de relevante aspecten:

1. *Maximale bouwhoogten;*

Ter plaatse van het plangebied geldt de hoogtebeperking van 60 meter (56 meter + NAP) in het horizontaal vlak. De binnen dit uitwerkingsplan toegestane maximum bouwhoogtes voldoen aan de maximale bouwhoogtes uit het vigerende Luchthavenindelingsbesluit.

2. *Vogelaantrekkende functies;*

Er worden in deze bestemmingsplanherziening geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd die vallen onder de in het LIB genoemde categorieën.

3. *Toegestane functies (zoals woningen).*

Het plangebied valt volledig buiten het gebied waar in beginsel geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie zijn toegestaan.

5.6 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 geldt.

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.

5.6.1 Soortenbescherming

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een quickscan uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden⁵. Er is onder meer geïnventariseerd of en zo ja, welke beschermde soorten er in het plangebied (kunnen) voorkomen.

Zoogdieren

Verspreidingsgegevens geven aan dat er in een straal van 1 kilometer steenmarter en eekhoorn als zwaarder beschermde, grondgebonden soorten zijn geregistreerd, beide Tabel 2 Ffw. Aanwezigheid van eekhoorn vergt een habitat met bosopstanden, maar steenmarter zoekt zijn verblijfplaatsen ook in gebouwconstructies. Door de strakke afwerking met gevelplaten en kozijn, zonder kleine afwijkingen, is het kantoorgebouw niet geschikt als vaste verblijfplaats voor de steenmarter. Ook de parkeerlaag, het platte dak en het volledig verharde maaiveld bieden geen gebruikspotenties. Zodoende kan de aanwezigheid van de steenmarter worden uitgesloten.

Voorts kunnen algemeen voorkomende, beschermde soorten worden verwacht (Tabel 1) zoals egel, mol, muizen- en martersoorten (Broekhuizen 1992). Afhankelijk van de terreinsituatie kunnen enkele van deze soorten wellicht gebruik maken van het plangebied.

Vleermuizen

Verspreidingsgegevens geven aan dat binnen een straal van 1 kilometer gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis zijn geregistreerd, en binnen een straal van 5 km ook nog gewone grootvleermuis, meervleermuis en laatvlieger.

Alle Nederlandse vleermuizen zijn strikt beschermd middels tabel 3 van de Ffw en Bijlage IV van de Habitat Richtlijnen (HR). Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn strikt beschermd en kunnen worden aangetroffen in bebouwing en (oude) bomen met spleten en hollen. Door de strakke afwerking met gevelplaten en kozijn, zonder kleine afwijkingen, is het kantoorgebouw niet geschikt als vaste

⁵ Quickscan Flora en Faunawet t.b.v. transformatie gebouw Ottho Heldringstraat 41-43 te Amsterdam, GROENTTEAM, d.d. 26 juni 2015,

verblijfsplaats voor vleermuizen. Ook de parkeerlaag, het platte dak en het volledig verharde maaiveld bieden geen gebruikspotenties. In het gebied rondom het gebouw wordt bovendien actief gewoond en gewerkt. Er is hierdoor sprake van een zodanige verstoring in de omgeving dat aanwezigheid van vaste rust- of verblijfplaatsen voor vleermuizen in de bestaande bebouwing kunnen worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Vogels

Binnen het plangebied komen mogelijk vogels voor, waaronder de huismus en gierzwaluw. De huismus is een in kolonies broedende soort. Meestal maakt hij gebruik van ruimtes onder dakpannen. Naast nestruimte is dekking in de vorm van dichte gevelbegroeiing (*Hedera helix*) of coniferen nodig. Hierin kan de huismus zich verbergen voor predatoren. Dergelijke beschutting en nestruimte is in het voorliggende plangebied niet aanwezig. Het is daarom niet aannemelijk dat de Huismus in het plangebied aanwezig is. Door de strakke afwerking met gevelplaten en kozijn, zonder kleine afwijkingen, is het kantoorgebouw bovendien niet geschikt als vaste verblijfsplaats voor de gierzwaluw. Ook de parkeerlaag, het platte dak en het volledig verharde maaiveld bieden geen gebruikspotenties.

Voor de overige broedvogels geldt dat de nesten gedurende de broedtijd beschermd zijn, maar daar buiten niet. Ontheffing voor broedende vogels wordt meestal niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen.

Overige soorten

In het plangebied zijn door het ontbreken van een geschikt habitat geen beschermde vaatplanten, amfibieën en reptielen, vissen en ongewervelden te verwachten. Wel geldt voor alle soorten de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan diersoorten moet worden voorkomen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande leidt het aspect flora en fauna niet tot belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.6.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de EHS. Verplichtingen zijn dan ook niet aan de orde. Het plangebied is evenmin onderdeel van een gebied dat onder de Natuurbeschermingswet (Nbw) valt. Ook in de directe omgeving zijn dergelijke gebieden niet aanwezig. Externe werking op verder weg gelegen Natura2000-gebieden kan worden uitgesloten.

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

5.7.1 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 bureauonderzoek⁶ verricht (zie bijlage 2). Uit het onderzoek blijkt dat er in het in de Sloterbinnenpolder (waarbinnen het plangebied is gelegen) een wijde verspreiding kan voorkomen van bewoningssporen, erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12e /13e eeuw) tot de periode van verstedelijking (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 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening Hoefijzer deel 1'. De archeologische waarde is sinds de vaststelling van dat bestemmingsplan niet gewijzigd. Er is daarom geen aanleiding om nieuw archeologisch onderzoek te verrichten. Bovendien wordt het bodemarchief als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling (transformatie van een bestaand kantoorpand) niet verstoord.

5.7.2 Cultuurhistorie

In 2013 zijn ordekaarten cultuurhistorie vastgesteld als onderdeel van de Welstandsnota 'Schoonheid van Amsterdam. Om te zorgen dat zorgvuldig wordt omgegaan met waardevolle panden en gebieden die niet wettelijk beschermd zijn door een monumentenstatus, heeft Amsterdam waarderingskaarten opgesteld voor veel gebieden. Zo zijn er waarderingskaarten voor de Binnenstad, de Gordel '20-'40, de 19de-eeuwse Ring en ook voor de AUP gebieden waar het voorliggende plangebied toe behoort. Hierin worden de buurten in hun samenhang en onderlinge verscheidenheid beschreven en met elkaar vergeleken. De bebouwing in het AUP gebied is vervolgens op pandniveau gewaardeerd in drie ordes opklimmend van de laagste basisorde respectievelijk orde 3 naar de hoogste orde 1. Hoe hoog de cultuurhistorische waarde van een woningbouwcomplex of gebouw is, hangt af van de volgende vier criteria:

- A. De typologie of plattegrond (denk bij woningen aan galerijwoning, villa, duplexwoning, ouderencomplex enz.)
- B. De architectonische vormgeving
- C. De groepring van de objecten in een verkaveling
- D. De bijdrage van de objecten aan de inrichting de openbare ruimte als geheel

Het kantoorpand aan de Ottho Heldringstraat is niet opgenomen in de Ordekaart AUP (zie afbeelding 5.2) en heeft derhalve geen cultuurhistorische waarde.

⁶ Archeologisch bureauonderzoek bestemmingsplangebied Delflandplein –Staalmanpleinbuurt; Stadsdeel Slotervaart, Gemeente Amsterdam; Bureau Monumenten & Archeologie, d.d. Augustus 2008



Afbeelding 5.2: uitsnede Ordekaart AUP – Stadsdeel Nieuw-West (het plangebied is rood omkaderd).

5.8 Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21ste 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

Waternet is een gezamenlijke uitvoerende dienst van het waterschap 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 heeft met Waternet een watercontract voor de gehele boezem, inclusief de stedelijke vernieuwingsprojecten.

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

Waterhuishouding

Het plangebied is gelegen in de Sloterbinnenpolder. Deze polder heeft een polderpeil van 2,10 m – NAP en bestaat voor circa 11% uit water. Het water is – in samenhang met groen – de belangrijkste stedenbouwkundige drager van Nieuw-West. Het water van de Sloterbinnenpolder maakt onderdeel uit van het tuinstedelijk systeem. Dit betekent dat elke watervorm via de schaalniveaus (omgeving, raamwerk, woonveld, (bouw)blok) is gekoppeld aan bepaalde formaten groen en gebouwen en type wegen.

Waterkeringen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Waterkwantiteit

Onderdeel van de watertoets is de watercompensatieopgave, wat inhoudt dat toenames van het verhard oppervlak als gevolg van bebouwing en maaiveldverharding gecompenseerd moeten worden met vergroting van het aanbod oppervlaktewater in hetzelfde peilgebied (10% van de toename verhard oppervlak).

De beoogde transformatie van het bestaande kantoorpand leidt niet tot een toename van het verhard oppervlak. In de huidige situatie is het plangebied reeds voor een groot deel verhard (bebouwing en parkeerterrein). Omdat het huidige oppervlak van de bebouwing niet wijzigt en de verharding aan de voorzijde van de bebouwing gehandhaafd wordt, is er geen sprake van een toename aan verharding. Watercompensatie is derhalve niet aan de orde.

Duurzaam bouwen en materialen

De woningbouw moet voldoen aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2011. 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 achtereenvolgens als overschrijdingsduur gehanteerd. Het bovenstaande 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 het kader van de bouwplannen voor de Plesmanbuurt en het vigerende bestemmingsplan Delflandplein/Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening - Hoefijzer deel 1 is in 2011 door Waternet geohydrologisch onderzoek uitgevoerd voor het gehele Hoefijzer (d.d. 8 september 2011). Er is onderzocht wat de invloed van parkeergarages in de Plesmanbuurt op het grondwater is. In het onderzoek zijn in het voorliggende plangebied geen kelders opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat aan de noordzijde van de twee voorgenomen kelders in de Plesmanbuurt een toename van de grondwaterstand zal gaan optreden terwijl aan de zuidzijde sprake zal zijn van een afname van de grondwaterstand. Omdat de maximale grondwaterstanden ter plaatse al kritisch zijn, is het optreden van grondwateroverlast reëel. De ontwateringsdiepte zal vrijwel zeker niet voldoen aan de door Waternet minimaal wenselijk geachte waarden.

Uit het eerder geohydrologisch onderzoek blijkt dat er voor het plangebied (een onderdeel van het beoordeelde totale plangebied) in de huidige situatie een ontwateringsdiepte rond de 200 cm.

Uitgangspunt van de voorliggende ontwikkeling is het behoud van het bestaande gebouw. Derhalve heeft dit uitwerkingsplan geen negatieve effecten op de grondwaterstanden.

Hemelwater

Het regenwaterriool in de straten rond de nieuwe bebouwing zorgt ervoor dat het water van de daken en openbare weg wordt afgevoerd. Dit riool ligt nu in de straten rond de nieuwbouwlocatie. Binnen de locatie wordt een regenwaterriool aangelegd en aangesloten op het bestaande.

5.9 Milieueffectrapportage

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De realisatie van woningen kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora- en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

5.10 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

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. Omdat het voorliggende plangebied volledig in eigendom is van de initiatiefnemer (geen erfpacht), wordt in het kader van de voorliggende ontwikkeling een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

6. Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze toelichting de achtergronden van het uitwerkingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het uitwerkingsplan voegt zich binnen de regels van de uitwerkingsplicht van het geldende bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1' (het moederplan). In de betreffende uitwerkingsregels in het moederplan is bepaald welke bestemmingen in het plan toegepast kunnen worden. Het betreft bestemmingen die reeds in het moederplan bestaan en waarvoor de inhoud van de bestemmingsomschrijving en de bouwregels zijn vastgelegd. Dat geeft richting aan de vormgeving en inhoud van het uitwerkingsplan. Qua plansystematiek is zoveel mogelijk aangesloten bij het moederplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1'.

Het (juridisch deel van het) uitwerkingsplan bestaat uit een verbeelding (oftewel de plankaart) en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het uitwerkingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven.

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Toelichting op de planregels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

6.2.2 Toelichting op de bestemmingen

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

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip

moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

In hoofdstuk 2 worden de bestemmingsregels omschreven volgens de voorgeschreven opbouw conform het Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). De opbouw is als volgt: bestemmingen, voorlopige bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen. De bestemmingsregels worden in alfabetische volgorde geplaatst. In onderhavig plan zitten geen voorlopige bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen.

Artikel 3 - Wonen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, al dan niet in combinatie met praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis, short stay, tuinen, groen, nutsvoorzieningen, parkeren, verblijfsgebied, verkeerareaal en water.

De bouwhoogte van hoofdgebouwen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is weergegeven. Daarnaast bedraagt het bebouwingspercentage van het bouwvlak 100%, tenzij anders aangegeven met de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage'.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

In hoofdstuk 3 staan de algemene regels die volgens de SVBP 2012 als volgt zijn opgebouwd: anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene aanduidingsregels, algemene wijzigingsregels, verwezenlijking in de naaste toekomst, algemene procedureregels, overige regels.

Het Bro stelt de verplichting het de anti-dubbeltelregel over te nemen in het bestemmingsplan. In onderhavig bestemmingsplan zijn als algemene regels opgenomen de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels, de algemene aanduidingsregels en de algemene afwijkingsregels. Onderstaand zal hier verder op worden ingegaan.

Artikel 4 - Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 5 - Algemene bouwregels

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan, zoals dakterrassen, balkons, erkers, etc.

Overstekende daken, erkers, balkons en dergelijke delen van gebouwen zijn toegestaan, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 meter en een minimale afstand van 0,5 meter van de erfgrens en deze werken uitsluitend ter hoogte van de tweede bouwlaag. Op een vergunningsvrije aanbouw kan slechts een balkon gerealiseerd worden, die voldoet aan deze afmetingen. Dakterrassen

hekwerken en vergelijkbare bouwwerken zijn uitsluitend ter hoogte van de derde bouwlaag toegestaan, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter en op tenminste 0,5 meter afstand van de gevellijn wordt gebouwd. Een dakterras op de tweede bouwlaag is slechts toegestaan binnen de woonbestemming.

Artikel 6 - Algemene gebruiksregels

In dit artikel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

Artikel 7- Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

In hoofdstuk 4 wordt het overgangsrecht en de slotregel omschreven. Het Bro stelt de verplichting om het overgangsrecht over te nemen in het bestemmingsplan.

Artikel 8 - Overgangsrecht

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

Artikel 9 - Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit uitwerkingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de burgemeester en wethouders.

 **Uitwerkingsplan 'Ottho Heldringstraat 41-43'**
 Gemeente Amsterdam
 Toelichting
 29 november 2016

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorliggende uitwerkingsplan is een nadere detaillering van het vastgestelde bestemmingsplan 'Delflandplein- Staalmanpleinbuurt, 1^e herziening - Hoefijzer deel 1'. In het kader van het moederplan is uitvoerig stilgestaan bij inspraakreacties en zienswijzen. Aangezien het uitwerkingsplan past binnen de vastgestelde kader van het bestemmingsplan, wordt het voorliggende uitwerkingsplan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

Evenwel heeft het ontwerpuitwerkingsplan van 5 oktober 2015 tot en met 25 november 2015 voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden belanghebbenden zienswijzen indienen bij burgemeester en wethouders. Er zijn in totaal twee zienswijzen binnengekomen. Deze zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota van beantwoording zienswijzen', die als bijlage 5 bij de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. De zienswijzen leiden niet tot aanpassingen in het uitwerkingsplan.

Binnen acht weken na afloop van de zienswijzentermijn, nemen burgemeester en wethouders een besluit omtrent de uitwerking: ze stellen het uitwerkingsplan al dan niet vast. Tegen een besluit omtrent vaststelling staat rechtsreeks beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). De termijn om beroep in te dienen bij de ABRvS vangt aan met ingang na de dag dat het vaststellingsbesluit ter inzage is gelegd.

TOELICHTING

