

Bestemmingsplan Noordstrook Koningin Wilhelminaplein

Toelichting



Vastgesteld

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 01.07.2020, NR. 156.780
DE RAADSGRIFFIER,

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Raadsgriffier (Municipal Clerk).

Colofon

Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.F1802BPSTD-VGo1
Datum	8 april 2020
Planstatus	bestemmingsplan (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Crisis en herstelwet	8
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Ontstaansgeschiedenis	9
2.3	Ruimtelijke en functionele structuur	15
2.4	Verkeer en parkeren	24
2.5	Groen en water	28
2.6	Geldend planologisch kader	28
Hoofdstuk 3	Beleidskader	31
3.1	Rijksbeleid	31
3.2	Provinciaal beleid	31
3.3	Regionaal beleid	34
3.4	Gemeentelijk beleid	37
3.5	Stadsdeelbeleid	52
Hoofdstuk 4	Herontwikkeling	53
4.1	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Noordstrook - Koningin Wilhelminaplein	53
4.2	Nadere uitwerking	61
Hoofdstuk 5	MER / MER(beoordelings)plicht	65
5.1	MER beoordelingsplicht	65
5.2	Vormvrije MER-beoordeling	66
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	69
6.1	Verkeer	69
6.2	Parkeren	70
Hoofdstuk 7	Ladder voor duurzame verstedelijking	73
7.1	Woningbehoefte	73
7.2	Kantoorbehoefte	74
7.3	Behoefte overige functies	74
Hoofdstuk 8	Geluid	75
8.1	Verkeerslawaaï	75
8.2	Industrielawaai	77
8.3	Spoorweglawaaï	77
8.4	Stille zijdes	77
Hoofdstuk 9	Luchtkwaliteit	81
9.1	Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)	81

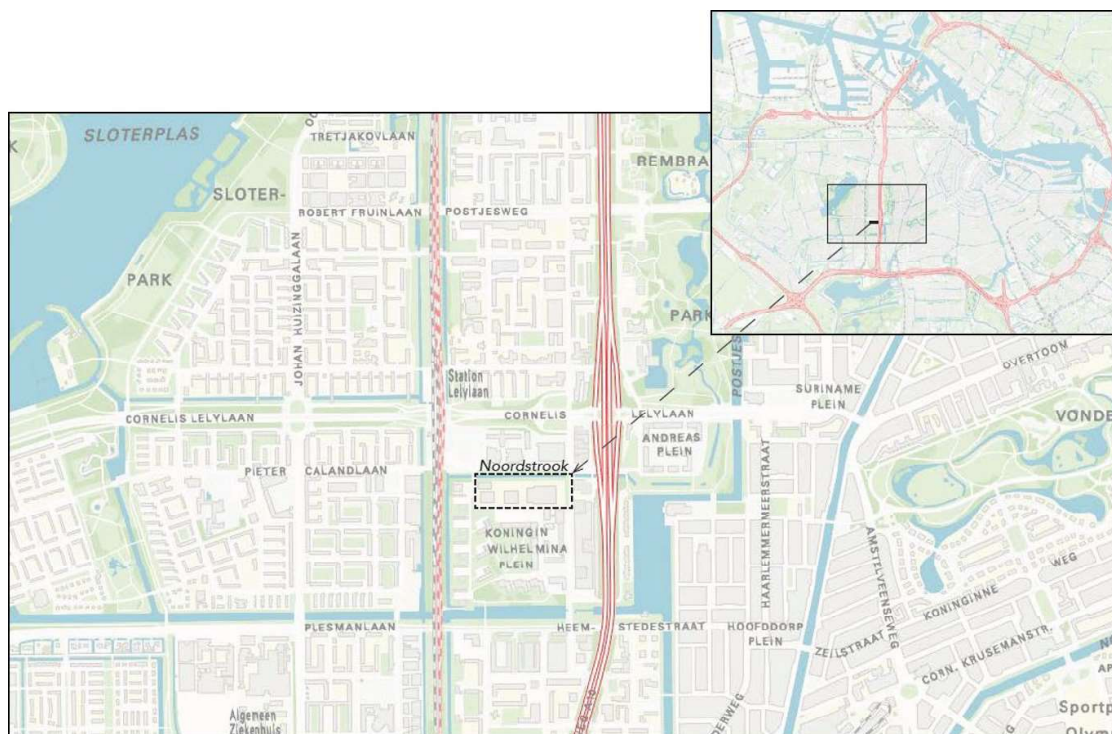
9.2	Besluit gevoelige bestemmingen	81
9.3	Beleid gemeente Amsterdam	82
Hoofdstuk 10	Bodem	83
10.1	Bodemonderzoek Koningin Wilhelminaplein 2-4	83
10.2	Bodemonderzoek Koningin Wilhelminaplein 8-10	83
10.3	Bodemonderzoek Koningin Wilhelminaplein 12-14	84
Hoofdstuk 11	Cultuurhistorie en archeologie	85
11.1	Cultuurhistorie	85
11.2	Archeologie	92
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	95
12.1	Inrichtingen	95
12.2	Transport	95
12.3	Buisleidingen	95
12.4	Verantwoording groepsrisico	96
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingbesluit	101
13.1	Inleiding	101
13.2	Bouwhoogte	101
13.3	Vogelaantrekkende functies	103
13.4	20 Ke-contour	103
Hoofdstuk 14	Natuur en landschap	109
14.1	Gebiedsbescherming	109
14.2	Soortenbescherming	109
14.3	Conclusie	109
Hoofdstuk 15	Water	111
15.1	Algemeen	111
15.2	Beleid	111
15.3	Uitwerking	113
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	119
16.1	Totstandkoming planregeling	119
16.2	Opbouw bestemmingsplan	119
16.3	Toelichting per artikel	119
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	123
17.1	Wettelijk kader	123
17.2	Het plan	123
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	125
18.1	Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en ambtelijk overleg	125
18.2	Participatie	125
18.3	Ontwerpbestemmingsplan	125

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente heeft voor de Ringzone-West, welke is gelegen tussen de Rijksweg A10-West en het Ringspoor, de ambitie uitgesproken om de zone te transformeren tot een hoogstedelijk woon-werk milieu. In dat kader zal ook de binnen de Ringzone gelegen noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein worden getransformeerd. Voor het gebied is een transformatie- en herontwikkelingsplan in voorbereiding en het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West heeft op 27 maart 2018 een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. Het SPvE en het transformatie- en herontwikkelingsplan gaan uit van behoud van de bestaande gebouwen, het toevoegen van enkele nieuwe volumes en een gevarieerde stedelijke invulling van de bebouwing (wonen, werken en publieke functies in de plinten).



Afbeelding: ligging plangebied 'Noordstrook Koningin Wilhelminaplein' (bron: SPvE)

Het geldende bestemmingsplan 'Lelylaan e.o.' maakt ter plaatse van de Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein al een gedeeltelijk nieuwe invulling en herontwikkeling van gebouwen mogelijk maar de beoogde transformatie en herontwikkeling zoals die nu voorligt past niet volledig in het geldende bestemmingsplan. Om de beoogde transformatie en herontwikkeling mogelijk te maken is een planologische procedure nodig. Het voorliggende bestemmingsplan geeft daar invulling aan.

1.2 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 tijdelijke 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.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet aangezien er meer dan 11 woningen/woonruimten in een aaneengesloten gebied mogelijk worden gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan valt daarmee onder de werking van de Crisis- en herstelwet.

1.3 Leeswijzer

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

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

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Er wordt ingegaan op de ligging/begrenzing, de ontstaansgeschiedenis en de ruimtelijke en functionele structuur. Ook wordt ingegaan op het geldende bestemmingsplan.

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 zijn de ruimtelijk-functionele uitgangspunten en stedenbouwkundige uitgangspunten van het beoogde plan voor de transformatie en herontwikkeling van de Noordstrook beschreven waarbij als eerst is ingegaan op het vastgestelde SPvE.

In hoofdstuk 5 tot en met 15 komen diverse omgevingsaspecten aan bod. De relevante rapporten zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

In hoofdstuk 16 is uitgelegd op welke wijze het voorgaande is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (onder andere het overleg ex artikel 3.1.1 Bro).

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

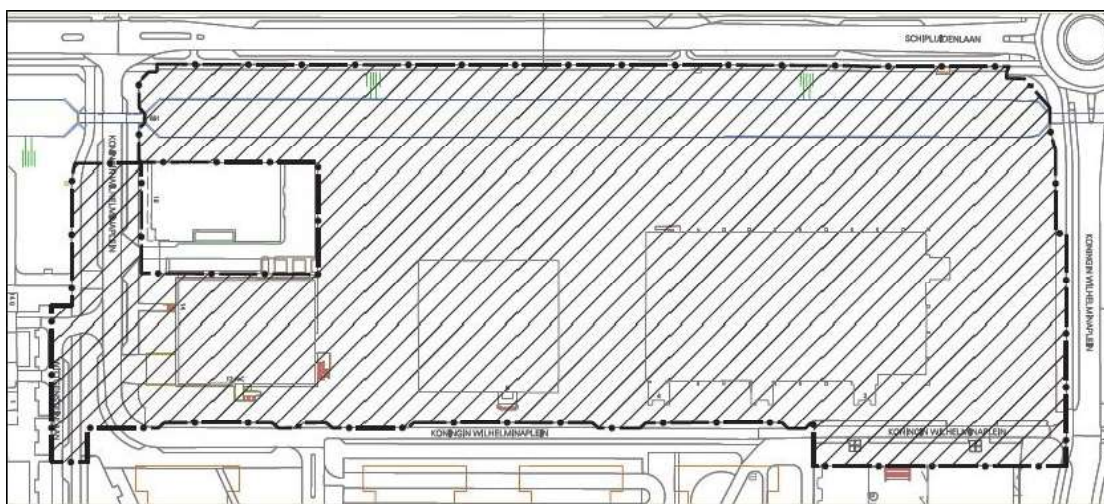
Het plangebied ligt in het westen van Amsterdam, in de wijk Westlandgracht in stadsdeel Nieuw-West. De wijk Westlandgracht bestaat uit enkele buurten, waaronder de Koningin Wilhelminapleinbuurt. Deze buurt is sterk ingekaderd door de spoordijk in het westen en de Rijksweg A10 in het oosten. In zuidelijke richting is de buurt afgebakend door de Slotervaart en de Westlandgracht terwijl de kenmerkende tuinstedelijke watergang met het bijbehorende groene karakter langs de Schipluidenlaan de noordelijke grens vormt.

De begrenzing van het plangebied 'Noordstrook Koningin Wilhelminaplein' is als volgt:

- in het noorden: de groenstrook langs de watergang van de Schipluidenlaan;
- in het oosten: de Delflandlaan;
- in het zuiden: de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein;
- in het westen: de rijwegen van de Witgensteinlaan en het Koningin Wilhelminaplein.

Het perceel ter plaatse van Koningin Wilhelminaplein 18 maakt geen onderdeel uit van het plangebied aangezien het voormalige schoolgebouw op het perceel recentelijk nog is getransformeerd naar wonen.

In de navolgende afbeelding is de begrenzing van het bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding: begrenzing plangebied 'Noordstrook Koningin Wilhelminaplein' (bron: SPvE)

Het plangebied heeft een oppervlak van circa 36.800 m².

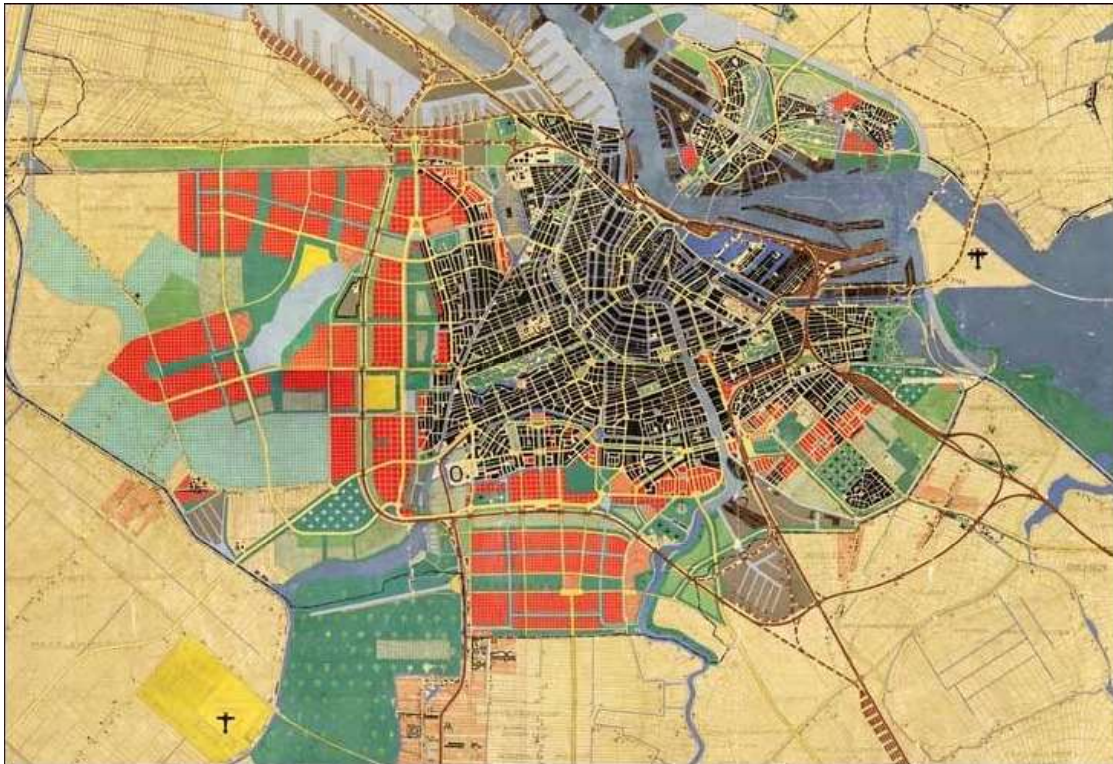
2.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied is gelegen in de wijk Westlandgracht, in het tussengebied tussen de Ring '20-'40 en de Westelijke Tuinsteden. De wijk vormt, samen met de Overtoomse Veld, de schakel tussen de oude en de nieuwe stad.

2.2.1 Planvoorbereiding

De hoofdstructuur van Overtoomse Veld en Westlandgracht werd al in 1929 in het Plan West vastgelegd. Dit plan voor het westelijke grondgebied van de gemeente was een van de eerste plannen die door de net opgerichte afdeling Stadsontwikkeling opgesteld werd. Het doel van de afdeling was om aan de bouwactiviteiten in het gebied vorm te kunnen geven. In het plan werd het westelijke grondgebied van de gemeente door een orthogonaal grid van hoofdwegen ingekaderd, waarmee een aantal bouwvelden over de oude polderverkaveling heen ontstonden. Eén van de bouwvelden, tussen Overtoomse Veld en de ten zuiden daarvan gelegen Westlandgracht, werd open gelaten en door Cornelis van Eesteren met een kruis gemarkeerd.

Plan West werd in het in 1935 vastgestelde Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) opgenomen. Het AUP volgde de moderne stedenbouwkundige ideeën van die tijd, waaronder het gebruik van een gedetailleerd sociaal en wetenschappelijk onderzoek en bevolkingsgroeioprognose om de vier hoofdfuncties wonen, werken, recreatie en verkeer in relatie tot elkaar in de ruimte te ordenen. De stad kreeg hierin een vingervormig bebouwd gebied, van het midden tot de rand, waartussen de groene zones waren gepland. De stedenbouwkundige structuur van de Westelijke Tuinsteden is het resultaat van het samenspel tussen de infrastructuur, de bebouwing en het water- en groenstructuur: de Sloterplas en het Sloterpark vormen de groene kern van het nieuwe stadsdeel, terwijl het Rembrandtpark en de imposante Westlandgracht, op de overgang van oud naar nieuw, de stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijken binnen de ringspoorbaan afronden.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

In het AUP werd het met een kruis gemarkeerde terrein in Plan West weer open gelaten en als "Terreinen met Bijzondere Bestemming" bestemd. In de toelichting van het AUP werd het terrein

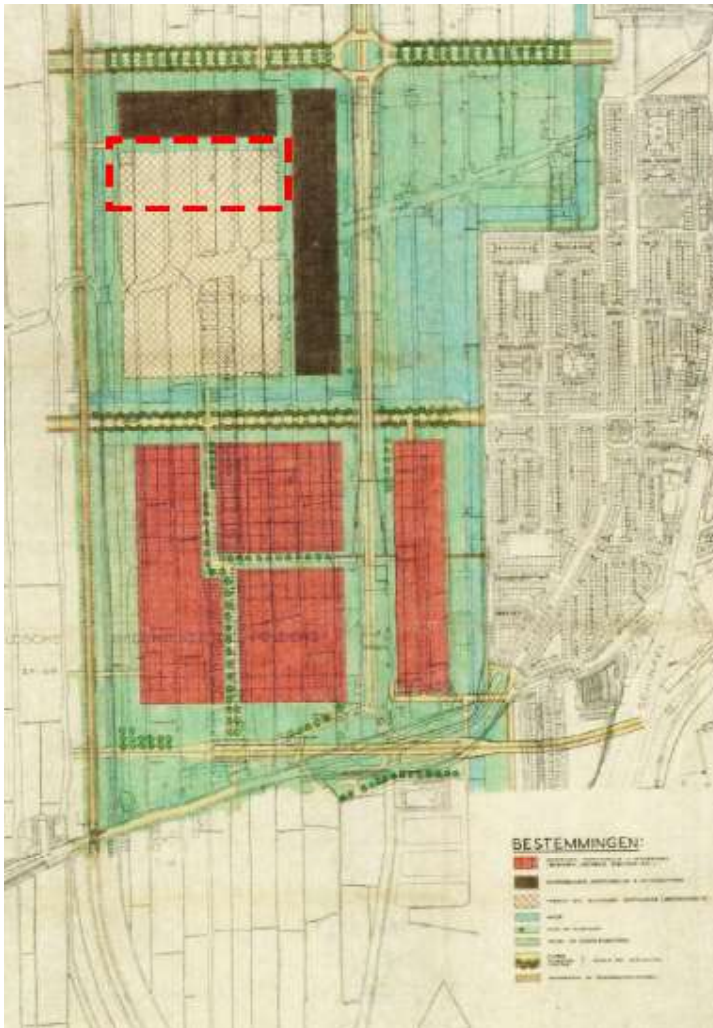
bestemmingsplan_Noordstrook Koningin Wilhelminaplein (vastgesteld)

'meetingterrein' genoemd en werd de bestemming verder beschreven als 'een terrein voor het houden van openbare bijeenkomsten', waaraan een grote behoefte was. De locatie op de Westlandgracht is tevens als zeer gunstig gezien vanwege de centrale ligging tussen de oude en de nieuwe stad. De bedoeling was om het terrein als speel- en sportvoorziening te gebruiken en het van boombeplanting te voorzien. Het terrein wordt door twee groene stroken met hoogbouwelementen geflankeerd, aan de noord- en oostkant.



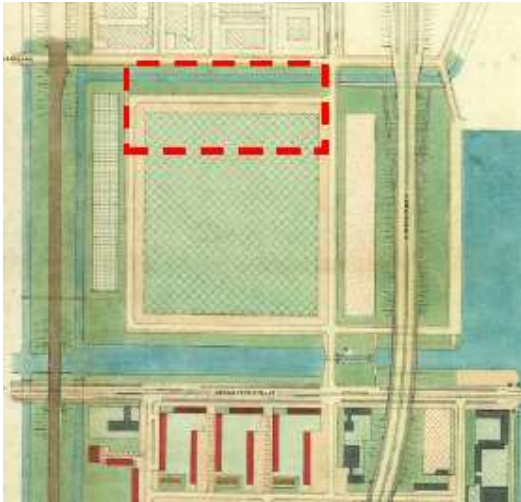
Afbeelding: uitsnede van het AUP, het plangebied is met een pijl aangegeven (bron cultuurhistorische verkenning Noordstrook Koningin Wilhelminaplein)

Na de oorlog, in 1950, werd het AUP herzien en in 1953 werd ook het schema voor de bebouwing van de wijk Westlandgracht vastgesteld. Volgens de toelichting op dit plan bleef de behoefte aan het 'meetingterrein' bestaan. Aan deze bestemming werd daarom vastgehouden, terwijl het zuidelijk deel van de wijk de feitelijke woonbuurt vormde.



Afbeelding: uitsnede Plan Westlandgracht - Schema voor bebouwing, het plangebied is indicatief met een rode streeplijn aangegeven (bron cultuurhistorische verkenning Noordstrook Koningin Wilhelminaplein)

In het voorontwerp uitbreidingsplan voor de Westlandgracht, in 1958 gereed, vormt het tracé van de nieuwe Schipluidenlaan de nieuwe plangrens. Het plan volgt in grote lijnen het schema van bebouwing uit 1953: het gebied wordt opgedeeld in twee programmatisch volledig verschillende delen, gescheiden door het water van de Slotervaart en Westlandgracht. Het noordelijk deel werd weer voor groen gereserveerd, het vooroorlogse meetingterrein, geflankeerd door de geplande hoogbouw langs de Einsteinweg (de huidige A10). Ten westen van het meetingterrein werd een strook schoolwerktuinen gepland.



Afbeelding: uitsnede Voorontwerp Uitbreidingsplan Westlandgracht, het plangebied is indicatief met een rode streeplijn aangegeven (bron cultuurhistorische verkenning Noordstrook Koningin Wilhelminaplein)

In de verkavelingsplannen voor de verschillende woonbuurten in de Westelijke Tuinsteden werden bebouwing en open ruimte integraal ontworpen. Vanwege de nieuw structurerende rol van groen, om de verschillende buurten en schaalniveaus met elkaar te verbinden, werden groensupervisors aangesteld bij de uitwerking van de herzieningsplannen. Landschapsarchitect Mien Ruys werd benoemd tot groensupervisor van Slotervaart en Overtoomse Veld en Westlandgracht, naast de stedenbouwkundige supervisor, architect H.T. Zwiers. Er waren in het begin nog geen specifieke ontwerprichtlijnen voor de groengebieden, maar de ontwerpers werden geacht om deze zo gevarieerd mogelijk in te richten. Ze maakten gebruik van modernistische kernbegrippen als asymmetrie, geometrische vormen, regelmaat, differentiatie en soberheid.

Onder leiding van Ruys kwamen de bredere groenstroken in Westlandgracht langs de infrastructuur te liggen. Verder heeft de Schipluidenlaan een asymmetrisch profiel gekregen, waarbij de rijbanen alleen aan de zuidelijke kant gescheiden zijn van de bebouwing door middel van een plantsoen met watersloot. Het 'meetingterrein' werd als evenemententerrein ingericht: een omvangrijke grasveld door boomsingels omcirkeld en een plantsoenaanleg aan de west- en zuidrand.

2.2.2 Realisatie

De ligging van Westlandgracht tussen de autoringweg en de spoorbaan bleek gunstig voor de vestiging van industrie. Op de voor hoogbouw geplande strook ten oosten van het 'meetingterrein' werd in de jaren '60 het omvangrijke confectiecentrum voor de 'Nederlandse economische vereniging voor de confectie industrie' (NEVEC) - het huidige World Fashion Centre (WFC) - gebouwd. Aan de noordkant van het 'meetingterrein' kwamen ter plaatse van het plangebied van het bestemmingsplan drie kleinere, alzijdig ontworpen gebouwen: de modiefabriek (Môdrome) van Stibbe, het Fashion House en het Berghaus Plaza. Het Môdrome en het Berghaus Plaza waren omstreeks 1964 de eerste gebouwen die aan/op het Koningin Wilhelminaplein werden gebouwd, later werd in 1971 het Fashion House gebouwd. De drie rechthoekige bedrijfsgebouwen zijn op een eveneens rechthoekige groenstrook los van elkaar geplaatst. Dit nieuwe ensemble spiegelt de stedenbouwkundige opzet van de in het AUP opgenomen, en tussen de Schipluidenlaan en de Cornelis Lelylaan gebouwd, groene strook met hoogbouwelementen. De rest van het terrein, dat toen de naam van Koningin Wilhelminaplein kreeg, bleef open en voornamelijk groen.



Afbeelding: luchtfoto Koningin Wilhelminaplein in 1972 (bron cultuurhistorische verkenning Noordstrook Koningin Wilhelminaplein)

De bebouwing aan de noord-, en oostzijde van het Koningin Wilhelminaplein werd de plek waar de bloeiende Amsterdamse fashion industrie zich in destijds grote, moderne panden kon vestigen. Midden jaren tachtig was de functie van het 'meetingterrein' - een grootschalige open ruimte voor het houden van evenementen - door het Museumplein en de RAI overgenomen en kon de wens tot uitbreiding van het Confectiecentrum in vervulling gaan. Dit, en het verhogen van de woningdichtheid in Nieuw-West, was de aanleiding voor een stedenbouwkundig plan voor het Koningin Wilhelminaplein (dRO en Hans Ebberink, 1989) dat ook de realisatie van circa 500 woningen en de herinrichting van het park omvatte. De uitgangspunten voor het plan waren het aansluiten bij de bestaande bebouwingsstructuur van deze naoorlogse uitbreidingswijk en het behouden van een parkachtige openbare ruimte. Dit heeft geresulteerd in hoogbouw ten westen van de Wittgensteinlaan en in de plantsoenstroken ten westen en zuiden van het grasveld, dat opnieuw werd ingericht tot plantsoen.

Bijna een decennium later ontstond er alsnog een 'echt plein' toen het centrale park ook ten noorden en ten oosten door woningbouw begrensd werd.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

2.3.1 Plangebied

De drie oorspronkelijke gebouwen zijn nog steeds in het plangebied aanwezig en vormen samen de Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein. De Noordstrook is een rechthoekige strook die zich kenmerkt door drie bedrijfsverzamelgebouwen, welke alle drie op de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein zijn georiënteerd. Het betreft van oost naar west: Berghaus Plaza (Koningin Wilhelminaplein 2-6, perceelnummers 3302 en 6795), het Fashion House (Koningin Wilhelminaplein 8, perceelnummers 3419 en 5597) en het Môdrome (Koningin Wilhelminaplein 12-14, perceelnummers 9289 en 9290). Het perceel van het voormalige schoolgebouw dat zich buiten het plangebied van het bestemmingsplan bevindt (Koningin Wilhelminaplein 18) is direct ten noorden van het Môdrome gelegen.



Afbeelding: luchtfoto Noordstrook en omgeving, gezien vanuit het zuidwesten (bron: SPvE)

De ruimte om de gebouwen heen is voornamelijk ingericht als parkeerterrein en wordt daarmee gedomineerd door auto's. Aan de noordzijde van de percelen ligt een watergang met aan weerszijden twee groene taluds. Dit is tevens de grens van het gebied.

Het Môdrome op Koningin Wilhelminaplein 12-14 kenmerkt zich door een modernistische architectuur. Het drie verdiepingen tellende rechthoekige bedrijfsgebouw van circa 5.650 m² is ontworpen door M.F. Duintjer, en was oorspronkelijk de textielfabriek van Stibbe. Vanwege de hoge architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit is het gebouw aangewezen als gemeentelijk monument. In het gebouw zijn momenteel onder meer een opslagbedrijf voor particulieren, een kleermaker, modeontwerpers en een architectenbureau gevestigd waardoor het gebouw als bedrijfsverzamelgebouw fungeert. De entree van het bedrijfsverzamelgebouw bevindt zich centraal in de zuidgevel van het gebouw en is voorzien van een bordestrap en een luifel.

Het gebouw is voorzien van een (parkeer)souterrain, welke bereikbaar is via een inrit aan de westzijde van het gebouw. Doordat het souterrain volledig in gebruik is te behoeve van het opslagbedrijf vindt parkeren plaats op een privaat parkeerterrein aan de oostzijde van het gebouw. Dit parkeerterrein is

afgesloten door middel van een slagboom. Expeditie vindt plaats via het parkeerterrein.



Afbeelding: het Modrôme (bron: SPvE)

Het op Koningin Wilhelminaplein 8 gevestigde Fashion House is een drie verdiepingen tellend vierkant bedrijfsgebouw van circa 8.150 m² met een dakopbouw. Het gebouw kenmerkt zich door een modernistische architectuur en is als orde 3 pand gewaardeerd. Het gebouw bevat diverse bedrijfs- en kantoorruimtes waarbij op dit moment vooral modebedrijven in het gebouw zijn gevestigd. De entree van het bedrijfsverzamelgebouw bevindt zich centraal in de zuidgevel van het gebouw en is voorzien van een bordestrap, een eenlaagse uitbouw en een luifel.

Net als het naastgelegen Modrôme is ook het Fashion House voorzien van een souterrain, welke bereikbaar is via een inrit aan de westzijde van het gebouw. Het souterrain kan worden gebruikt voor bedrijfsruimtes, kantoren, opslag, parkeren en expeditie. Aan de noordzijde van het gebouw bevindt zich een parkeerterrein. De toegang naar het parkeerterrein en de inrit van het souterrain is afgesloten door middel van een slagboom.



Afbeelding: het Fashion House (bron: SPvE)

bestemmingsplan_Noordstrook Koningin Wilhelminaplein (vastgesteld)

Het Berghaus Plaza op Koningin Wilhelminaplein 2-6 is een rechthoekig bedrijfsgebouw van circa 25.000 m². Het bedrijfsgebouw is gebouwd in opdracht van confectiebedrijf Berghaus voor de vervaardiging van mantels en mantelpakken. Het bedrijfsgebouw bevat een aantal kantoren maar staat momenteel grotendeels leeg. Het bedrijfsverzamelgebouw heeft drie entrees in de zuidgevel en één entree in de oostgevel, alle in de vorm van eenlaagse uitbouwen.

Het oorspronkelijke hoofdgebouw bestaat uit vier verdiepingen met daaronder een kelder en is 21 meter hoog. Het westelijk bouwdeel is later toegevoegd, heeft een bouwhoogte van circa 25 meter en distantieert zich van het oorspronkelijke hoofdgebouw. Het gehele bedrijfsgebouw is gewaardeerd als orde 3 pand.

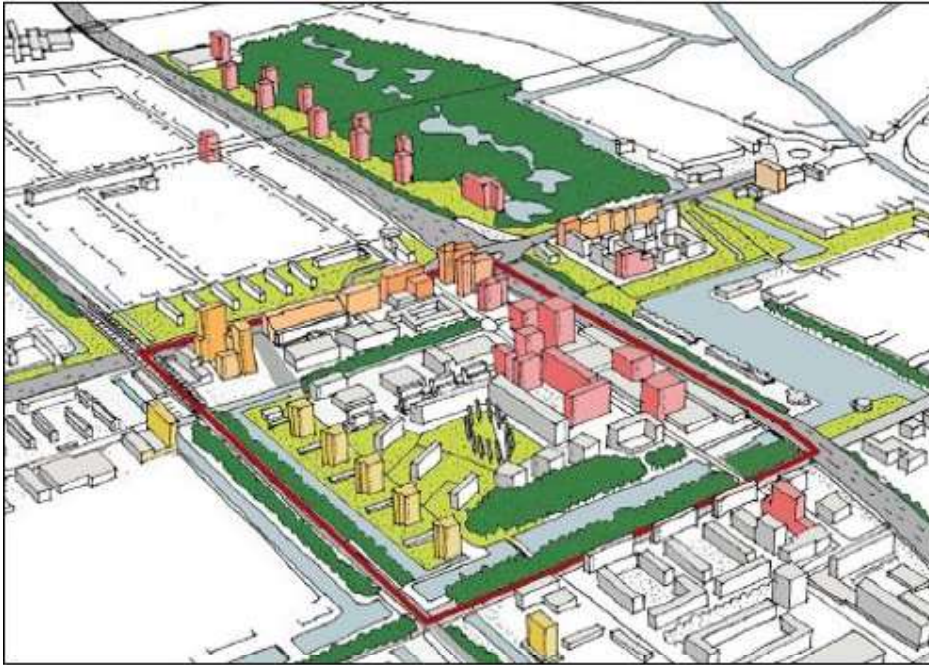
Parkeren vindt plaats op een privaat parkeerterrein aan de noord-, oost- en westzijde. Aan zowel de oost- als westzijde bevindt zich een slagboom.



Afbeelding: Berghaus Plaza (bron: SPvE)

2.3.2 Omgeving plangebied

Het plangebied is gelegen in de Koningin Wilhelminapleinbuurt en grenst aan de noordzijde direct aan de Schipluidenbuurt. Deze beide buurten liggen tussen de Rijksweg A10 (oostzijde) en het Ringspoor (westzijde) ingeklemd. Deze beide infrastructurele lijnen hebben een verbindende functie op landelijk niveau maar op wijkniveau vormen de beide infrastructurele lijnen een fysieke barrière, mede vanwege de verhoogde ligging op een dijklichaam.



Afbeelding: structuur Ringzone, de ligging van Koningin Wilhelminapleinbuurt en Schipluidenbuurt is met een donkerrode lijn weergegeven (bron: SPvE)

Binnen zowel de Koningin Wilhelminapleinbuurt als de Schipluidenbuurt bestaat de zone direct ten westen van de A10 uit een strook met hoogbouw die zich op de snelweg oriënteert. De hogere gebouwdelen in deze strook vormen als het ware de eerste lijn hoogbouw langs de snelweg. De hoogtes van de hoogbouw variëren van 35 tot 67 meter, de rest van de bebouwing is lager. Een groot deel van de bebouwing in de zone langs de snelweg is in gebruik bij het World Fashion Centre of als kantoorgebouw. Verder zijn in deze strook enkele publieke functies gevestigd aan de zijde van de Koningin Wilhelminaplein, zoals horeca, een sportschool en persoonlijke dienstverlening.



Afbeelding: een deel van de hoogbouw van het World Fashion Centre (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Ten westen van het World Fashion Centre en daarmee wat verder van de snelweg af, is met de realisatie van het Oranjekwartier een tweede lijn met hoogbouw ontstaan. De hoogbouw heeft een hoogte van 46 meter, met uitzondering van het 60 meter hoge gebouwdeel in de noordoosthoek. De bebouwing van het Oranjekwartier bestaat uit woongebouwen met enkele commerciële ruimtes in de plint tegenover het World Fashion Centre.

De structuur van de tweede lijn hoogbouw vanaf de snelweg zal worden versterkt door de ontwikkeling van West Beat op de hoek van de Delflandlaan en de Cornelis Lelylaan (onderdeel van de ontwikkeling Podium Lelylaan in de Schipluidenbuurt). De oostzijde van Berghaus Plaza bevindt zich in de zone van de tweede lijn hoogbouw.



Afbeelding: een deel van de hoogbouw van het Oranjekwartier (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De zone langs het spoor wordt aan de westzijde van de Koningin Wilhelminapleinbuurt begeleid met in het groen staande woontorens met een bouwhoogte van 40 meter. De structuur van woontorens in het groen loopt vanaf het Koningin Wilhelminaplein door tot in de zuidelijk gelegen Delflandpleinbuurt.



Afbeelding: een deel van de woontorens langs de Wittgensteinlaan (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De centrale zone van de Koningin Wilhelminapleinbuurt bestaat uit een grote groene ruimte in de vorm van een plantsoen, met daaromheen diverse vrijstaande middelhoge woonblokken. De middelhoge woonblokken zijn haaks dan wel parallel aan de grote groen ruimte gesitueerd. De groene ruimte loopt aan de zuidzijde door tot aan de oever van de Slotervaart.



Afbeelding: luchtfoto plantsoen met omliggende vrijstaande middelhoogbouw

Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich aan de overzijde van de rijweg een parkeerterrein, welke voor auto's te bereiken is via een inrit tegenover het Modrôme. Het parkeerterrein behoort tot de Gerit Mannourystraat en zal, voor wat betreft de noordzijde, worden bebouwd met drie gebouwen bovenop een half verdiepte parkeerkelder. De gebouwen worden vijf- tot zevenlaags. Ook op het naastgelegen grasveld ten westen van het parkeerterrein zal een gebouw met een half verdiepte parkeerkelder komen. De herontwikkeling van het parkeerterrein en de naastgelegen groenstrook is al mogelijk gemaakt in het geldende bestemmingsplan, de bouw is inmiddels gestart.



Afbeelding: het parkeerterrein ten zuiden van het plangebied (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Zoals ook in paragraaf 2.1 is beschreven maakt het perceel ter plaatse van Koningin Wilhelminaplein 18 geen onderdeel uit van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan omdat het voormalige schoolgebouw op het perceel recentelijk nog is getransformeerd naar wonen (studentenwoningen). Het perceel ligt direct ten noorden van het Modrôme. Het gebouw bestaat uit zes verdiepingen aan de westzijde en vijf verdiepingen aan de oostzijde. Parkeren vindt, net als in het plangebied, plaats op eigen terrein. Het private parkeerterrein is te bereiken via de westzijde en afsluitbaar door middel van een slagboom.



Afbeelding: het voormalige schoolgebouw ter plaatse van Koningin Wilhelminaplein 18 (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Direct ten noorden van het plangebied bevindt zich de watergang met groene taluds langs de Schipluidenlaan. De Schipluidenlaan zelf is een belangrijke oost-west langzaam verkeersroute. Deze laan kent in vergelijking met de iets noordelijk gelegen Cornelis Lelylaan een meer menselijke maat, wat ook terugkomt in zowel de huidige als de toekomstige bebouwing. De strook tussen de Schipluidenlaan en de Cornelis Lelylaan is onderdeel van het herontwikkelingsgebied 'Podium Lelylaan'. Voor de noordzijde van de Schipluidenlaan wordt uitgegaan van een bouwhoogtes van 14 tot 23 meter terwijl aan de zijde van de Cornelis Lelylaan uit wordt gegaan van hogere bouwhoogtes. De Cornelis Lelylaan is een belangrijke oost-west route die een verbinding legt tussen de vooroorlogse stad en stadsdeel Nieuw-West. Waar de Cornelis Lelylaan de A10 en het spoor kruist vormen zich belangrijke knooppunten in de ruimtelijke structuur van de stad. Deze knooppunten worden geaccentueerd door hoogbouw.



Afbeelding: de watergang en groene taluds langs de Schipluidenlaan (bron: SPvE)

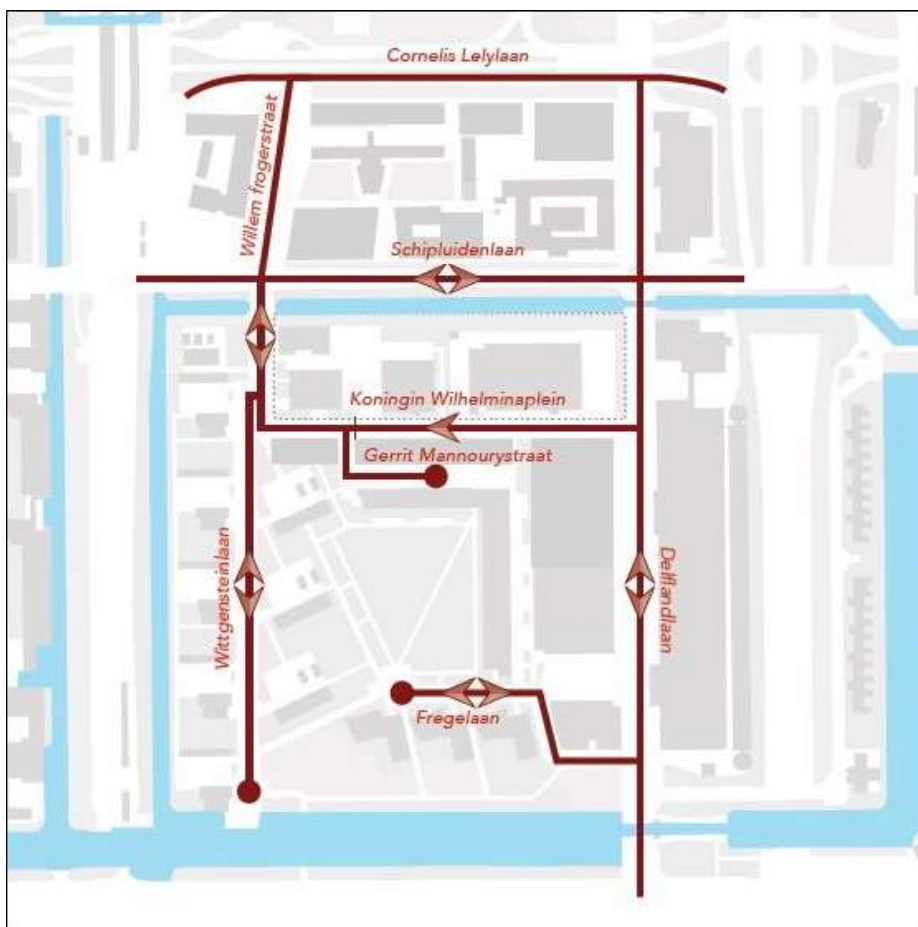
2.4 Verkeer en parkeren

2.4.1 Verkeersstructuur

Omdat de Koningin Wilhelminapleinbuurt aan drie zijden is omsloten met water, kan de buurt verkeerskundig beschouwd worden als een eiland met een aantal toegangswegen in de vorm van duikers of bruggen. Parallel aan de snelweg A10 loopt de Delflandlaan (50 km/u), welke de enige doorlopende noord-zuid verbinding is tot de naastgelegen wijken.

Aansluitend op de Delflandlaan takt de rijweg van de Koningin Wilhelminaplein (50 km/u) aan als eenrichtingsweg ter ontsluiting van het plangebied en de bestaande en de nieuw te bouwen woningen aan de Gerrit Mannourystraat. Het deel van de straat bij huisnummer 2 t/m 8 betreft eenrichtingsverkeer richting west terwijl het stuk bij huisnummer 12 en het westelijke deel van de straat (bij huisnummer 14 en 18) tweerichtingsverkeer betreft. Het westelijk deel van de straat is aangesloten op de Schipluidenlaan.

De Wittgensteinlaan en de Fregelaan zijn twee doodlopende straten in de buurt, aansluitend op respectievelijk de Schipluidenlaan en de Delflandlaan.



Afbeelding: de huidige verkeersstructuur in en rond de Koningin Wilhelminapleinbuurt (bron: SPvE)

De gemeente is voornemens om diverse wegen in de Koningin Wilhelminapleinbuurt te gaan herinrichten, mede omdat de buurt in de toekomst intensiever gebruikt zal gaan worden. Voor enkele wegen in de Koningin Wilhelminapleinbuurt worden daarom voorbereidingen getroffen voor een herprofilering. Het betreft de straat Koningin Wilhelminaplein (tussen de Delflandlaan en de Wittgensteinlaan) en de Wittgensteinlaan (noordelijk deel). Voor de herprofilering van de straat Koningin Wilhelminaplein is inmiddels een ontwerp openbare ruimte in procedure gebracht.



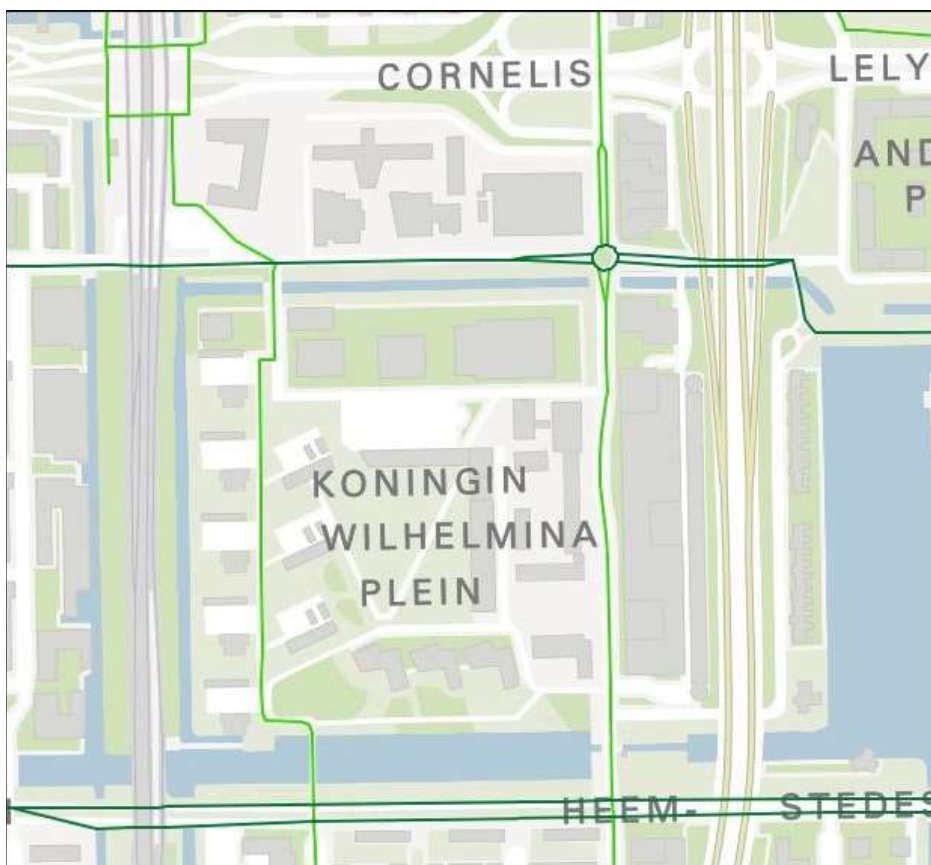
Afbeelding: uitsnede van het definitief ontwerp openbare ruimte rondom het Koningin Wilhelminaplein (bron: DO openbare ruimte Koningin Wilhelminaplein Noordstrook Gerrit Mannourystraat, d.d. 17 januari 2020)

Alhoewel er in de Koningin Wilhelminapleinbuurt zelf geen ov-haltes zijn, is de buurt wel goed bereikbaar met diverse vormen van openbaar vervoer. Direct ten zuidwesten bevindt zich namelijk de metro-, tram- en nachtbushalte Heemstedestraat terwijl het ov-knooppunt Lelylaan (trein, metro, tram en bus) direct ten noordwesten van de buurt is gelegen. Ook bevindt zich er nog een tramhalte ter hoogte van de kruising van de Cornelis Lelylaan en de Delflandlaan.

Gelet op de loopafstand zijn voor het plangebied vooral ov-knooppunt Lelylaan van belang en de tramhalte ter hoogte van de kruising van de Cornelis Lelylaan en de Delflandlaan.

Direct ten noorden en direct ten zuiden van de Koningin Wilhelminapleinbuurt bevinden zich twee oost-westroutes voor fietsers die tot het plusnet behoren, namelijk de fietsstroken van de Schipluidenlaan en de vrijliggende fietspaden van de Heemstedestraat/Plesmanlaan. Fietsroutes die tot het plusnet behoren zijn gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken.

In de buurt zelf behoren het vrijliggende fietspad van de Wittgensteinlaan en de vrijliggende fietspaden van de Delflandlaan tot het Hoofdnet Fiets. Bij het Hoofdnet Fiets is het beleid gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen. Zowel de Wittgensteinlaan als de Delflandlaan zijn aangesloten op de oost-westroutes van het plusnet.



Afbeelding: het fietsnetwerk in en rond de Koningin Wilhelminapleinbuurt (bron: <https://maps.amsterdam.nl/>)

2.4.2 Parkeren

In de Koningin Wilhelminapleinbuurt vindt autoparkeren voor een groot deel plaats op private parkeerterreinen en/of in parkeergarages. Ook in het plangebied is sprake van private parkeerterreinen en enkele parkeergarages. Deze parkeervoorzieningen zijn te bereiken via de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein. Deze straat is vanuit de Delflandlaan ingericht als eenrichtingsstraat. Aan de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein is ook de mogelijkheid tot langsparkeren. De Gerrit Mannourystraat is ingericht als openbaar parkeerterrein, aansluitend op de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein.



Afbeelding: parkeren langs de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein (bron: SPvE)

2.5 Groen en water

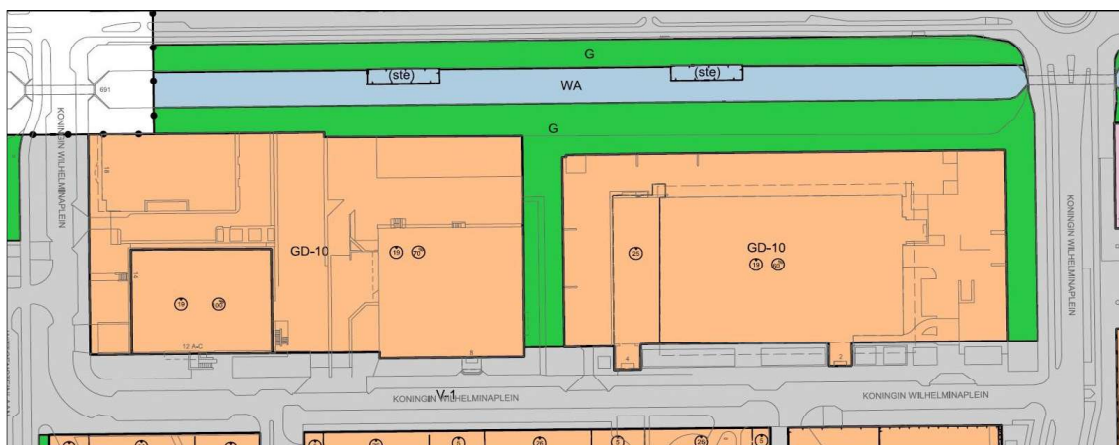
De Koningin Wilhelminapleinbuurt is aan de noord-, zuid- en westzijde begrensd door groen en water terwijl zich in het hart van de buurt een grote groene ruimte in de vorm van een plantsoen bevindt.

De watergang met groene taluds aan de noordzijde van de buurt en het plangebied, langs de Schipluidenlaan, is belangrijk in de waterverbinding tussen het Rembrandtpark en het Sloterpark. De taluds zijn ingericht met gazon en losse structuur van bomen. De blauwe-groene strook heeft een breedte van 29 tot 32 meter, waarvan het water een breedte heeft van 12 meter, en is een econet van de Ecologische structuur van Amsterdam.

Ten zuiden van het plangebied stond een rij bomen aan de overzijde van de straat. Deze bomen zijn gekapt in verband met de ontwikkeling van de Gerrit Mannourystraat (zie paragraaf 2.3).

2.6 Geldend planologisch kader

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan geldt voor het plangebied het op 24 april 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Lelylaan e.o.', welke op 23 oktober 2013 onherroepelijk is geworden. De percelen in het plangebied zijn daarin grotendeels bestemd als 'Gemengd - 10'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer bedrijven, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen, waarbij voor kantoren een maximum bruto vloeroppervlak geldt zoals aanwezig ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. De strook tussen Berghaus Plaza en het Fashion House is bestemd als 'Groen'. Deze bestemming is ook toegepast langs de Delflandlaan en in de zone langs de waterloop ten noorden van de percelen. Binnen de bestemming 'Groen' zijn onder meer groenvoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen en fiets- en voetpaden toegestaan en in beperkte mate ook ongebouwde parkeervoorzieningen (maximaal 5% van het totale oppervlak).



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Lelylaan e.o.'

Voor Berghaus Plaza (Koningin Wilhelminaplein 2-4), Fashion House (Koningin Wilhelminaplein 8) en Modrôme (Koningin Wilhelminaplein 12-14) gelden de volgende bouwregels:

- Het gebouw van Berghaus Plaza en het omliggende private parkeerterrein zijn gelegen binnen een bestemmings- en bouwvlak. Binnen dat vlak is voor een smalle strook een maximum bouwhoogte van 25 meter aangegeven. Voor de rest van het bestemmings- en bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte van 19 meter en een maximum bebouwingspercentage van 60%.
- Het Fashion House en het Modrôme zijn samen met het buiten het plangebied gelegen perceel Koningin Wilhelminaplein 18 opgenomen in een bestemmings- c.q. bouwvlak, welke tot een bouwhoogte van 19 meter mag worden bebouwd. Ter plaatse van Modrôme geldt daarbij een maximum bebouwingspercentage van 100%, voor de rest van het bestemmings- c.q. bouwvlak is een maximum bebouwingspercentage van 70% aangegeven.
- Voor gebouwen geldt een onderlinge afstand van 12 meter, tenzij dit ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan anders was gerealiseerd.

In de bestemming 'Groen' zijn geen gebouwen toegestaan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

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

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening: Barro).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Schiphol, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en traden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, electriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Het plangebied is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere

functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt verdichting mogelijk in binnenstedelijk gebied. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Algemeen

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is in werking getreden in november 2010 en daarna meermalen herzien of geactualiseerd, voor het laatst op 27 mei 2019. De PRV bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. 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.

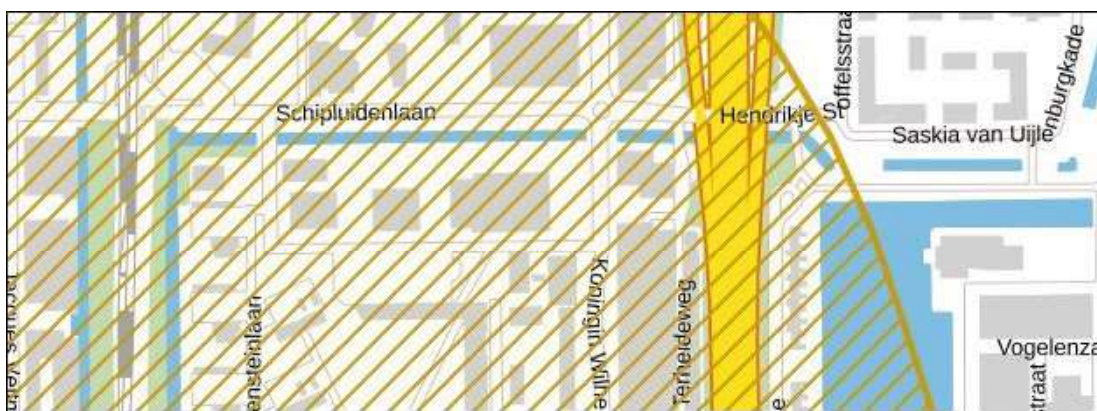
Relevante regels

Voor het plangebied zijn de regels met betrekking tot 'bestaand stedelijk gebied', 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' en 'woningen binnen de 20 Ke-contour' relevant:

- Het plangebied ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de verordening. Herontwikkeling van het plangebied past op dat onderdeel binnen de kaders van de PRV.
- Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Ten

aanzien van de herontwikkeling van het plangebied geldt dat enkele toe te voegen functies aan te merken zijn als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functies niet zijn toegestaan in het geldende bestemmingsplan.

- Het plangebied ligt binnen de 20 Ke-contour. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour kan een bestemmingsplan uitsluitend voorzien in nieuwe woningen binnen het bestaand stedelijk gebied. Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.



Afbeelding: uitsnede 20 Ke-contour (bron: PRV)

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Doordat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming nodig. Op de behoefte en regionale afstemming van deze functies wordt ingegaan in de navolgende paragrafen en in hoofdstuk 7. Verder dient er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent. Op de ligging binnen de 20 Ke-contour zal in hoofdstuk 13 nader worden ingegaan.

3.2.3 Provinciaal detailhandelsbeleid

In december 2014 heeft de Provincie Noord-Holland nieuw provinciaal detailhandelsbeleid vastgesteld. De belangrijkste verandering ten opzichte van het vorige beleid is de verlaging van de drempel waarbij gemeenten die een planologisch besluit willen nemen over nieuwe detailhandelsplannen, verplicht zijn om aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ) advies te vragen, vóór de vaststelling van het betreffende bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit.

Dit geldt nu voor alle initiatieven van meer dan 1.500 m² wvo. Alleen bij stadswinkelcentra van meer dan 25.000 m² wvo (Hoofddorp, Zaanstad, Amstelveen, Purmerend en centrum Amsterdam, plus in Amsterdam de Amsterdamse Poort en het Buikslotermeerplein) geldt dit voor initiatieven van meer dan 3.000 m² wvo.

De genoemde grootte van winkelplannen (1.500 m² en 3.000 m²) geldt voor de totale ontwikkeling in een

winkelgebied (en dus niet per winkel) en voor een tijdsperiode van twee jaar. Deze periode is gekozen om te voorkomen dat grote plannen in kleinere delen worden opgeknipt om verplichte advisering te omzeilen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.3.1.1 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt:

Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Ter uitvoering van de doelstelling van het Plabeka is een uitvoeringsstrategie vastgesteld. De op 23 juni 2017 vastgestelde Uitvoeringsstrategie 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0' (US 3.0) van de Metropoolregio Amsterdam richt zich op een gezonde kantoren- en bedrijventerreinmarkt in de gehele Metropoolregio. Daar waar in eerdere Plabeka-afspraken met succes de reductie van het planaanbod centraal stond, is nu gekozen voor meer flexibiliteit zodat in regionaal verband goed ingespeeld kan worden op de economische dynamiek. Het doel is om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de MRA.

Economische vooruitzichten MRA

De MRA behoort binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam. Kwalitatief is – mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming – een toenemende populariteit waar

te nemen van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffiégelegenheden en dergelijke – in vergelijking tot traditionele, meer monofunctionele en op functiescheiding gerichte formele werklocaties (bedrijventerreinen en formele kantorenlocaties). De toenemende vraag naar multifunctionele gebieden vertaalt zich in de US3.0 onder meer in een flinke transformatie-opgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen, als substantieel en min of meer nieuw element in de US3.0.

Amsterdam is het economische en culturele centrum van de MRA en omstreken, en heeft zeker in de afgelopen jaren een sterke aantrekkingskracht op burgers en bedrijven uit binnen- en buitenland. De stad kent dan ook veel sectorale winnaars aangezien onder meer de ICT, zakelijke diensten, creatieve industrie en horeca groeien. Dankzij haar internationale bereikbaarheid en aantrekkingskracht en aansprekende woon- en werkmilieus staat Amsterdam voor de opgave om de groei van economie en bevolking ruimtelijk te accommoderen. Door verdichting binnen het stedelijk weefsel, en transformatie van werklocaties naar gemengde hoogstedelijke woonwerkmilieus, vult de gemeente in de komende jaren deze opgave in.

Kantoren

Tot 2030 wordt in de MRA een uitbreidingsvraag verwacht in het 'hoge' scenario van een kleine 0,5 mln. m², waarvan ruim de helft in Amsterdam. Het betreft overigens de vraag naar formele locaties, goed voor ongeveer de helft van de markt. Er is dus ook een niet-geraamde vraag in de aan belang winnende informele milieus (gemengde woon-werkmilieus). In de US 3.0 wordt de ruimte geboden om daarop in te spelen.

Er staat momenteel nog ruim 1,4 mln. m² leeg in de regio, maar voor circa 1 mln. m² wordt verwacht dat die wordt getransformeerd. Oude kantoren, die qua locatie, indeling en duurzaamheid niet meer aansluiten op de marktvraag verdwijnen hierdoor van de markt en er komt ruimte om de voorraad te vernieuwen en er ontstaat ook een vervangingsvraag. Als alle kantorenplannen worden gerealiseerd en de transformatie zijn beslag krijgt, neemt in het hoge scenario de leegstand per saldo met circa 0,1 mln. vierkante meter af, waarmee de MRA gemiddeld op een leegstand van circa 10% komt. Het is denkbaar dat de transformatie sneller gaat – vanwege de druk op de woningmarkt – en dat de vraag hoger uitvalt, onder andere onder invloed van de brexit. Dan komt de 8% (als ruime maat voor de) frictieleegstand mogelijk binnen bereik.

De huidige hoeveelheid leegstaande kantoren in Amsterdam (circa 626.000 m² BVO op kantoorlocaties 1-1-2016) wordt naar verwachting in de komende 10 tot 15 jaar min of meer volledig getransformeerd. Hierbij past nadrukkelijk de kanttekening dat het exacte transformatievolume op Amsterdamse kantoorlocaties een eerste, voorlopige inschatting betreft. Anders dan in de overige deelregio's komt deze voort uit een optelling van transformatieplannen op pandniveau. Daarbij komt dat de transformatiestrategie op locatieniveau, en de mate van functiemenging en de ruimte die daarbij voor werken blijft, nog nader worden uitgewerkt in de visie 'Ruimte voor de Economie van Morgen' en in de 'Kantorenstrategie' en in visies op gebiedsniveau.

Er zijn nog ruim voldoende plannen in alle deelgebieden om in de vraag te kunnen voorzien. De deelregio's kunnen binnen deze kaders zelf een nadere, maatwerk-segmentering aanbrengen. Voor Amsterdam zijn de internationale kansen hierbij relevant. Naast de reguliere ontwikkeling is de brexit hierbij een bijzondere kans die nog niet in de behoefte-raming is verwerkt.

In de US 3.0 is gesignaleerd dat de groei van de MRA en van Amsterdam in het bijzonder, onder andere in relatie tot de Brexit, wel eens tot extra kantorenvraag zou kunnen leiden. De marktvraag ziet er voor de korte termijn namelijk bijzonder gunstig uit en kan zich buiten de bandbreedte van de behoefte-raming begeven. Afgesproken is de marktvraag leidend te laten zijn en deze goed te monitoren, zodat tijdig gesignaleerd wordt of er eventuele tekorten in specifieke segmenten dreigen. Amsterdam heeft

overigens nog een groot planvolume (0,8 mln. m²) dat met de US3.0 al regionaal is afgestemd. In combinatie met de procesmatige afspraken in de US3.0 biedt dat voldoende autonomie en flexibiliteit, om de (inter)nationale marktvraag aan de MRA te binden.

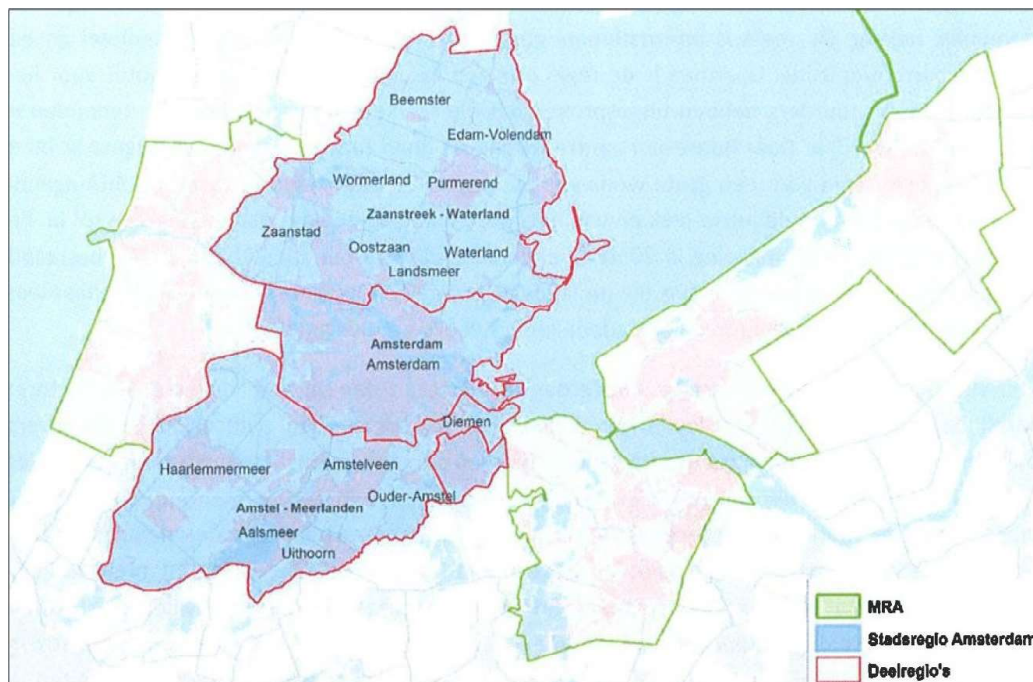
Conclusie

In het plangebied zijn momenteel al diverse kantoren in de bestaande bedrijfsgebouwen aanwezig. Uitbreiding van het kantooroppervlak kan bijgedragen aan de toenemende behoefte aan kantoren in een gemengd woon-werkmilieu (zie verder ook subparagraaf 3.4.6).

3.3.2 Deelregio's binnen de voormalige stadsregio Amsterdam

3.3.2 Deelregio's binnen de voormalige stadsregio Amsterdam

De voormalige Stadsregio Amsterdam was een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. Alhoewel de samenwerking als stadsregio inmiddels formeel is beëindigd wordt de samenwerking voortgezet binnen de deelregio's Amstel-Meerlanden, Amsterdam en Zaanstreek-Waterland.



Afbeelding: deelregio's en de MRA

3.3.2.1 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020

De provincie Noord-Holland vraagt vanuit haar rol als woningmarktregisseur alle regio's binnen de provincie een Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen op te stellen. Doel van zo'n RAP is vooral de borging van de regionale afstemming over woningbouwprogrammering, zodat vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. In 2016 is voor de drie deelregio's het RAP tot stand gekomen. De provincie heeft de drie deelregio's vervolgens in januari 2017 laten weten vooralsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Door de deelregio's is vervolgens een oplegger opgesteld, welke onderdeel uitmaakt van de RAP 2016-2020.

Voor woningbouwplannen in Amsterdam is de gehele (voormalige) stadsregio te beschouwen als marktregio. De actuele woningbehoefte voor de periode 2017-2027 binnen deze marktregio bedraagt 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. Het plangebied behoort volgens het overzicht op de website www.plan Capaciteit.nl nog niet tot de harde plancapaciteit. De woningen/woonruimten die door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zullen derhalve bijdragen aan het oplossen van het tekort aan harde plancapaciteit (17.070 woningen).

3.3.2.2 Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 – 2020

De regio raad van de Stadsregio Amsterdam heeft op 15 maart 2016 het Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 – 2020 vastgesteld. De vernieuwing is een actualisatie van het eerdere beleid uit 2011 en is op 1 april 2016 in werking getreden. Er wordt opgeroepen tot meer regionale afstemming van de winkelstructuur, zodat de fijnmazigheid van die structuur behouden blijft en iedereen op aanvaardbare afstand zijn boodschappen kan blijven doen. Centrale doelstelling in het regionale detailhandelsbeleid is het vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging). Daarnaast staat behoud en versterking van kansrijke winkelgebieden centraal.

Het plangebied is geen onderdeel van de bestaande winkelstructuur als bedoeld in bijlage 1 van het detailhandelsbeleid. In het plangebied kan en zal daardoor een beperkte hoeveelheid detailhandel mogelijk worden gemaakt (maximaal 1.500 m², niet zijnde een supermarkt). Een dergelijke hoeveelheid detailhandel heeft geen nadelige gevolgen voor de fijnmazige winkelstructuur in Amsterdam.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Algemeen

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) is het ruimtelijk beleid van de gemeente verwoord. 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.

Uitrol centrumgebied

Het voorliggende plangebied is onderdeel van 'uitrol van het centrumgebied'. Doordat mensen en bedrijven zich zo dicht mogelijk bij het centrum van Amsterdam willen vestigen, breidt het hoogstedelijke centrumgebied steeds verder uit. Zelfs tot over de Ringweg A10. Voor het gebied buiten de A10 wordt uitgegaan van menging van functies.

Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2).
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
Menging	Volledige menging, maar nadruk op wonen. Maximaal 20% niet-wonen, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Kantoren, kleinschalige voorzieningen. Detailhandel van stadsdeelniveau tot buurniveau. Per nieuwe woning minimaal 5 m2 zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (maximaal 250 m2 per unit/vestiging). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 meter waar oriëntatie (nog) nodig is.
Parkeren	Gedifferentieerd (zie locatiebeleid).
Inrichting	Gedifferentieerd
Gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

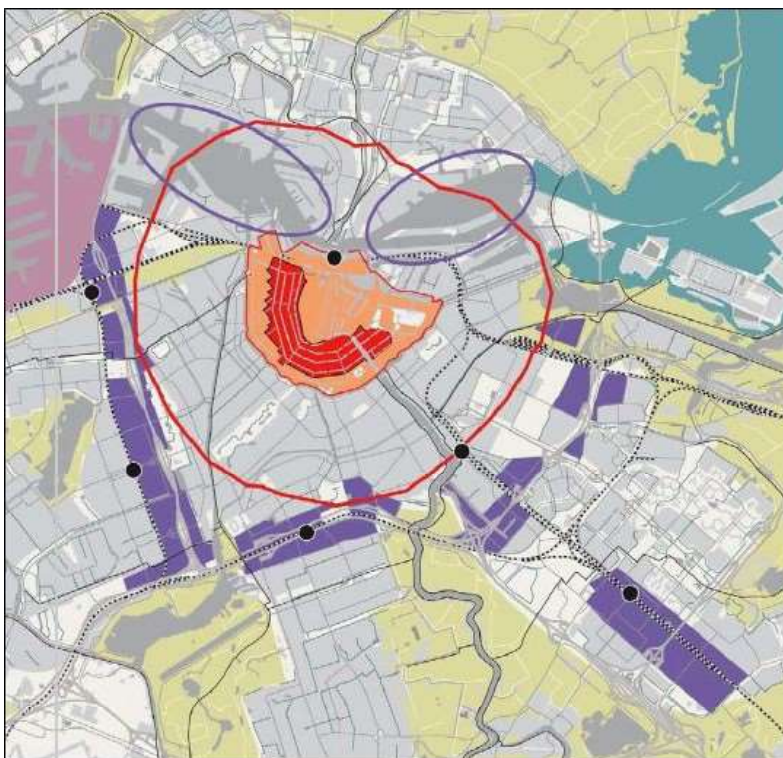
Afbeelding: criteria ruimtegebruik Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

Hoogbouw en uitrol centrumgebied

De middeleeuwse en 17e-eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het dna van de stad. De grachtengordel staat op de werelderfgoedlijst van Unesco. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone). Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving. In het Unesco-gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan. Rondom het Unesco-gebied is op de kaart een zone van 2 kilometer opgenomen. Hoogbouwinitiatieven in deze zone worden beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap.

Het stedelijke centrummilieu beperkt zich al lang niet meer tot de historische stad, maar breidt zich gestaag uit tot aan de ringweg A10. Langs de A10 is de economische waarde zo hoog dat zich een zone van bebouwing tot 60 meter heeft ontwikkeld in de loop der tijd, met hogere accenten rond enkele knooppunten. Zuidas en Teleport zijn de prominentst zichtbare. Deze bebouwing ervaar je vanaf de A10 en in de directe omgeving. In het straatbeeld van het centrumgebied valt deze hoogtemaat weg in het silhouet.

Omdat deze maat geen impact heeft op de beleving vanuit het centrum maar wel van grote economische waarde is, wordt in de zone langs de A10 gestimuleerd om hoogbouw tussen de 30 en 60 meter te ontwikkelen, en bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Uitzondering is de A10 in Noord, pal tegenover Waterland, waarlangs hoogbouw niet gewenst is.



Afbeelding: Visie hoogbouw, de hoogbouwzone langs de A10 is met een paarse kleur weergegeven (bron: structuurvisie Amsterdam 2040)

In de structuurvisie is een instrumentarium opgenomen in geval van hoogbouw. Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te alle tijden aanbevolen omdat het een zeer geschikt instrument is om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met ten minste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Behoefte aan woonruimte

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Conclusie

Het plangebied maakt onderdeel uit van de uitrol van het centrumgebied en komt daardoor in

aanmerking voor een menging van functies. Ook is het plangebied gelegen in de zone waar hoogbouw (bebouwing hoger dan 30 meter) wordt gestimuleerd. Omdat er in de bestaande situatie sprake is van bedrijfsverzamelgebouwen kan het plangebied door de toevoeging van woningen/woonruimten en de realisatie van hoogbouw invulling geven aan de beoogde menging en tegelijk bijdragen aan de grote behoefte aan woonruimte.

3.4.2 Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de metropool

Algemeen

De basis van het Amsterdamse woonbeleid wordt gevormd door de Woonvisie Amsterdam tot 2020 (vastgesteld door B&W op 30 oktober 2008) en de afspraken met de belangrijkste spelers op het gebied van wonen. Deze afspraken zijn vastgelegd in Bouwen aan de Stad II.

In de woonvisie wordt Amsterdam gezien in zijn regionale context. De ambities per woningmarktgebied zijn geanalyseerd en de knelpunten geïnventariseerd. Vervolgens zijn keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad en een Zorgzame Stad zijn. In de woonvisie is een balans gevonden tussen al deze ambities.

Volgens de woonvisie zal Amsterdam zich richten op de volgende prioriteiten:

- de toegankelijkheid van gebieden met een grote marktdruk voor lage en midden inkomens;
- meer aanbod in het middensegment;
- een stad voor kinderen;
- specifiek bouwen voor specifieke groepen;
- gebiedsgericht werken in de stad.

Nieuw West

Het voorliggende plangebied ligt in 'Gebied 3 - Nieuw West'. Voor dit gebied is een aantal speerpunten omschreven:

- Bouwen voor de eigen bevolking: faciliteer sociale stijging;
- Faciliteren van de emancipatie van jongeren;
- Behoud van de (allochtone) middenklasse;
- Goedkope en betaalbare voorraad (45% in 2015);
- Wijkaanpak voor verbetering positie bewoners én leefbaarheid in de buurt;
- Benut kansen voor zorgwoningen en groepswonen voor (allochtone) ouderen;
- Creëer gedifferentieerde en kwalitatief goede stedelijke laagbouwmilieus en aantrekkelijke groenstedelijke milieus;
- Citymarketing.

Om dat te bereiken zal in geval van nieuwbouw onder meer uit worden gegaan van grotere woningen in de betaalbare voorraad en woningen in het middensegment.

Conclusie

Het plangebied dient bij voorkeur te voorzien in woningen in de betaalbare voorraad en in het middensegment. Voor de herontwikkeling kan hier invulling aan worden gegeven door minimum percentages sociale huur en middenhuur op te nemen in de erfpachtovereenkomst voor het perceel Koningin Wilhelminaplein 8 en doordat in de anterieure overeenkomst een regel is opgenomen over het minimum percentage middenhuur voor het perceel Koningin Wilhelminaplein 2-6 (aangezien dit eigen

grond betreft). De herontwikkeling geeft daarmee invulling aan de speerpunten als genoemd in woonvisie.

3.4.3 Amsterdamse Woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

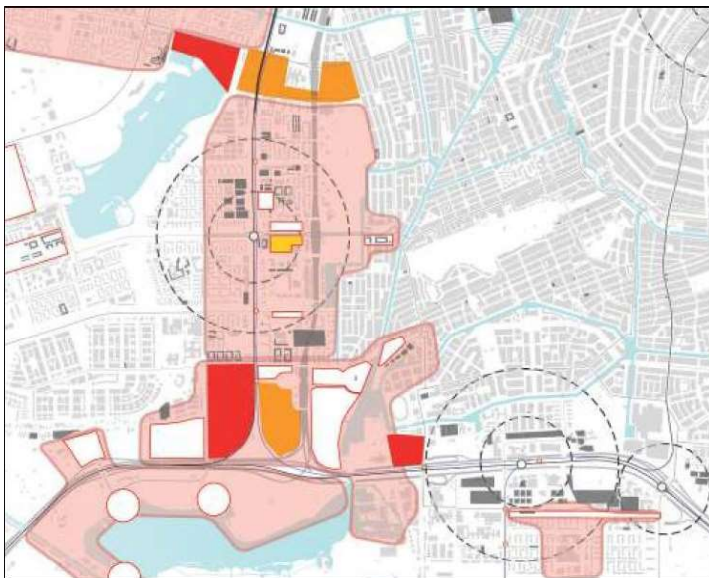
- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

Het voorliggende project heeft betrekking op het toevoegen van woningen/woonruimten zodat er meer kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Het project draagt bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten.

3.4.4 Koers 2025

Algemeen

Op 14 september 2016 is de "Koers 2025" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkeling in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties is als 'Strategische Ruimte' aangemerkt. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Het plangebied is volgens de kaartbijlage van Koers 2025 gelegen binnen zone die is aangewezen als 'strategische ruimte voor de stad ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020' binnen de bouwsteen 'Ring-West'.



Afbeelding: uitsnede kaart projectvoorstellen Koers 2025

Bouwsteen Ring-West

De ambitie voor Ring-West is, mede vanwege de ligging bij OV-knooppunt Lelylaan, een duurzame stedelijke verdichting van wonen en werken in compacte, aantrekkelijke stadsbuurten met stedelijke voorzieningen onder handbereik langs prettig ingerichte, levendige stadsstraten. De opgave is om door middel van zorgvuldige verdichting meer stedelijke kwaliteit te realiseren voor uiteenlopende bevolkings- en inkomensgroepen en de leefbaarheid te verbeteren. Van het bouwen in een bestaand stuk stad moeten ook de zittende bewoners profiteren.

De planvoorraad in lopende projecten 2016-2025 binnen de bouwsteen voor de Ringzone West omvat de bouw van circa 5.200 woningen, inclusief de Versnellingslocaties 2014 (Lelylaan Podium (500) en Jan Evertsenstraat (2.000-2.500)). In de verkenning Ringzone West worden aanvullende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en condities verkend. Totaal liggen hier mogelijkheden voor de bouw van nog eens circa 1.300 woningen plus een nog nader te bepalen aantal woningen in het kader van Nieuwe Projecten 2016. Mogelijkheden voor die volgende ronde gebiedsontwikkeling zijn Lelylaan Noord (500 woningen) en verdere verdichting zoals door de herontwikkeling van het Surinameplein (200 woningen) en Jacob Geelbuurt (75 + nader te bepalen aantal woningen).

In aanvulling op de lopende gebiedsontwikkelingsprojecten, de Versnellingslocaties 2014 en de Nieuwe Projecten 2016 zullen ter voorbereiding van de productie in de periode 2020-2030 nog enkele tranches Nieuwe Projecten aangewezen moeten worden, afhankelijk van het tempo van gebiedsontwikkeling en de verwachte ontwikkeling van de woningvraag. Mogelijk gaat het hierbij om locaties voor de realisering van nog eens 20.000 tot 25.000 woningen. Aanvullende mogelijkheden voor verdichting en daarmee samenhangende investeringen in de kwaliteit van het gebied tussen de Jan van Galenstraat en de Vlaardingenlaan bevinden zich rond de Lelylaan, op het Koningin Wilhelminaplein, in de Jacob Geelbuurt en in de Dellandpleinbuurt. Belangrijke punten zijn: de continuïteit van fietsroutes en stadsstraten en de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte, zowel in de buurten als op het niveau van het gebied als geheel.

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen de bouwsteen van de Ringzone-West en is daarbij benoemd als onderdeel van tranches voor Nieuwe Projecten voor de periode 2020-2030. Het plangebied komt daarmee dus in aanmerking voor een verdichting met woningen/woonruimten.

3.4.5 Detailhandelsbeleid 2018-2022

Algemeen

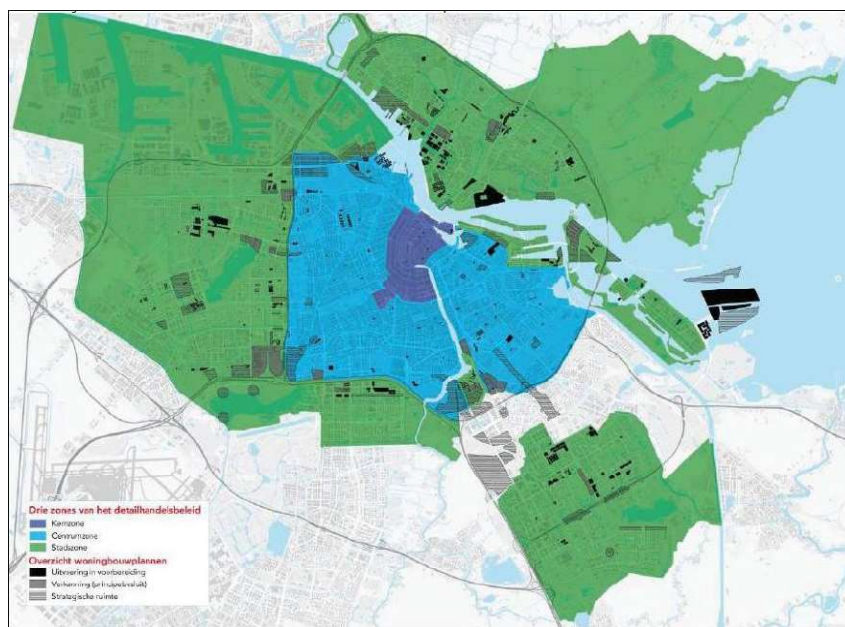
Op 21 december 2017 is het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Met het nieuwe beleid wordt ingesteld op het veranderende consumentengedrag, waardoor er minder behoefte is aan winkels, en tegelijkertijd groei van inwoners en bezoekers aan de orde is. Het detailhandelsbeleid kent twee algemene doelstellingen:

1. boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen;
2. meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad. Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben, voor de niet-dagelijkse goederen.

Net als in het voorgaande beleid is het uitgangspunt dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Clustering van winkels heeft voordelen voor ondernemers en consumenten. In winkelconcentraties kunnen ondernemers profiteren van elkaars bezoekersstromen en kunnen de voor de winkels benodigde voorzieningen (parkeren, laden/lossen) zo efficiënt mogelijk worden gerealiseerd. Amsterdam is bedachtzaam in het toestaan van extra winkels om te voorkomen dat er in de toekomst winkelleegstand ontstaat. Afhankelijk van het aantal nieuwe bewoners, is er ruimte voor winkels.

Detailhandel binnen het plangebied

In het beleid is een overzicht opgenomen met winkelgebieden in Amsterdam. Het plangebied is geen onderdeel van een bestaand winkelgebied. Winkels buiten bestaande winkelgebieden zijn alleen mogelijk in de vorm van maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier. Op termijn is er de mogelijkheid voor kleinschalig winkelaanbod in winkelkwartieren buiten een winkelgebied. Hiermee kan een woonbuurt aantrekkelijker worden voor bewoners, bezoekers en ondernemers.



Afbeelding: zones detailhandelsbeleid

Amsterdam is binnen het beleid opgedeeld in drie zones waarbij voor elke zone specifiek beleid geldt. Nieuw-West, en dus ook het plangebied, zijn gelegen in de stadszone. De stadszone is een gebied met veel gezichten: hier doemen de grootste problemen op met leegstand en verloedering. Tegelijkertijd staat het dynamische gebied aan een vooravond van grootse ontwikkelingen met nieuwe woongebieden en verbeterde verbindingen. Het is zaak zowel voor de problemen als kansen open te hebben. Voor het aanbod van dagelijkse boodschappen kiest Amsterdam ervoor de structuur van kansrijke wijkcentra, de wat grotere winkelgebieden, te versterken. Uitbreiding van supermarkten is mogelijk in toekomstbestendige bestaande wijkcentra en stadsdeelcentra op voorwaarde dat het woon- en leefklimaat aanzienlijk verbetert en/of het draagvlak toeneemt: er komen méér bewoners door woningbouw. Door de keuze voor een wijkwinkelstructuur, is de redelijke maximale afstand (750 meter) tot een winkelgebied met een supermarkt niet altijd te waarborgen. Dan kan het voorkomen dat bewoners in deze gebieden dus relatief verder moeten reizen voor hun boodschappen. Om deze afstand te verkleinen, maakt Amsterdam het mogelijk dat een gemakssupermarkt van maximaal 300 m² winkelvloeroppervlak zich kan vestigen in deze gebieden. Hiervoor is het niet noodzakelijk dat het aantal woningen of inwoners toeneemt. Hiermee kunnen bijvoorbeeld kantoorlocaties die wat verder van het bewoonde gebied af liggen (bijvoorbeeld Amstel III of Rieker Business Park) en waar een transformatieopgave ligt, ook een basisvoorzieningsniveau voor de dagelijkse boodschappen realiseren.

Mengformules

De grenzen tussen winkels, horeca, consumentverzorgende dienstverlening en distributie vervagen steeds meer. In de huidige regelgeving zijn mengformules zonder exploitatievergunning mogelijk onder de volgende voorwaarden:

- het horecadeel bevat maximaal 20% van het netto vloeroppervlak van de winkel met een maximum van 20 m².
- De horeca-activiteit wordt door dezelfde ondernemer geëxploiteerd;
- De horeca-activiteit wordt alleen uitgeoefend gedurende de tijden dat de winkel geopend is;
- er wordt geen alcohol geschonken (hiervoor is een drankvergunning nodig);

- er wordt geen terras geëxploiteerd (hiervoor is een terrasvergunning nodig).

Conclusie

Het plangebied is geen onderdeel van een bestaand winkelgebied. Winkels buiten bestaande winkelgebieden zijn alleen mogelijk in de vorm van maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier. In overeenstemming met het beleid kan ondergeschikte horeca worden toegestaan in winkels met de bovenstaande criteria als basis.

3.4.6 Kantorenstrategie

Algemeen

Op 29 november 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Kantorenstrategie 2017 vastgesteld. Dit beleid is een actualisatie van de kantorenstrategie uit 2011. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantoorruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties. De behoefte aan kantoren betreft dus vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands-aanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar.

Voorstellen kantoorlocaties

De volgende voorstellen zijn opgenomen in de Kantorenstrategie 2017:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst, te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Marineterrein, Oostenburg en Noordelijke IJever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is als gevolg van de dalende leegstandscijfers. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor gebieden als Schinkelkwartier, Schipholkerncorridor (samen met de regio, buurgemeenten en provincie), uitbreiding van de Zuidas aan de westkant onder en boven de A10, Arenapoort, Sloterdijk, noordelijke IJ-oever/ Hamerkwartier, kansen verdichting Overamstel/ A2/ Joan Muijskenweg en A9/ Gaasperdam. Het gaat niet om monofunctionele kantoorontwikkelingen maar om gemengde woon-werkgebieden (uitzondering: Overamstel). Samen met de regio, de buurgemeenten, stadsdeel Oost en Zuidoost wordt het gebied rond station Duivendrecht verkend.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag. Een uitstekende bereikbaarheid en goede connectiviteit met de stad zijn daarbij

voorwaarden. Het gaat om circa 10% van het te bebouwen volume voor niet-wonen functies/voorzieningen. Dit wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

In het plangebied zijn momenteel al diverse kantoren in de bestaande bedrijfsgebouwen aanwezig (32.500 m²) en het plangebied ligt in de nabijheid van station Lelylaan. Het plangebied komt daardoor in aanmerking om het kantooroppervlak met 2.000 m² uit te breiden en tevens andere functies toe te voegen (zoals wonen). Op die manier kan worden bijgedragen aan het op korte termijn flexibel inzetten van de planvoorraad op een gemengd en goed ontsloten locatie. De beoogde toename van het oppervlak kantoren met 2.000 m² is akkoord bevonden door de werkgroep Kantoren (zie paragraaf 18.1). De werkgroep vindt een uitbreiding van meer m² ook aanvaardbaar (bijvoorbeeld 4.000-5.000 m²) zolang dit niet ten koste gaat van wonen en andere voorzieningen.

3.4.7 Nota Parkeernormen Auto

Algemeen

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

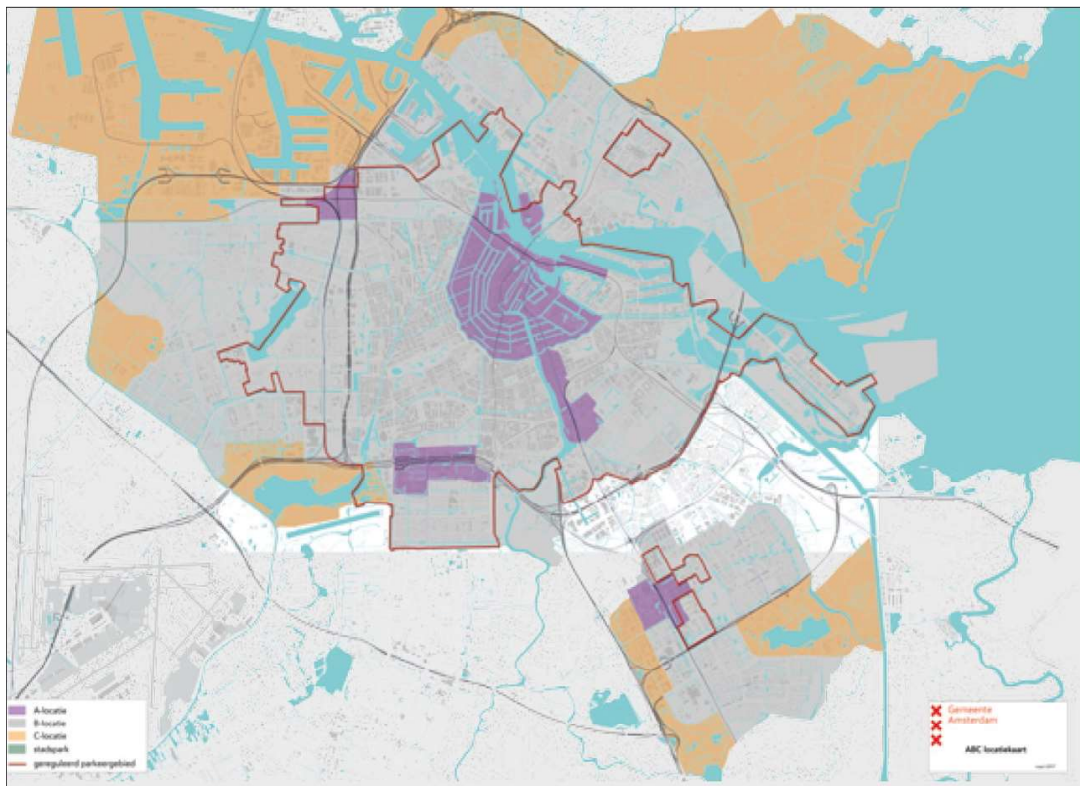
Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer

bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is. Het plangebied behoort op grond van het beleid tot een B-locatie. Voor nieuwe kantoren geldt een maximale parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo.



Afbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs en C - oranje)

Bij B-locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn als volgt:

- a. Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 1. Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 2. Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 3. Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- b. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Verankering in een bestemmingsplan

Op 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd. Tot deze wijziging kon door gemeenten gekozen worden voor het stellen van parkeernormen via bestemmingsplannen of via de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening. Als de parkeernormen via het bestemmingsplan waren geregeld golden deze als toetsingskader. Als een bestemmingsplan geen parkeerregeling kende golden voor dat gebied de parkeernormen van de Bouwverordening. Deze laatste optie is met de wijziging van de

Woningwet inmiddels uitgesloten, zodat parkeernormen nu langs de weg van het bestemmingsplan moeten worden opgelegd.

Bij het regelen van parkeren in het bestemmingsplan hoeven sinds 2014 geen exacte normen voor parkeren te worden opgenomen. Door een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro) bestaat sinds 1 november 2014 de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een verwijzing naar beleidsregels op te nemen: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels". Hierdoor kan, net zoals dit mogelijk was in de Bouwverordening, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in een bestemmingsplan.

De parkeernormering kan aldus op twee manieren via het bestemmingsplan worden geregeld:

1. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren van een minimum of maximum aantal parkeerplaatsen, met een verwijzing naar de beleidsregels van de geldende nota parkeernormen.
2. Het opnemen van een specifieke regeling voor parkeren in een bestemmingsplanregeling.

Conclusie

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met parkeernormen voor de auto. Voor het plangebied is in de algemene gebruiksregels daarom bepaald dat in geval van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden getoetst aan de parkeernormen uit de dan geldende parkeernota. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeer gelegenheid wordt gerealiseerd. Op de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien zal in hoofdstuk 6 worden ingegaan.

3.4.8 Nota parkeren fiets en scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

Het plangebied is gelegen in zone 2. In deze zone is het fietsgebruik gemiddeld.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht maar er kan ook worden gekozen voor gelijkwaardige alternatieven. De gemeente geeft bij nieuwbouw de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

De Bouwbrief 2015-130 is de leidraad voor het aantal fietsparkeerplekken ten behoeve van woningen:

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

Afbeelding: tabel aantal fietsplekken per woning bij een gemeenschappelijke fietsenstalling volgens Bouwbrief 2015-130 (bron Nota parkeren fiets en scooter)

Indien een woning groter is dan 50 m², is een individuele fietsenberging verplicht. Indien de woning kleiner is dan 50 m², mag er ook voldaan worden aan een gemeenschappelijke berging. Echter, er is ook bij woningen groter dan 50 m² een mogelijkheid voor een gezamenlijke fietsenstalling, als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging. Wanneer hiervoor gekozen wordt, is het nog wel verplicht een individuele bergingen van minimaal 2.7 m² per woning te realiseren.

Bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. De parkeernorm voor scooters is niet-bindend.

Conclusie

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met parkeernormen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid voor fietsen wordt gerealiseerd. Verder dient in het plangebied, op basis van richtlijnen, rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen bij woningen en voor scooters.

Op de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien zal in hoofdstuk 6 worden ingegaan.

3.4.9 Erfgoedagenda

In de Erfgoedagenda worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. De volgende hoofdlijnen zijn geformuleerd:

- Identiteit versterken;
- Kwaliteit waarderen;
- Met erfgoed transformeren;
- Met erfgoed de metropool verbinden.

Uit deze hoofdlijnen komt de volgende relevante actie voort: De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie. Monumenten en Archeologie (M&A) levert daarvoor de gegevens en de analyse.

In het kader van de beoogde herontwikkeling is door M&A een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Korthedshalve wordt verwezen naar paragraaf 11.1.

3.4.10 Agenda Duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid is in november 2015 vastgesteld en verwoordt de ambitie, de richting, de samenhang en de aanpak ten aanzien van duurzaamheid. In de Agenda zijn voor de stad vier transitiepaden benoemd: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad. Voor elk transitiepad geldt dat 'omdenken' de essentie is om te komen tot nieuwe manieren van productie, consumptie en distributie om zo te verduurzamen. Om de diverse doelstellingen te kunnen realiseren zal o.a. meer duurzame energie moeten worden opgewekt, meer gebruik moeten worden gemaakt van duurzame warmte en er zal sprake moeten zijn van een regenbestendige stad (o.a. rainproof, zie subparagraaf 3.4.11).

Conclusie

Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam. Er zijn verschillende manieren om de ambitie ten aanzien van duurzaamheid te realiseren. Omdat de bouwplannen voor het plangebied nog nader worden uitgewerkt is op dit moment nog niet met zekerheid aan te geven welke maatregelen er op het gebied van duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad kunnen en zullen worden toegepast en hoe deze maatregelen precies worden vormgegeven. De enige maatregel waarvan nu al wel zeker is dat deze zal worden toegepast is het plaatsen van zonnepanelen op diverse daken. Bij de nadere uitwerking van de plannen zal verder zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de ambities in de Agenda Duurzaamheid.

3.4.11 Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/Moerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

De gemeente Amsterdam heeft momenteel een Hemelwaterverordening in voorbereiding, welke naar verwachting rond de zomer zal worden vastgesteld. Na inwerkingtreding zullen bouwplannen aan de Hemelwaterverordening worden getoetst.

Conclusie

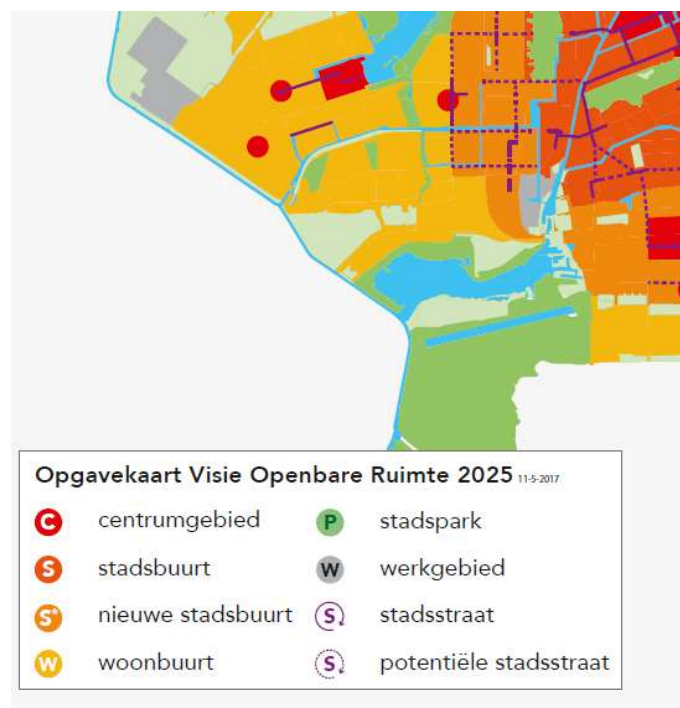
Het toepassen van voldoende maatregelen voor waterverwerking is van belang om de stad regenbestendiger te maken, ook ter plaatse van het plangebied. In het bestemmingsplan zijn echter

geen regels met betrekking tot waterverwerking opgenomen aangezien de gemeente Amsterdam een Hemelwaterverordening in voorbereiding heeft. Deze verordening zal naar verwachting eerder in werking zijn dan het voorliggende bestemmingsplan. De bouwplannen voor het onderhavige plangebied zullen dan aan de Hemelwaterverordening moeten voldoen.

3.4.12 Visie Openbare Ruimte 2025

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 een richtlijn vastgesteld voor ontwikkeling en beheer van de Amsterdamse openbare ruimte. Daarin is per zone een opgave van de openbare ruimte gedaan en er zijn vijf ambities voor de stedelijke openbare ruimte geformuleerd zodat de openbare ruimte de huiskamer is van alle Amsterdammers:

- Ambitie 1 De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik;
- Ambitie 2 De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad;
- Ambitie 3 De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd;
- Ambitie 4 De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd;
- Ambitie 5 Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave.



Afbeelding: uitsnede opgavekaart Visie Openbare Ruimte 2025

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan behoort volgens de opgavekaart tot de zone 'nieuwe stadsbuurt' terwijl de Delflandlaan is aangeduid als 'potentiële stadsstraat':

- De woningbouwambitie in de zone 'nieuwe stadsbuurt' staat of valt met nieuwe stedelijke kwaliteit in de openbare ruimte: levendige en prettig ingerichte stadsstraten, goed straatgroen en logische routes naar de bestaande woon- en stadsbuurten. In nieuwe gemengde stadsbuurten ligt de focus op het maken van stedelijke openbare ruimte van de 21e eeuw, duurzaam en klimaatbestendig.
- In (nieuwe) stadsbuurten is een groeiende vraag naar levendige openbare ruimten en

publieksfuncties. Deze kan het best een plek vinden langs het bestaande hoofdnetwerk van stadsstraten. Op de Visiekaart staan potentiële stadsstraten. Bij deze potentiële stadsstraten ligt de focus op het, in aansluiting op bestaande stadsstraten, maken van logische straatprofielen met veel ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers en een goede aansluiting op aangrenzende bebouwing met publieksfuncties.

Conclusie

Het plangebied zal door de beoogde transformatie leiden tot de toevoeging van een nieuwe gemengde stadsbuurt in dit deel van de stad. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal hier rekening mee worden gehouden aangezien er voldoende openbaar toegankelijke ruimte beschikbaar zal zijn voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Dit is mede mogelijk doordat parkeren in een gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd. Door het realiseren van diverse semi-openbare daktuinen wordt de dynamiek van de stad bovendien ondersteunt.

3.5 Stadsdeelbeleid

3.5.1 Gebiedsplan 2018 Slotervaart & Sloterplas

Het gebiedsplan is op 6 december 2017 vastgesteld door de bestuurscommissie in stadsdeel Nieuw-West. In het gebiedsplan zijn zes prioriteiten met maatregelen aangegeven. Eén van de prioriteiten is om de nieuwe stad in evenwicht te hebben. Doordat de crisis voorbij is en bij woningcorporaties weer ruimte is om te investeren in de vernieuwing van Nieuw-West werken de corporaties en de gemeente samen aan de zo genoemde “aanpak ontwikkelbuurten”. In deze investeringsaanpak wordt verkend waar en op welke manier woningen vervangen moeten worden, op welke locatie woningen bijgebouwd kunnen worden, hoeveel voorzieningen er moeten komen en hoe de leefomgeving verbeterd kan worden.

Over het Koningin Wilhelminaplein is in het Gebiedsplan vermeld dat het gebied de afgelopen jaren bij vastgoedpartijen in de belangstelling is gekomen. In 2015 was er nog sprake van losse projecten waarbij kantoren naar woningen werden omgebouwd. Inmiddels is er bij projectontwikkelaars interesse om hele kantoorstroken om te vormen naar gemengde woon-werk panden. Deze grootschalige transformatie heeft consequenties voor het totale gebied. In 2018 zal onderzocht worden welke maatregelen er moeten worden genomen om het gebied aantrekkelijk te maken om de grote vraag naar woningen te kunnen realiseren. Zo moet er misschien ruimte worden gereserveerd voor voldoende maatschappelijke voorzieningen zoals bijvoorbeeld een basisschool etc. Zodra de plannen iets concreter zijn zullen bewoners en ondernemers bij de planvorming worden betrokken. Verder is in het Gebiedsplan vermeld dat de bereikbaarheid van het Koningin Wilhelminaplein dringend moet worden verbeterd. De rotonde bij het Delflandplein moet veiliger en aan de achterkant van het plein zorgt het laden en lossen voor veel overlast en oponthoud voor het doorgaande verkeer.

Conclusie

Het plangebied is in het gebiedsplan benoemd als locatie waar transformatie naar gemengde woon-werkplanden plaatsvindt. Ook wordt er rekening gehouden met enkele publieke functies in de plinten.

Hoofdstuk 4 Herontwikkeling

4.1 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Noordstrook - Koningin Wilhelminaplein

Naar aanleiding van de wens om het plangebied te transformeren en in het belang van een integrale stedelijke ontwikkeling heeft de gemeente voor het plangebied een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld (zie bijlage 1). Het SPvE is op 27 maart 2018 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel Nieuw-West vastgesteld. In het SPvE staan de gemeentelijke randvoorwaarden voor ontwikkeling van het gebied. De gestelde randvoorwaarden borgen de integraliteit en de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. De randvoorwaarden hebben onder andere betrekking op de bebouwing, het programma en de openbare ruimte van de locatie. Gesteld is dat een aantal randvoorwaarden juridisch zal worden vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan omdat de herontwikkeling/transformatie van de noordzijde van het Koningin Wilhelminaplein niet past binnen de kaders van het huidige bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan dient conform de uitgangspunten van dit SPvE te worden opgesteld en ter vaststelling te worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Op basis van het SPvE is gestart met de verdere uitwerking van de plannen voor de herontwikkeling. Naar aanleiding van de behandeling in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit is gebleken dat de planvorming voor wat betreft het Fashion House diende te worden aangepast ten opzichte van het door het dagelijks bestuur van het stadsdeel Nieuw-West vastgestelde SPvE. Hiervoor is een oplegnotitie van het SPvE opgesteld (zie bijlage 2). In dit hoofdstuk is ingegaan op zowel het SPvE als op de oplegnotitie van het SPvE (naar aanleiding van de behandeling in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit).

4.1.1 Aanleiding en doelstelling

In 2016 hebben de Kroonenberg groep en Boelens de Gruyter aangegeven het bedrijfsverzamelgebouw 'Berghaus Plaza', gelegen in het Koningin Wilhelminaplein te willen transformeren. Het voorstel tot transformatie was een optopping van het huidige Berghaus Plaza met daarin overwegend woningbouwprogramma. Het op zichzelf staande initiatief was ruimtelijk lastig in de context van de omgeving te plaatsen. In het belang van een integrale stedelijke ontwikkeling is daarom voorgesteld de gehele bebouwingsstrook, gelegen aan de noordzijde van het KW-plein te onderzoeken, en hier een integraal ontwikkelkader voor te maken.

Gezien de blijvend sterke vraag naar bedrijfsruimte in de bestaande karakteristieke panden, hebben de ontwikkelaars de voorkeur de volumes van de bestaande gebouwen te behouden voor bedrijfsfuncties. Dit sluit goed aan bij de gemeentelijke ambitie voor het gebied om naast het toevoegen van woningbouw en (maatschappelijke) voorzieningen de bestaande werkfunctie te behouden en te versterken. De nieuwe ontwikkeling bestaat uit een combinatie van nieuwbouw kantoren, woningbouw en transformatie van het Berghaus Plaza naar een woon-werk gebouw. Het ruimtelijk concept bestaat uit een reeks opgetilde schijven die zich op, of boven de bestaande bebouwing bevinden en georiënteerd zijn op de zowel het Koningin Wilhelminaplein als de Schipluidenlaan. Omdat het initiatief in de basis past binnen de kaders en ambitie van de Ringzone (verdichten, transformeren tot centrum-stedelijk milieu, en het realiseren van de woningbouwopgave), is de gemeente Amsterdam in gesprek gegaan met de ontwikkelende partijen. Aangegeven is dat bij de ambitie tot het toevoegen van woningbouw op deze schaal, er een integrale ontwikkeling voor de gehele bedrijvenstrook moet komen. Samen bezitten de twee ontwikkelaars een aanzienlijk deel van de grond binnen het plangebied. Door het toevoegen van nieuwe bebouwing boven de bestaande bebouwing ontstaat een gemengd woon-werk milieu, met naast de bestaande werkvoorraad van circa 32.000 m² een toevoeging van maximaal 700 woningen/woonruimten. In de plinten is ruimte voor bedrijvigheid, horeca en gemeenschappelijke ruimtes. Parkeren gebeurt in principe grotendeels onder maaiveld, uit het zicht van de openbare ruimte.

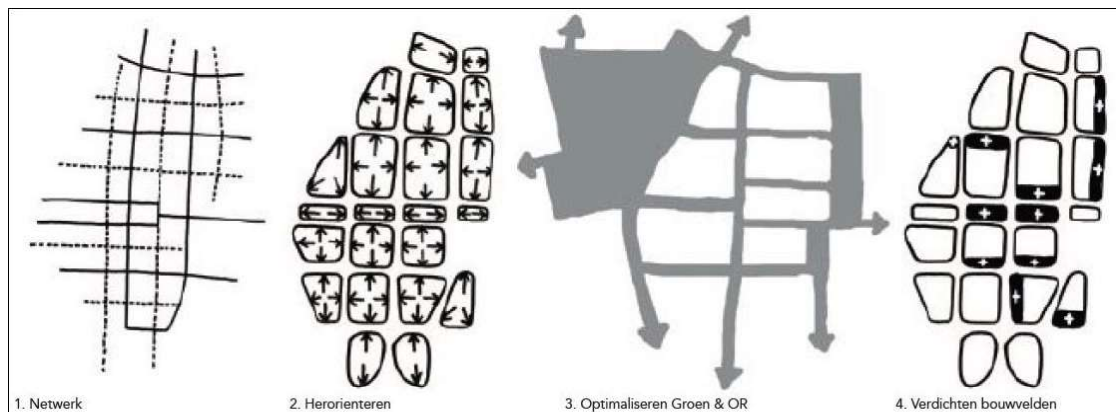
4.1.2 Visie

Het plangebied ligt in de wijk Westlandgracht in de Ringzone-West. De Ringzone-West is een gebied in beweging. Het is één van de locaties in de gemeente Amsterdam waarin fors kan worden verdicht, en het centrummilieu een 'sprong over de ring' kan maken. De ambitie voor de Ringzone-West is de transformatie tot een hoogstedelijk woon-werk milieu. Hiervoor zijn een aantal uitgangspunten benoemd. Als verdieping vanuit 'Koers 2025' is er middels de gebiedsuitwerking Ringzone-West een ruimtelijke verkenning gedaan naar dit gedeelte van de stad. Deze visie heeft geresulteerd in het Ontwikkelkader voor de Ringzone-West. Dit Ontwikkelkader geeft de mogelijkheden en randvoorwaarden weer voor de woningbouwopgave en de daarmee gepaard gaande kwaliteitsimpuls voor infrastructuur in de Ringzone-West.

Ringzone-West

De ruimtelijke visie voor transformatie van de Ringzone bestaat uit vier basisprincipes, vormgegeven in diagrammen.

1. Het realiseren van een helder en fijnmazig raamwerk, voor sterke verbinding binnen de Ringzone en met het centrummilieu en de tuinstedelijke omgeving;
2. Het heroriënteren van de bouwvelden, richting de hoofdstraten en wegen;
3. De inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte en de groenstructuur optimaliseren en waar onderbroken herstellen;
4. Het op aangewezen plekken verdichten van bebouwing.



Afbeelding: vier basisprincipes voor transformatie weergegeven in diagrammen (bron: SPvE)

Hoogbouw

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is de Ringzone aangewezen als hoogbouwzone. In de ontwikkelstrategie Koers 2025 van de Gemeente Amsterdam wordt de Ringzone-West als verdichtingsgebied aangewezen. In de Ringzone-West is een duidelijke bundeling van hoogbouw waarneembaar langs de grote infrastructuurbundels, en op de knooppunten daarvan. Denk aan de torens in het Rembrandtpark of het World Fashion Center aan de A10. Ook langs de Cornelis Lelylaan en de kruisingen met het spoor is forse hoogbouw aanwezig. Visie is het versterken van deze lijnen en kruispunten door hoogbouw, en het meer luwere karakter van de achterliggende wijken behouden.

Noordstrook KW-plein

bestemmingsplan_Noordstrook Koningin Wilhelminaplein (vastgesteld)

Met de realisatie van het 'Podium Lelylaan' vormt er zich van station Lelylaan tot aan het Surinameplein een nieuwe (middel)hoogbouwzone die voorkanten en entrees creëert aan de Cornelis Lelylaan en de Schipluidenlaan (tegenover het KW-plein). Juist het principe van het creëren van entrees aan de straten is kenmerkend voor de transformatie die er nu in de Ringzone-West gaande is. De meeste wijken zijn introvert, en naar binnen gekeerd. Bebouwing langs de randen staat met de rug naar de doorgaande straten en gaat hiermee geen relatie aan. Net als de huidige situatie in het plangebied. De entrees van de huidige bedrijfsgebouwen zijn enkel georiënteerd op de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein, met als gevolg een achterkantsituatie gezien vanuit de Schipluidenlaan.

Met de ambitie om de Ringzone-West tot een stedelijk woon-werk milieu te transformeren, wordt de oriëntatie van de entrees omgeklapt en geheroriënteerd naar de zijde van de Schipluidenlaan. Hiermee krijgt het plangebied een relatie met het Podium, waar aan beide zijden van de straat entrees georiënteerd zijn. Daarnaast blijven de huidige entrees aan de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein gehandhaafd, waardoor er een alzijdig ontsloten gebied ontstaat. Een belangrijke voorwaarde voor het creëren van een stedelijk woon-werk milieu, is dat er een fijnmazig netwerk is waardoor er zonder grote barrières tussen de verschillende gebieden heen bewogen kan worden. Het versterken van het voetgangersnetwerk door het maken van nieuwe verbindingen is één van de belangrijkste opgaven voor de Noordstrook. Door het toevoegen van langzaam verkeersroutes over het water naar het Podium Lelylaan ontstaat er een wisselwerking tussen de voorzieningen die Podium Lelylaan biedt, en het groene, recreatieve karakter van het hart van het Koningin Wilhelminaplein.

Ruimtelijk biedt deze locatie de mogelijkheid tot flinke verdichting. De realisatie van het Oranjekwartier en de Gerrit Mannourystraat geven een aanleiding tot het verdichten van de noordelijke rand van het Koningin Wilhelminaplein, in aansluiting op het Podium Lelylaan. De oostzijde van het plangebied, rond de Delflandlaan biedt mogelijkheid tot hoogbouw en aansluiting met de hoogbouwontwikkelingen rond de Delflandlaan (zoals het Oranjekwartier en West Beat in het Podium). De westzijde van het plangebied, richting station Lelylaan, zal meer moeten verhouden tot de bestaande bebouwing die tussen de 25 en 35 meter bouwhoogte heeft.

De uitgangspunten voor de bebouwing zijn als volgt:

- Een nieuwe ontwikkeling geeft voorkant en voordeuren aan de Schipluidenlaan en geeft het gebied een alzijdige oriëntatie;
- Een nieuwe ontwikkeling faciliteert een fijnmazig netwerk in voetgangersroutes tussen het groene hart van het Koningin Wilhelminaplein en het Podium;
- Parkeren zal in de nieuwe situatie op het kavel, uit het zicht van de openbare ruimte worden opgelost.

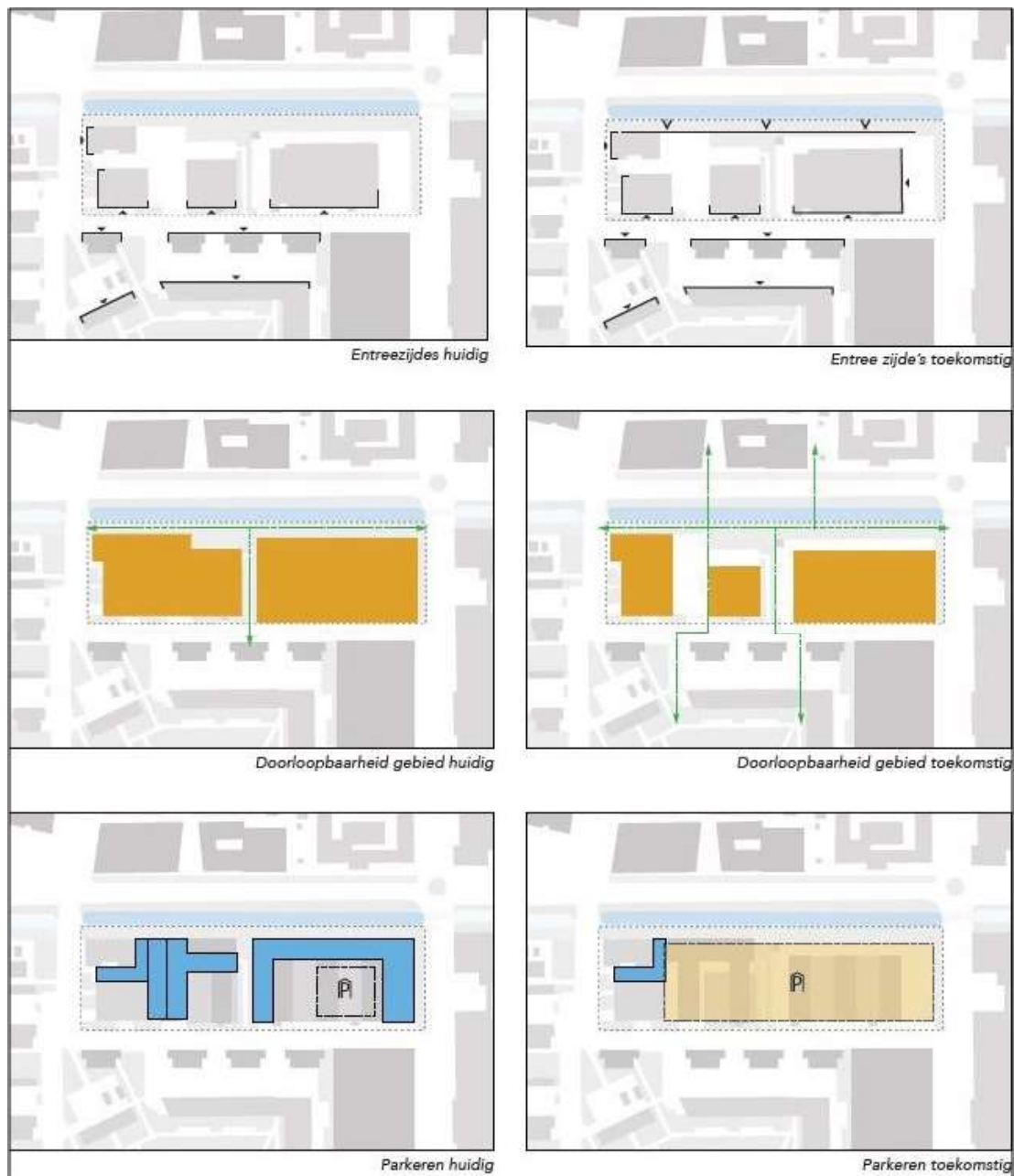
Ambitie

De ruimtelijke ambitie voor het gebied is helder: transformatie tot een centrumstedelijk woon/werk milieu van hoge kwaliteit. De uitgangspunten faciliteren een beter openbare ruimte netwerk, alzijdige bebouwing en minder auto dominantie in het gebied.

Voor de bebouwing in het gebied ligt de ambitie net zo hoog. Het nieuwe kantoorgebouw aan de kop kenmerkt zich door moderne architectuur, een grote flexibiliteit in plattegronden (adaptief), een grote mate van comfort voor de gebruiker, veel daglichttoetreding en royale verdiepingshoogtes (minimaal 3,50 meter bruto, bij voorkeur 4,00 meter).

De woongebouwen kennen naast een diversiteit in groottes en huursegmenten ook een grote variatie in woonconcepten en diversiteit in plattegronden. Een deel van de woningen/woonruimten kan éénzijdig georiënteerd zijn mits voldoende breed, royaal in daglichttoetreding en met kwalitatief goede

buitenruimtes. Daarnaast is de vraag waar je woont belangrijk, en hoe je thuiskomt. Indien er corridor ontsluitingen worden toegepast is het belangrijk dat deze voldoende maat en daglichttoetreding hebben, passend bij de ambitie voor de woningen. Smalle, lange hotel-achtige corridors zijn ongewenst.



Afbeelding: ambities voor het plangebied in de toekomstige situatie, afgezet tegen de huidige situatie

De architectuur voor de nieuw toe te voegen bebouwing wijkt wezenlijk af van de bestaande bouw. Er ontstaat op deze manier een contrast tussen oud- en nieuwbouw. De oudbouw wordt gekenmerkt door horizontale vloerranden en de grote glaspartijen met een regelmatige, verticale ritmiek. De nieuwbouw is

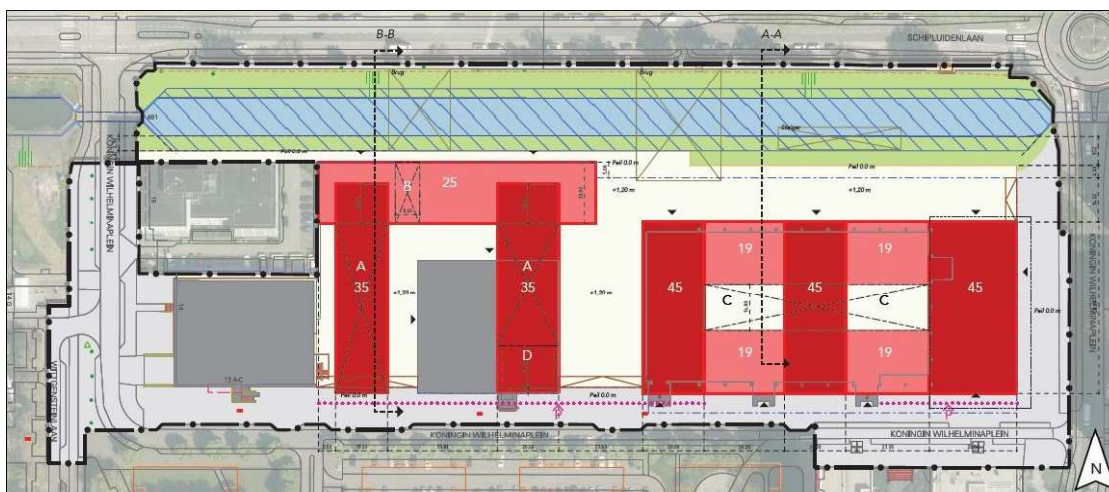
'licht en luchtig' en kenmerkt zich door gebruik van lichte materialen als aluminium en glas.

Het openbaar gebied kenmerkt zich door sociale veiligheid, verblijfskwaliteit en hoogwaardig materiaalgebruik, dat mooi en duurzaam verouderd. Tevens biedt het met luie trappen en flauwe hellingbanen een grote mate van comfort aan de gebruikers. De daken van de bebouwing worden zoveel mogelijk groen (intensief of extensief) ingericht, en ook op de parkeergarages wordt groen gefaciliteerd. Rainproof en watercompensatie zijn met deze verdichtingsopgave belangrijke thema's.

4.1.3 Planbeschrijving

Originele bebouwingsconcept

De ontwikkelaars hebben voor het gebied een bijzonder bebouwingsconcept voorgesteld, waarbij de volumes van de bestaande bedrijfsgebouwen gehandhaafd blijven. Deze hebben een historie in het gebied, en geven de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein een sterk karakter.



Afbeelding: weergave bebouwingsconcept conform het SPvE (bron: SPvE)

De nieuwe bebouwing zal worden toegevoegd boven de huidige bebouwing. Door een serie schijven op te tillen en vervolgens op en over de huidige bebouwing te plaatsen ontstaat er een tweede laag in de stedelijke structuur en een sterke mix tussen het nieuw te ontwikkelen wonen en de te handhaven gebouwen. Deze vijf schijven bestaan uit zes tot acht bouwlagen en staan opgetild op of boven de bestaande situatie. De maximale bouwhoogte komt daarmee op 35 meter in het westelijk deel en 45 meter in het oostelijk deel. Daar waar de bestaande gebouwen Berghaus Plaza en Fashion House en de nieuwe bebouwing elkaar raken, is de eerste nieuwe verdieping teruggelegd t.o.v. van de overige bebouwing, om zo te fungeren als voeg en de gelaagdheid tussen oud en nieuw te versterken. Aan de oostzijde van het huidige Berghaus Plaza wordt als eerste schijf een kantoorvolume ontwikkeld. Dit kantoorgebouw zal de huidige kantoorfunctie van het Berghaus Plaza grotendeels overnemen. Het bestaande gebouw van Berghaus Plaza wordt getransformeerd naar een combinatie van wonen en/of werken. Om dit mogelijk te maken zal een grote vide in het gebouw worden gerealiseerd. De nieuwe kantoor schijf naast Berghaus Plaza wordt aan de zijde van de Delflandlaan ontsloten.

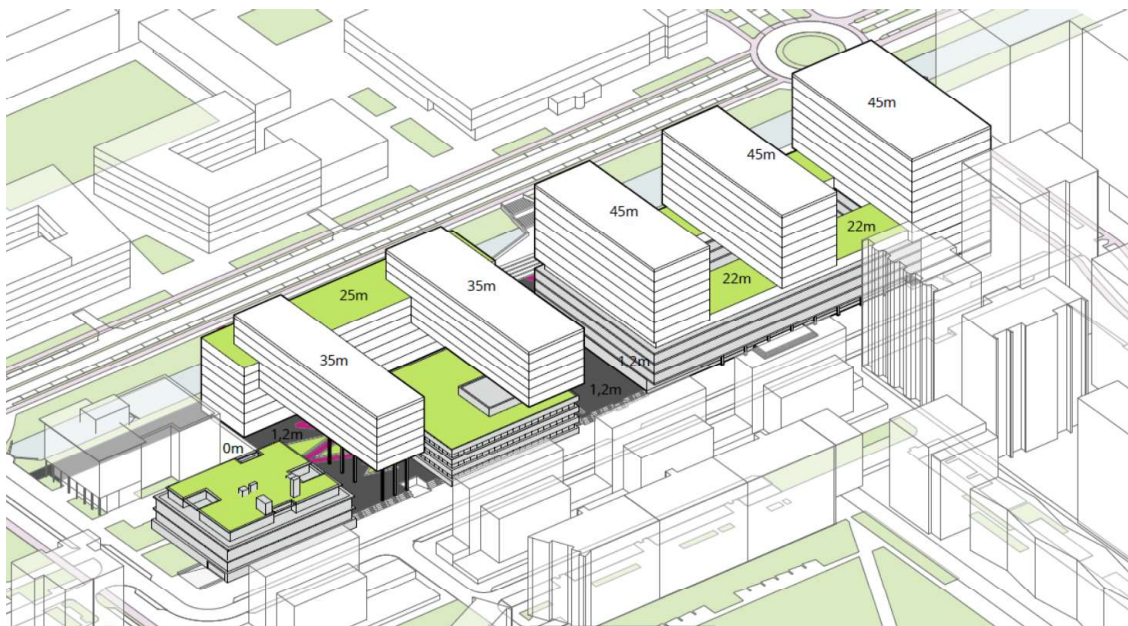
De nieuw toe te voegen woningen/woonruimten worden aan de noordzijde ontsloten, aan de zijde van de Schipluidenlaan. Hiervoor worden de twee westelijke schijven aan elkaar gekoppeld en ontsloten in een gebouw dat de rooilijn van het pand Koningin Wilhelminaplein 18 aan de waterzijde oppakt. Het nieuwe

gebouw heeft een bouwhoogte van maximaal 25 meter, om zo de ruimtelijke relatie met de overzijde van de Schipluidenlaan in balans te houden.

Door het woonprogramma aan de noordzijde te ontsluiten en de ontsluiting van de bedrijfspanden aan de zuidzijde te laten, ontstaat een gebied met een alzijdige uitstraling, ook naar de Schipluidenlaan toe. Hiermee verdwijnt de 'achterkant' situatie aan de Schipluidenlaan en transformeert deze naar een voorkant situatie, passend bij de centrumstedelijke ambitie voor de Ringzone-West. Door de toe te voegen schijven in de noord-zuid richting te oriënteren ontstaat voldoende licht en lucht ten opzichte van de bestaande en nieuwe bebouwing aan de zuidzijde (Gerrit Mannourystraat).

De parkeergarages zullen worden ontwikkeld als twee half verdiepte aaneengesloten, maar separate garages voor de verschillende ontwikkelingen. Uitgangspunt hiervoor is dat de entrees naar de garages ontsluiten op de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein, en niet op de Delflandlaan, vanwege de nabijheid van de rotonde met de Schipluidenlaan.

De half verdiepte garages sluiten aan op de bestaande garages/kelders van de panden en vormen daarmee één parkeerlaag door het gehele gebied. Het gehele maaiveld zal maximaal 1,20 meter worden opgetild ten opzichte van het peil aanliggend maaiveld. Het dek wordt openbaar toegankelijk door middel van luie trappen en flauwe hellingbanen.



Afbeelding: impressie bebouwingsconcept in vogelvlucht, gezien vanuit het zuidwesten

Afwijkingen ten opzichte van het bebouwingsconcept van het SPvE (Oplegnotitie SPvE)

Zoals in het begin van paragraaf 4.1 is aangegeven wordt voor de woonblokken bij het Fashion House afgeweken van het SPvE naar aanleiding van de behandeling in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Dit leidt er toe dat de beoogde nieuwbouw op het perceel van het Fashion House anders zal worden vormgegeven. De belangrijkste wijziging is dat het 23 meter hoge langsblok aan de zijde van de Schipluidenlaan deels is komen te vervallen. In plaats van een langsblok worden de twee schijven aan de zijde van de Schipluidenlaan verbreed door twee lagere gedeeltes met ieder een bouwhoogte van 19 meter en een footprint van 22 meter. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor groen aan de noordzijde van

het gebied en worden de doorwaadbaarheid en zichtlijn van noord naar zuid verbeterd.



Afbeelding: weergave bebouwingconcept met de genummerde afwijkingen SPvE ter plaatse van Fashion House (bron: notitie afwijking envelop SPvE Fashion Plaza)

De afwijkingen ten opzichte van het SPvE zijn als volgt, waarbij de nummering correspondeert met de nummers in de voorgaande afbeelding:

1. Diepte footprint aan de noordzijde van 20 naar 22 meter.
2. Kop oostzijde ligt circa 2 meter terug.
3. Hoogte voet aan noordzijde van 25 naar 19 meter.
4. Oost- en westblok zijn circa 7 meter in noordrichting verlengd en liggen op de rooilijn.
5. Doorgang verschuift circa 6 meter naar het oosten en is circa 20 meter breed, vanaf de 5e verdieping verbreedt de opening zich naar circa 28 meter.
6. Kop westgevel is circa 5 meter ingekort.
7. Gehele oostblok is circa 6 meter naar het westen verschoven.
8. Het oostblok is verbreed van 20 naar 21,4 meter.
9. De maximale hoogte is verhoogd van 35 naar 36,5 meter, de minimale (niet te bebouwen) vrije hoogte is verruimd van 15 naar 16,5 meter.
10. Het westblok is vanuit het hart verbreed van 17 naar 17,35 meter.



Afbeelding: weergave eindbeeld bebouwingconcept SPvE ter plaatse van Fashion House (bron: notitie afwijking envelop SPvE Fashion Plaza)

Programma

Het plan maakt de realisatie van maximaal 58.000 m² BVO (exclusief halfverdiepte kelderverdieping) mogelijk naast 32.500 m² te behouden bestaande bebouwing. Het maximaal totaal programma in het plangebied bedraagt daarmee 90.000 m² BVO. Het nieuw toe te voegen programma zal zich hoofdzakelijk manifesteren in woningbouw, met een aantal commerciële/maatschappelijke voorzieningen in de plinten. Plinten in de nieuw te bouwen bouwblokken dienen mede daarom een minimale bruto verdiepingshoogte van 4,5 meter te hebben.

Het plan maakt het mogelijk tussen de 500 en 700 woningen/woonruimten in verschillende segmenten toe te voegen: 20% van de ontwikkeling valt in het sociale huur segment, 40% middeldure huur conform het 'Actieplan meer middeldure huur' en 40% vrije sector huur/koop.

De footprint en hoogtes laten een maximaal programma van 93.400 m² BVO toe. Afhankelijk van het te realiseren woningbouwprogramma in aantallen segment en woninggrootte kan het surplus aan BVO's worden ingezet om de kwaliteit van het woningbouwprogramma te verbeteren.

In de bebouwing is ruimte voor circa 6.000 m² aan commerciële- en maatschappelijke voorzieningen en horeca. Daarvan kan maximaal 1.500 m² worden bestemd voor detailhandel en horeca

Verkeer en parkeren

Aan de realisatie van het ten noorden gelegen project Podium Lelylaan, zit een forse verkeerskundige wijziging verbonden met gevolgen voor de ontsluiting van het KW-plein doordat de oprit naar de Cornelis Lelylaan en de A10 West komt te vervallen. Ter vervanging is recent een rotonde op de Schipluidenlaan ter plaatse van de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein aangelegd. Via deze rotonde kan men via de nieuwe Willem Frogerstraat de Cornelis Lelylaan oprijden. Voor het overige blijft de verkeersstructuur in en rond het plangebied gelijk. Wel zal er tweerichtingsverkeer gaan plaatsvinden op de volledige rijweg van het Koningin Wilhelminaplein. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de verkeersafwikkeling.

De parkeervraag zal volledig in een verdiepte, of een half-verdiepte parkeergarage gerealiseerd worden. Dit betekent dat er ten opzichte van het maaiveld een maximale verhoging van 1,20 meter toelaatbaar is. Het verhoogde dek is openbaar toegankelijk en te bereiken met luie trappen (minimaal 1:3) en flauwe

hellingbanen (minimaal 1:25).

Het gebied kent een vrij hoge parkeerdruk. Uitgaande van de parkeerbalans voor het Koningin Wilhelminaplein is er weinig tot geen ruimte in openbaar gebied om de parkeerbehoefte voor bezoekers van het gebied op te vangen. Deze dient voor een substantieel deel op eigen terrein in de garage te worden opgevangen. Hiervoor kan worden gerekend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

In de Nota parkeernormen fiets en scooter wordt o.a. een voorkeur uitgesproken voor gezamenlijke stallingen bij realisatie van woningen. Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. De gemeente Amsterdam heeft als gelijkwaardig alternatief een voorkeur voor een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Zo wordt voorkomen dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.

Openbare ruimte

Het opgetilde maaiveld binnen het plangebied is in eigendom / erfpacht van de ontwikkelende partijen, en zal door hen worden ingericht en beheerd. Dit deel krijgt een openbaar karakter met een verblijfskwaliteit. De twee op het zuiden georiënteerde pleinen aan de straat van het Koningin Wilhelminaplein lenen zich prima voor verblijven. Het overige deel binnen de plangrens, waaronder de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein, zal worden ingericht conform gemeentelijk beleid (Puccini).

Het plangebied dient een goede verbinding te krijgen met het Podium en station Lelylaan. Om een fijnmazig netwerk te garanderen, is het uitgangspunt twee nieuwe voetgangersbruggen over de singel naar de Schipluidenlaan te leggen. De bruggen zouden naast een verbindende functie ook een verblijfskarakter kunnen hebben, met een oriëntatie op de zon.

Het blauwe-groene systeem moet qua maat intact blijven en versterkt worden in verband met de ruimtelijke aantrekkelijkheid en de ecologische waarden. Vanwege watercompensatie dient rekening gehouden te worden met een verbreding van het water. Hiervoor is op de plankaart een zoekgebied weergegeven. Uitgangspunt is dat ten opzichte van het toegevoegde verhard oppervlakte, er 10% aan wateroppervlakte gecompenseerd dient te worden. Punctuele verblijfsplekken aan het water zijn wenselijk.

4.2 Nadere uitwerking

4.2.1 Hoogbouw effectrapportage (HER)

In het plangebied wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een hoogte van meer dan 30 meter. Gelet op de Structuurvisie is in dat geval een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) gewenst (zie paragraaf 3.4.1). Door KCAP Architects & Planners is daarom een HER opgesteld waarin is ingegaan op onder meer de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van het beoogde plan, de aansluiting op de openbare ruimte, de bezonning en windhinder (d.d. 18 juli 2018, zie bijlage 3). Uit de HER blijkt het volgende:

- Effecten op skyline Amsterdam: Het plan is herkenbaar door een reeks volumes op en naast de bestaande bebouwing. Er ontbreken echter hoogteaccenten die zich duidelijk onderscheiden van de omgeving of het project zelf. Het effect op de skyline van de stad is daarom zeer beperkt.
- Effecten op skyline directe omgeving: Doordat er geen uitgesproken hoogteaccenten in het plan aanwezig zijn is de maximale bouwhoogte van 45 meter aanzienlijk lager dan de hoogteaccenten in de directe omgeving. Hierdoor eist het project geen aandacht op in het stedelijk beeld, hoewel het

- vanaf een aantal punten wel aanwezig is. De beoogde nieuwbouw gaat subtiel op in het stadsbeeld.
- Effecten op het zicht vanaf straatniveau: Het plan wordt op verschillende zijden begrensd door hogere bebouwing waardoor de bebouwing van het plan geen aandacht opeist en nauwelijks zichtbaar is van buitenaf. Daarnaast belemmert het groene karakter van Amsterdam Nieuw-West met de vele bomen het zicht op hoogbouw. Vanaf dichtbij wordt de bebouwing zichtbaar, zoals vanaf de Pieter Calandlaan, zonder dominant te worden.
 - Zicht, privacy en afstand: Het plan wordt aan verschillende zijden omgeven door hogere bebouwing. Het zicht vanuit de kantoorstorens op de woonblokken wordt voor een groot deel afgeschermd door het nieuwe kantoorblok op de kop. De oriëntatie van de woonblokken is haaks op de straat. Hierdoor ontstaat relatief veel privacy in de woningen en privé buitenruimten van de woningen. Vanuit enkele kantoren is er zicht op de collectieve daktuinen. De afstand is echter groot genoeg om geen overlast te ervaren.
 - Straatbeeld: Het blok manifesteert zich alzijdig. Aan de rijweg van het Koningin Wilhelminaplein zorgt de bestaande bebouwing voor een actieve plint. De haaks op de straat staande nieuwe volumes zorgen voor lucht en licht in de straat. Aan de Schipluidenlaan zorgen ze voor accentuering van de weg, met een belangrijke markering op de hoek Schipluidenlaan/Delflandlaan.
 - Aansluiting op de openbare ruimte: De ontwikkeling zet in op verbindingen met de omgeving en het maken van een (semi) openbare plek die door bewoners en bezoekers van het gebied gebruikt kan worden. Door de twee bruggen en de vele toegangen opent het gebied zich naar de omgeving, terwijl de begane grond door programmering met verschillende typen voorzieningen zorgt voor meer levendigheid, beter toezicht en dus een veiligere en aantrekkelijkere openbare ruimte.
 - Bezonning: Er is een onderzoek naar bezonning uitgevoerd. Samengevat ondervinden de woningen rondom het plangebied weinig tot geen hinder van de nieuwe ontwikkeling qua bezonning. Enkele kantoren ten oosten van het plan vallen in de avonduren wel in de schaduw. Aandachtspunt is de programmering van de openbare ruimte aan het waterfront en tussen het Fashion House en Berghaus Plaza.
 - Windhinder: Er is door Deerns Nederland B.V. een onderzoek naar windhinder uitgevoerd (projectnummer RNL160.04741.00.0001, d.d. 5 juli 2018, zie bijlage 1 van de in bijlage 3 opgenomen HER). De conclusie van het windhinderonderzoek is dat het plan over het algemeen niet leidt tot een matig of slecht windklimaat in het plangebied, hoewel op enkele plekken wel hinder kan optreden. In het grootste deel van het plangebied waar het windklimaat direct door de herontwikkeling wordt beïnvloed wordt de kwaliteitsklasse A ('goed' voor langdurig zitten) of B ('goed' voor slenteren) bevonden. Ook ter plaatse van de mogelijke terraszone is de verblijfsklimaat over het algemeen goed. Op enkele plekken rondom de nieuwbouw is het risico op gevaarlijke situaties substantieel, geacht, met name aan de oostkant van Berghaus Plaza. Dit windgevaar wordt echter veroorzaakt door de omringende (bestaande) bebouwing en niet door de beoogde nieuwbouw.

Op basis van de HER kan worden geconcludeerd dat het plan landschappelijk en stedenbouwkundig gezien goed inpasbaar is. Wel zullen er ten tijde van de uitvoering maatregelen worden getroffen om zo het risico op gevaarlijke situaties met betrekking tot de windhinder te voorkomen.

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan heeft een gebouweigenaar buiten het plangebied zorgen geuit over het voorkomen van windhinder en windgevaar. Deze gebouweigenaar heeft bovendien bestreden dat hinderlijke en gevaarlijke situaties zich in de huidige situaties voordoen, zoals wordt geïmpliceerd in de conclusies van het windhinderonderzoek. De eigenaar heeft daarom verzocht om windhinder en windgevaar in de toekomst te voorkomen. Naar aanleiding van de zienswijze is door Deerns Nederland B.V. een analyse van het eerdere windhinderonderzoek uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat door de opzet van het onderzoek en de visualisatie van de resultaten, een te negatief beeld is ontstaan van het windklimaat ten oosten van het plangebied:

- De nauwkeurigheid van de resultaten aan de rand van het onderzoeksgebied is onvoldoende voor het trekken van eenduidig conclusies.
- De resultaten waren weergegeven voor het verhoogde looppniveau rondom de nieuwbouw. Hierdoor

werd de windsnelheid op het lager gelegen straatniveau overschat.

Om de situatie aan de oostzijde van het plangebied te onderzoeken zijn door Deerns Nederland B.V. aanvullende CFD simulaties uitgevoerd. Dit is weergegeven in aanvullend windhinderonderzoek (projectnummer RNL160.04741.00.0001, d.d. 6 november 2019, zie bijlage 4). De conclusie van het aanvullende windhinderonderzoek luidt dat het windklimaat voor de activiteiten doorlopen en slenteren grotendeels goed is en dat er geen significant risico op windgevaar bestaat.

4.2.2 Duurzaamheid

Bij de nadere uitwerking van de plannen wordt gestreefd naar het toepassen van enkele duurzame maatregelen. Vooralsnog wordt gedacht aan:

- a. Woningen
 - 1. Warmte koude opslag in de bodem;
 - 2. Warmtepompen voor warmtapwater en verwarming in elke woning;
 - 3. PV cellen om te voldoen aan de EPC eis van de gemeente Amsterdam;
 - 4. Goede isolatie;
 - 5. Balansventilatie met 95% warmteterugwinning.
- b. Kantoor
 - 1. Warmte koude opslag in de bodem;
 - 2. Warmtepompen voor verwarming en koeling;
 - 3. Goede isolatie;
 - 4. Balansventilatie met 70% warmteterugwinning;

De genoemde maatregelen zijn nog niet definitief en worden mogelijk nog aangepast of aangevuld. De enige maatregel die momenteel wel al zeker is, is het plaatsen van PV cellen op diverse daken. Ook zal er bij de herontwikkeling van het plangebied rekening worden gehouden met het toepassen van rainproofmaatregelen (zie ook paragrafen 3.4.11 en 15.3).

Hoofdstuk 5 MER / MER(boordelings)plicht

5.1 MER beoordelingsplicht

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r. De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:
 - a. de aard van de voorgenomen activiteit;
 - b. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
 - c. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
 4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de toevoeging van maximaal 58.000 m² BVO, waarvan maximaal 700 woningen/woonruimten. De herontwikkeling is daarmee te beschouwen als 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' als bedoeld onder 11.1 van de D-lijst. De drempelwaarde voor een stedelijk ontwikkelingsproject bedraagt:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen, of,
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het programma dat met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is beduidend lager dan de drempelwaarde zodat voor de herontwikkeling een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is. In de omgeving zijn weliswaar projecten (Podium Lelylaan) met mogelijke raakvlakken op het gebied van ruimtelijke effecten, maar er is geen ruimtelijke of functionele samenhang tussen de beide projecten. Het onderhavige project is dan ook een autonome ontwikkeling. Niettemin wordt in de vormvrije m.e.r.-beoordeling gezien of en in welke mate sprake zal zijn van een samenloop van effecten en zo ja, of deze aanvaardbaar zijn.

5.2 Vormvrije MER-beoordeling

5.2.1 Kenmerken van de activiteit

De initiatiefnemers beogen om de huidige strook met bedrijfsverzamelgebouwen te transformeren naar een gemengd woonwerkgebied dat zowel overdag als 's avonds intensief wordt gebruikt. De herontwikkeling van het plangebied draagt op die manier bij aan de verdere uitrol van het centrumgebied. De Amsterdamse binnenstad heeft een verhouding van wonen en werken van ongeveer 1:1 met een kleine nadruk op werken. Dit is een bewezen, werkende mix die leidt tot stedelijkheid en levendigheid. Deze verhouding wonen/werken wordt in het plangebied als streven gehanteerd door de toevoeging van woningen (uitgangspunt is maximaal 700 woningen/woonruimten), uitbreiding van het kantoorareaal met 2.000 m² (naar maximaal 34.500 m²) en de toevoeging van 6.000 m² plintfuncties. Door deze mix aan functies wordt de Ringzone-West functioneel verbonden met het centrumgebied binnen de A10.

De functies wonen, kantoren en de commerciële functies verhouden zich goed tot elkaar en leveren geen hinder op, ook niet voor de bestaande functies in de omgeving. De bestaande functies in de omgeving zijn hoofdzakelijk woningen en het World Fashion Center.

Het toevoegen van woonbestemmingen binnen het plangebied heeft geen relevante nadelige milieueffecten in de omgeving en leidt dus ook niet tot nadelige gecumuleerde effecten. Hetzelfde geldt voor de uitbreiding van het kantoorareaal en de toevoeging van commerciële plintfuncties.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen is niet aan de orde. Productie van afvalstoffen, verontreinigingen, hinder en risico's van ongevallen zijn in paragraaf 5.2.3 nader uitgewerkt.

5.2.2 Plaats van de activiteit

De Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein is gelegen in de Ringzone-West, tussen OV-knooppunt Lelylaan en de A10 en iets buiten het centrumgebied binnen de A10. Aan de noordzijde grenst het gebied aan de watergang langs de Schipluidenlaan. Het plangebied bevindt zich daarmee op het snijvlak van verschillende sferen. De ligging is een ideaal uitgangspunt voor stedelijk en metropolitaans leven. De Noordstrook is na transformatie een stedelijke, dynamische plek, waar het wonen en werken zich direct naast elkaar bevinden.

De voorgenomen activiteiten passen goed in de stedelijke omgeving. Deze omgeving kenmerkt zich door diverse woongebouwen en het World Fashion Center. Het behoud en de uitbreiding van kantoren, de toevoeging van woningen (uitgangspunt maximaal 700 woningen/woonruimten) en 6.000 m² commerciële plintfuncties sluit functioneel goed aan bij de functies in de directe omgeving en leidt tot een verbetering van de sociale veiligheid.

Binnen het plangebied zal de menging van functies tot een verbetering van het natuurlijk milieu leiden. De herinrichting van het gebied biedt mogelijkheden om de (hemel)waterhuishouding te optimaliseren en om groen in het plangebied te verbeteren. Deze positieve effecten binnen het plangebied hebben ook hun positieve effecten in de omgeving.

De van toepassing zijnde normen inzake milieukwaliteit die bij communautaire wetgeving zijn vastgesteld (onder meer luchtkwaliteit, geluid en (indirect) flora en fauna) worden niet overschreden. In subparagraaf 5.2.3 wordt nader toegelicht dat voldaan wordt aan de Nederlandse (en als gevolg daarvan ook aan de communautaire) wetgeving terzake.

5.2.3 Kenmerken van het potentiële effect

In de paragrafen 5.2.1 en 5.2.2 is al toegelicht dat de beoogde transformatie van het plangebied geen gevolgen voor milieuhinder heeft en niet tot nadelige effecten leidt voor de omgeving. In het navolgende worden nog een aantal potentiële effecten kort toegelicht:

- Verkeer: de herontwikkeling van het plangebied heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied. Uit verkeersonderzoek (zie paragraaf 6.1) blijkt dat er weliswaar sprake is van mogelijke knelpunten op kruispunten tijdens de spits maar de bijdrage van de herontwikkeling is beperkt.
- Geluid: als gevolg van de herontwikkeling zullen er voornamelijk woningen/woonruimten in het plangebied worden toegevoegd. Deze leiden niet tot geluidsoverlast in de bestaande omgeving en bestaande bedrijven worden niet beperkt in hun bedrijfsvoering aangezien de woningen/woonruimten niet maatgevend zijn. De aard en omvang van de overige toe te voegen functies in het plangebied is zodanig dat deze geen nadelige gevolgen hebben voor de bestaande omgeving. Ten aanzien van horeca wordt daarbij opgemerkt dat het om maximaal 1.500 m² (exclusief terras) in de categorieën 1 t/m 3 gaat. Dergelijke horecacategorieën zijn gebruikelijk in woonbuurten.
- Luchtkwaliteit: uit onderzoek is gebleken dat de herontwikkeling leidt niet tot een relevante verslechtering van de luchtkwaliteit leidt (zie paragraaf 9.1).
- Externe veiligheid: de herontwikkeling leidt niet tot de vestiging van nieuwe risicobronnen of een relevante verruiming van het groepsrisico (zie hoofdstuk 12).
- Water: de herontwikkeling heeft geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit en waterhuishouding (zie hoofdstuk 15).
- Afval: gegevens op het gebied van het productieproces, gebruikte stoffen en technologieën (en de daarvan afgeleide afvalproductie, gebruik van grondstoffen, verontreiniging, hinder en risico's) is in deze fase logischerwijs nog niet voorhanden. Gezien de aard en relatief beperkte omvang van het project legt de voorziene activiteit geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
- Ecologie: uit onderzoek is gebleken dat de herontwikkeling in overeenstemming met de Wet natuurbescherming aangezien er geen nadelige gevolgen zijn voor beschermde gebieden en/of beschermde soorten.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Verkeer

6.1.1 Autoverkeer

De huidige verkeersstructuur van de Koningin Wilhelminapleinbuurt en omgeving is beschreven in paragraaf 2.4.1. De herontwikkeling die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar het plangebied rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, vooral via de Delflandlaan rijden.

Omdat het bestemmingsplan een intensivering van het plangebied mogelijk maakt zal er extra verkeer op de omliggende wegen gaan ontstaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om na te gaan of de bestaande verkeersstructuur het verkeer na herontwikkeling op een goede manier kan afwikkelen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met concrete plannen in de omgeving.

Door de afdeling V&OR is een verkeersonderzoek uitgevoerd om zo inzicht te krijgen in mogelijke verkeerskundige knelpunten (rapportnummer O180209, d.d. 14 augustus 2018, zie bijlage 5). De toekomstige verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling van het plangebied zijn daarbij voor het zichtjaar 2030 vergeleken met de autonome ontwikkelingen (toekomstige situatie, exclusief de beoogde herontwikkeling van het plangebied). De beoogde herontwikkeling leidt op etmaalbasis tot circa 800 extra verkeersbewegingen van auto's (aankomend en vertrekkend verkeer) ten opzichte van de autonome situatie. In het verkeersonderzoek is vervolgens nagegaan wat deze toename op etmaalbasis betekent voor de ochtend- en avondspits. In de ochtendspits gaat het met name om extra vertrekkende ritten en in de avondspits om extra aankomende ritten. Omdat kruispunten maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling is aan de hand van de Intensiteit Capaciteit (I/C) verhouding van de kruispunten ingeschat of er mogelijk vertraging plaatsvindt. Een waarde boven de 0,8 betekent dat een de intensiteit op één tak van het kruispunt 80% van de capaciteit heeft bereikt. Dit geeft een indicatie van een mogelijk knelpunt:

- In de ochtendspits is te zien dat de aansluiting van de Willem Frogerlaan met de Cornelis Lelylaan een waarde boven de 0,8 (80%) heeft. Ook de westelijke kruispunten van de aansluiting van de A10 met de Cornelis Lelylaan laten een waarde boven de 0,8 zien. Het kruispunt tussen de Delflandlaan en de Cornelis Lelylaan heeft ook een waarde boven de 0,8. De overige kruispunten rondom het plangebied hebben een waarde onder deze grens.
- In de avondspits hebben dezelfde kruispunten een waarde boven de 0,8. Daarbij komen ook de toegen afrit op de Cornelis Lelylaan aan de oostkant van de A10. De overige kruispunten hebben ook in de avondspits een waarde onder de 0,8.

Dat de verschillende kruispunten een mogelijk knelpunt vormen wordt niet veroorzaakt door de planontwikkeling. In de autonome situatie in 2030 hebben deze kruispunten namelijk ook al een waarde boven de 0,8 in de ochtend- en/of avondspits. Uit de vergelijking tussen de plansituatie en de autonome situatie blijkt dat op geen van de toeleidende wegen van deze kruispunten de planbijdrage 5% of hoger is. Aangezien het verkeerseffect van de planbijdrage op deze kruispunten beperkt is, is het in het kader van het bestemmingsplan niet nodig om kruispuntberekeningen uit te voeren. Wel wordt in het kader van de nadere uitwerking van de plannen aanbevolen om de verkeersafwikkeling van het kruispunt Koningin Wilhelminaplein-Delflandlaan in beeld te brengen voor de autonome en plansituatie. De I/C waarde in de ochtend- en avondspits ligt hier weliswaar niet boven de 0,8 (0,26 om 0,20) maar door de toename van verkeer in combinatie met de te vernieuwen vormgeving (tweerichtingsverkeer) is het voor een goede vormgeving van het kruispunt wenselijk om de verkeersafwikkeling in beeld te brengen.

Door Goudappel Coffeng is een studie verricht naar de verkeersafwikkeling van het kruispunt Koningin Wilhelminaplein-Delflandlaan (kenmerk 001135.20180912.N2.01, d.d. 12 september 2018, zie bijlage). De verkeersafwikkeling op het kruispunt is daarbij getoetst voor wat betreft de autonome situatie en de plansituatie 2030. Hiermee is het planeffect van de herontwikkeling in het plangebied in beeld gebracht. Uit de toetsing blijkt voor zowel de autonome situatie als de plansituatie dat de verkeersafwikkeling in 2030 goed verloopt. Verliestijden blijven ruim binnen de grenzen voor een goede verkeersafwikkeling en ook wachtrijlengtes blijven beperkt tot enkele voertuigen. Op basis van de studie naar de verkeersafwikkeling en het eerdere verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen knelpunten zijn op het gebied van (auto)verkeer.

6.1.2 Fietsverkeer

Direct ten noorden en direct ten zuiden van de Koningin Wilhelminapleinbuurt bevinden zich twee belangrijke oost-westroutes voor fietsers, namelijk de fietsstroken van de Schipluidenlaan en de vrijliggende fietspaden van de Heemstedestraat/Plesmanlaan. In de buurt zelf behoren het vrijliggende fietspad van de Wittgensteinlaan en de vrijliggende fietspaden van de Delflandlaan tot de noord-zuidroutes van het Hoofdnets Fiets. Het plangebied grenst direct aan de noord-zuidroutes en na realisatie van het plan zullen er via bruggen ook directe aansluitingen komen op de Schipluidenlaan. Het plangebied zal daardoor volledig zijn aangehaakt op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam en daarmee het fietsgebruik bevorderen.

6.1.3 Openbaar vervoer

Vanwege de loopafstand zijn voor het plangebied vooral ov-knooppunt Lelylaan van belang en de tramhalte ter hoogte van de kruising van de Cornelis Lelylaan en de Delflandlaan. Door de intensivering van het plangebied, de korte loopafstand en de verschillende vormen van openbaar vervoer zal het gebruik van het openbaar vervoer verder worden gestimuleerd.

6.2 Parkeren

6.2.1 Auto's

In de Koningin Wilhelminapleinbuurt geldt betaald parkeren. In de huidige situatie parkeren gebruikers van de bedrijfsverzamelgebouwen op de private parkeerterrein rondom de gebouwen.

In de toekomstige situatie worden er onder de gebouwen half verdiepte parkeergarages aangelegd. Bewoners en personeel zullen hun eventuele auto in de parkeergarage stallen aangezien zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Het is daarbij zaak dat er in de parkeergarages zodanige parkeergelegenheid wordt gerealiseerd dat er geen leegstand ontstaat maar dat er ook geen sprake zal zijn van een tekort.

In de Nota Parkeernormen Auto is voor nieuwe woningen in de Ringzone-West een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd terwijl voor kantoren een norm geldt van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² BVO.

Door Goudappel Coffeng is een parkeerbalans opgesteld aan de hand van het maximum programma voor de beoogde herontwikkeling (kenmerk BDY003/Bqt/0013.03, d.d. 1 augustus 2018, zie bijlage 7). Bij het opstellen van de parkeerbalans is uitgegaan van de minimum en maximum parkeernormen zoals deze zijn aangegeven in de Nota Parkeernormen Auto en van aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik). Uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeervraag voor het doorgerekende programma het hoogst is op koopavonden. Gelet op de Nota zijn dan minimaal 338 en maximaal 873 parkeerplaatsen

nodig (inclusief bezoekersparkeren). Op andere momenten in de week zijn de minimum en maximum aantallen parkeerplaatsen lager. Omdat de parkeergarages plek zullen bieden aan circa 420 parkeerplaatsen is er in de toekomstige situatie sprake van voldoende parkeergelegenheid. Er zal daarbij geen sprake zijn van een tekort of leegstand.

6.2.2 Fietsen en scooters

Om parkeeroverlast van fietsen en scooters te voorkomen is het van belang om voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen te maken. In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter zijn voor niet-woonfuncties diverse parkeernormen opgenomen, terwijl voor de woonfuncties en scooters richtlijnen zijn aangegeven.

In de door Goudappel Coffeng opgestelde parkeerbalans (zie bijlage 7) is ingegaan op fiets- en scooterparkeren. Daaruit blijkt dat de avond/nacht voor de woningen het maatgevende moment is met een minimale vraag van 1.680 plekken en een maximale vraag 2.800 plekken. Voor het scooterparkeren is de parkeervraag 198 plekken. Ten aanzien van voorzieningen is de totale fietsparkeervraag 950 plekken maar doordat het maatgevende moment verschillend is, behoort dubbelgebruik tot de mogelijkheden.

In de plannen voor de nieuwbouw wordt rekening gehouden met voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen, conform de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter. De nadere uitwerking daarvan volgt in een later stadium.

Hoofdstuk 7 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Er dient dus te worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan de realisatie van maximaal 700 woningen/woonruimten, de uitbreiding van het kantoorareaal met 2.000 m² en de toevoeging van 6.000 m² BVO commerciële plinruimtes. De beoogde functies zijn in beginsel functies die passend zijn in een stedelijk gebied als Amsterdam.

7.1 Woningbehoefte

De handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking geeft aan dat hantering van de ladder beoogt dat er voldoende behoefte bestaat binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. De behoefte bij een woonplan wordt bepaald door de confrontatie van de lange termijn prognose van de vraag naar woningen, met het woningaanbod in de bestaande plancapaciteit om in die vraag te voorzien. Naast kwantitatieve aspecten, kunnen ook kwalitatieve aspecten een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte. Bij woningen kan daarbij vooral worden gedacht aan specifieke woontypen, wooncategorieën en woonmilieus.

In Nederland zal de onderlinge samenhang tussen regio's in de toekomst vooral gezocht worden in het vormen van een netwerk van steden en regio's met elk een eigen identiteit en goede bereikbaarheid. Dit is noodzakelijk om tegengewicht te bieden aan de concurrerende internationale regio's. De samenwerking in de metropoolregio in Amsterdam is hiervoor een voorbeeld, waarbij niet gezocht wordt naar onderlinge concurrentie, maar naar elkaar aanvullende identiteiten. Deze samenhang vertaalt zichzelf ook naar de woningmarkt. De Amsterdamse woningmarkt wordt ook steeds meer bekeken in zijn metropolitane context (zie ook paragraaf 3.3.2.1). Amsterdam en haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.

Een steeds groter deel van Amsterdam leent zich voor het ontwikkelen van stedelijke leefmilieus, met grote bebouwingsintensiteit, appartementen en menging van functies. Voor het suburbane wonen leent de regio zich veel beter, alsmede de periferie van de kernstad. Ondanks de suburbane groei manifesteert Amsterdam zich onverminderd als het centrum van die regio. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is dan ook hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen.

In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. 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 onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. In de Monitor Woningbouw 2016 van de provincie is voor de periode 2016-2020 een totale woningbehoefte van 59.000 woningen aangegeven voor Noord-Holland Noord en MRA. Voor de periode 2020-2030 bedraagt de totale behoefte 111.000 woningen voor de MRA. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt.

In het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (zie paragraaf 3.3.2.1) is binnen deze marktregio voor de periode 2017-2027 een actuele woningbehoefte aangegeven van 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. Het plangebied behoort volgens het overzicht op de website www.plancapaciteit.nl nog niet tot de harde plancapaciteit.

De woningen/woonruimten die door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zullen derhalve bijdragen aan het oplossen aan het tekort aan harde plancapaciteit (17.070 woningen).

7.2 Kantoorbehoefte

In Amsterdam loopt de leegstand van kantoren enorm terug. Het meest recente marktrapport van de grootste vastgoedadviseur/kantorenmakelaar geeft aan dat de kantorenleegstand in Amsterdam is gedaald naar 6,5% (van 7,9% in 2017). Doordat er de laatste jaren weinig is bijgebouwd, is er met name vraag naar hoogwaardige (nieuwe) kantoren bij multimodale knooppunten. In de kantorenstrategie 2017 (zie paragraaf 3.4.6) is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties. De behoefte aan kantoren betreft dus vooral een kwalitatieve vraag.

Het plangebied is momenteel grotendeels al in gebruik ten behoeve van kantoorruimtes (32.500 m²). Doordat het plangebied zowel per openbaar vervoer, per fiets als per auto goed bereikbaar is, is er sprake van een locatie bij een multimodale knooppunt. Het gebied rondom station Lelylaan is in de Kantorenstrategie daarom aangewezen als locatie waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst.

Het grootste deel van de kantoren in het plangebied zal gerenoveerd of nieuwbouw worden en liggen in een straal van 220 tot 465 meter van het station. De start bouw staat gepland in de periode tot en met 2020. De toevoeging van 2.000 m² kantoorruimte aan het bestaande kantoorareaal van 32.500 m² kan daarmee op korte termijn bijdragen aan de behoefte aan kantoren op de juiste locatie.

7.3 Behoeft overige functies

De aard en omvang van de overige functies in het plangebied zijn zodanig dat deze in een gebied als Amsterdam buiten beschouwing kunnen worden gelaten bij het bepalen van de behoefte.

Hoofdstuk 8 Geluid

8.1 Verkeerslawaaï

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

Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk in de geluidzones van de A10-West, de Cornelis Lelylaan, de Delflandlaan, het Koningin Wilhelminaplein, de Plesmanlaan en de Schipluidenlaan. Er dient daarom door middel van akoestisch onderzoek te worden nagegaan wat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe geluidsgevoelige functies zal zijn. Indien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dan zal ook moeten worden nagegaan of er sprake is van een stille zijde als bedoeld in het gemeentelijk geluidsbeleid (zie paragraaf 8.4).

Door Tauw is een akoestische onderzoek uitgevoerd voor de bebouwing van het Berghaus Plaza op de percelen Koningin Wilhelminaplein 2-6 (projectnummer 1250093, d.d. 8 maart 2019, zie bijlage 8) en voor de bebouwing van het Fashion House op de percelen Koningin Wilhelminaplein 8-12 (projectnummer 1250093, d.d. 12 maart 2019, zie bijlage 9). Omdat er een verschil in fasering tussen de percelen Koningin Wilhelminaplein 2-6 en de percelen Koningin Wilhelminaplein 8-12 mogelijk is, is in beide onderzoeken ook gekeken naar de afzonderlijke situatie (dus zonder herontwikkeling van de naastgelegen percelen). Uit de akoestische onderzoeken blijkt het volgende:

a. Berghaus Plaza (Koningin Wilhelminaplein 2-6):

1. Rijksweg A10: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 57 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op delen van de noord- en oostgevels van de bebouwing waar geluidsgevoelige functies zijn toegestaan. Deze berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde en hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 dB. Maatregelen zijn nodig, bijvoorbeeld dove gevels. Voor de overige delen van de noord- en oostgevels is de geluidsbelasting 53 dB of lager terwijl de geluidsbelasting op de zuid- en westgevels overal lager dan of gelijk aan 48 dB (voorkeurswaarde). Voor de delen van de gevels waar de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde voldoet zijn geen maatregelen of hogere waarden nodig, voor de gevels waar sprake is van een geluidsbelasting tussen 48 en 53 dB dient te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig.
2. Cornelis Lelylaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 44 dB (inclusief aftrek artikel 110g). De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeurswaarde.
3. Delflandlaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 48 dB (inclusief aftrek artikel 110g) ter plaatse van de bebouwing waar geluidsgevoelige functies zijn toegestaan. Die berekende geluidbelasting is gelijk aan de voorkeurswaarde.
4. Koningin Wilhelminaplein: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 54 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de zuidgevel van het voorgenomen bouwblok. Deze berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximaal toelaatbare waarde. Er dient te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig.
5. Plesmanlaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 36 dB (inclusief aftrek artikel

- 110g). De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeurswaarde.
6. Schipluidenlaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 48 dB (inclusief aftrek artikel 110g). De berekende geluidbelasting is gelijk aan de voorkeurswaarde.
 7. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt maximaal 61 dB (exclusief aftrek artikel 110g). De cumulatieve geluidsbelasting voldoet aan het beleid van de gemeente.
- b. Fashion House (Koningin Wilhelminaplein 8-12):
1. Rijksweg A10: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 53 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de noord- en oostgevel van het voorgenomen bouwblok. Deze berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde maar gelijk aan de maximaal toelaatbare waarde. Er dient te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig.
 2. Cornelis Lelylaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 41 dB (inclusief aftrek artikel 110g). De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeurswaarde.
 3. Delflandlaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 43 dB (inclusief aftrek artikel 110g). De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeurswaarde.
 4. Koningin Wilhelminaplein: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 45 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de zuidgevel van het voorgenomen bouwblok. Deze berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximaal toelaatbare waarde. Onderzoek naar maatregelen is nodig.
 5. Plesmanlaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 35 dB (inclusief aftrek artikel 110g). De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeurswaarde.
 6. Schipluidenlaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 51 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de noordgevel van het voorgenomen bouwblok. Er dient te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig.
 7. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt maximaal 59 dB (exclusief aftrek artikel 110g) en voldoet daarmee aan het beleid van de gemeente.

Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat het wegverkeer op enkele wegen in de omgeving in een aantal gevallen leidt tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde. Bij Berghaus Plaza is er vanwege het wegverkeer op de A10 deels ook sprake van een overschrijding van de maximaal toelaatbare waarde. Vanwege deze overschrijding van de maximaal toelaatbare waarde is in de regels van de bestemming Gemengd - 2' vastgelegd dat de gevels als dove gevels dienen te worden uitgevoerd. Voor de nieuwbouw waar alleen sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde zullen hogere grenswaarden worden verleend aangezien uit hoofdstuk 4 van de akoestische onderzoeken blijkt dat bron-, en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn.

De akoestisch onderzoeken en het ontwerp-besluit om hogere grenswaarden te verlenen zijn behandeld in het TAVGA van 18 oktober 2018 (zie bijlage 10). Het TAVGA heeft verzocht om de akoestisch onderzoeken en het ontwerp-besluit hogere grenswaarden op onderdelen aan te passen. Ook is verzocht om in het bestemmingsplan een dove gevel voor de betreffende zijde te verplichten en te (blijven) borgen dat woningen van een stille zijde worden voorzien. Met inachtneming van deze aanpassingen is het TAVGA akkoord. De gecorrigeerde stukken dienen nog wel ter controle aan het TAVGA te worden voorgelegd.

Naar aanleiding van het TAVGA en de gewijzigde planvorming zijn de akoestische onderzoeken en het ontwerp-besluit geactualiseerd. Conform de wens van het TAVGA zijn dove gevels in het ontwerpbestemmingsplan door middel van een aanduiding verplicht gesteld. Er is daarbij wel rekening gehouden met flexibiliteit via een afwijkingsbevoegdheid, bijvoorbeeld als blijkt dat de geluidsbelasting op het betreffende deel van de gevel lager is dan de maximale ontheffingswaarde of als er andere afdoende maatregel wordt toegepast (zoals een viesgevel). De gewijzigde akoestische onderzoeken, het ontwerp-besluit en de regels van het bestemmingsplan zijn ter controle voorgelegd aan het TAVGA.

8.2 Industrielawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen die op grond van artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een gezoneerd industrieterrein mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidsgevoelige bestemmingen conform artikel 40 van de Wgh ten hoogste 50 dB(A) bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden.

Het plangebied is gelegen buiten de geluidscontour van een gezoneerd industrieterrein waardoor Industrielawaai op voorhand geen belemmering is voor herontwikkeling. Akoestisch onderzoek is niet nodig.

8.3 Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van een spoorweg. De geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie ten hoogste 55 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden.

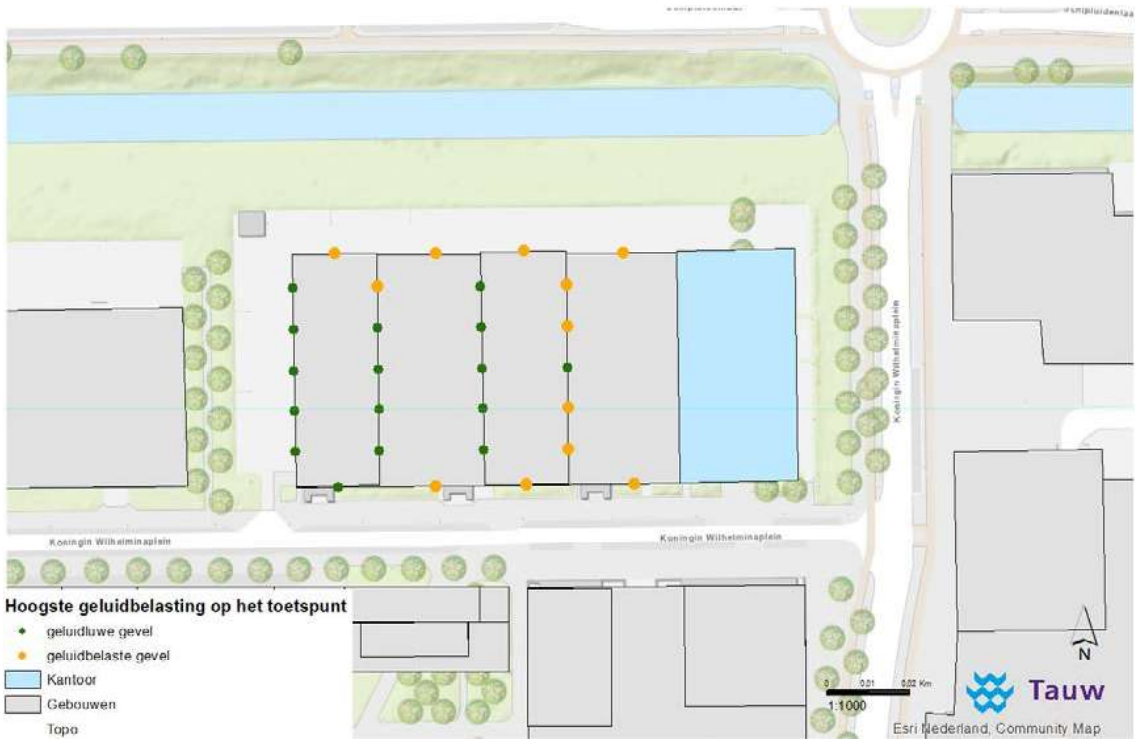
De spoorweg tussen Schiphol en Amsterdam Sloterdijk heeft ter hoogte van het plangebied een geluidszone met een breedte van 100 meter. Het bestemmingsplan bevindt zich buiten deze zone zodat akoestisch onderzoek vanwege spoorweglawaai niet nodig is. Het plangebied bevindt zich nog wel in de 200 meter brede geluidszone van de metrolijn maar binnen deze geluidszone worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Volledigheidshalve wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek voor de bebouwing van het Fashion House op de percelen Koningin Wilhelminaplein 8-12 (projectnummer 1250093, d.d. 12 maart 2019, zie bijlage 9).

8.4 Stille zijdes

Volgens het gemeentelijk geluidbeleid (d.d. 5 maart 2019) dient een nieuw te realiseren woning te zijn voorzien van een stille zijde, in de zin dat de woning minimaal beschikt over een gevel of geveldeel waar de geluidbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde en deze gevel of dit geveldeel grenst aan de geluidsgevoelige ruimte en beschikt over een raam dat een zodanige spui-ventilatie kent dat voldaan wordt aan de desbetreffende eisen van het Bouwbesluit 2012. De verplichting van een stille zijde geldt niet voor andere geluidsgevoelige functies. Als een woning dient te worden uitgevoerd met een dove gevel moet een woning altijd beschikken over een stille zijde (lager dan de voorkeurswaarde ook wel geluidluwe gevel genoemd).



Afbeelding: geluidsluwe en geluidbelaste gevels ter plaatse van Fashion House (bron: akoestisch onderzoek)



Afbeelding: geluidsluwe en geluidsbelaste gevels ter plaatse van Berghaus Plaza (bron: akoestisch onderzoek)

Uit de akoestische onderzoeken die door Tauw zijn uitgevoerd blijkt dat de voorgenomen bebouwing op zowel het perceel Berghaus Plaza als het perceel Fashion House voor een deel automatisch al over stille zijdes zal beschikken. De toekomstige woningen die grenzen aan een geluidsbelaste gevel en geen geluidluwe gevel hebben zullen moeten worden voorzien van aanvullende maatregelen. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat de geluidbelasting op (een deel) van de gevel onder de voorkeursgrenswaarde (wettelijke norm) komt. Dit kan op verschillende manieren worden gerealiseerd, bijvoorbeeld:

- Door creëren van (geheel of gedeeltelijk afgesloten) loggia's;
- Aanbrengen van een extra (vlies)gevel;
- Aanbrengen van andere afscherming.

Voor de toekomstige woningen in het plangebied die uitsluitend aan een geluidsbelaste gevel zijn gelegen is een oplossing te vinden waardoor deze alsnog voldoende geluidluw worden. Bij het definitief ontwerp van de gebouwen zal dit nader worden uitgewerkt.

Conform het gemeentelijk geluidsbeleid is in de bouwregels vastgelegd dat alle woningen/woonruimten worden voorzien van een stille zijde.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is 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. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt nieuwe woningen/woonruimten, een uitbreiding van het kantoorareaal en commerciële ruimtes mogelijk. Omdat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de herontwikkeling tot een substantiële toename van het aantal verkeersbewegingen leidt en het beoogde programma niet op voorhand als "niet in betekenende mate" kan worden aangemerkt, zal moeten worden onderzocht of de grenswaarden uit de Wet milieubeheer als gevolg van het vaststellen van dit bestemmingsplan zullen worden overschreden. Door DPA Cauberg-Huygen is onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd (referentienummer 04077-25323-03, d.d. 6 september 2018, zie bijlage 11). De berekeningen zijn uitgevoerd voor het maatgevende jaar 2018, met de verkeersintensiteiten op de verkeerswegen in 2030 alsmede de bedrijfsgebonden emissies. Uit het onderzoek blijkt dat de berekende waarden ruim lager zijn dan de grenswaarden voor het jaargemiddelde concentraties stikstofoxiden NO₂, het jaargemiddelde concentraties fijnstof PM₁₀, het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde voor de 24-uurs gemiddelde concentratie fijnstof PM₁₀ (50 µg/m³) en het jaargemiddelde concentraties zeer fijnstof PM_{2,5}. Luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling van het plangebied.

9.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van nieuwe in het besluit genoemde gevoelige functies, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen. Bovendien ligt het plangebied om meer dan 100 meter van een Rijksweg en meer dan 50 meter van een provinciale weg.

9.3 Beleid gemeente Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen (nieuwe) gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen (nieuwe) gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige functies mogelijk langs stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook is de vestiging van nieuwe gevoelige functies als scholen, kinderopvang en verpleeg- en verzorgingshuizen uitgesloten in nieuwbouw binnen de zone van 300 meter vanaf de A10. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met de gemeentelijke richtlijn.

Hoofdstuk 10 Bodem

De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik als gevolg van een ruimtelijk plan. In het kader van de herontwikkeling zijn verkennende bodemonderzoeken en aanvullende bodemonderzoeken uitgevoerd.

10.1 Bodemonderzoek Koningin Wilhelminaplein 2-4

Door SGS Search is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter hoogte van Berghaus Plaza, waarbij ook is gekeken naar asbest in de grond (projectnummer 25.17.00659.1, d.d. 24 april 2018, zie bijlage 12). Uit het onderzoek blijkt dat er twee verontreinigde locaties zijn aangetroffen: een sterke verontreiniging met koper en minerale olie in de ondergrond tussen 0,8 en 1,0 meter onder maaiveld en een licht tot sterke verontreiniging met zware metalen in de ondergrond tussen 0,6 en 1,1 meter onder maaiveld en 1,5 en 2,0 meter onder maaiveld. Deze verontreinigingen kunnen een belemmering vormen voor de beoogde realisatie van een verdiepte parkeergarage. Derhalve wordt aanbevolen om een nader bodemonderzoek uit te voeren om de ernst en omvang van de verontreinigingen vast te stellen. Op basis van de resultaten van het nader bodemonderzoek kan worden geconcludeerd of er vervolg- en/of sanerende maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de Wet Bodembescherming. Het nader bodemonderzoek wordt binnenkort uitgevoerd. Voor de rest van het onderzochte terreindeel kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen worden verwacht met betrekking tot de voorgenomen aanleg van een verdiepte parkeergarage. Voor dit deel van de locatie is geen aanvullend onderzoek noodzakelijk.

In het onderzoeksgebied is asbest aangetroffen. De concentratie is zodanig laag dat het uitvoeren van nader onderzoek niet nodig is. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het huidige en toekomstig gebruik van de locatie.

10.2 Bodemonderzoek Koningin Wilhelminaplein 8-10

Door SGS Search is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter hoogte van Fashion (projectnummer 251412.21, d.d. 24 februari 2012). Uit het verkennend bodemonderzoek is gebleken dat de grond op de locatie over het algemeen licht verontreinigd is met zink, lood, PCB en minerale olie. Ook is een matig verhoogd gehalte aan PAK aangetroffen. Om meer duidelijkheid te krijgen ten aanzien van de mogelijke aanwezigheid van een sterke verontreiniging met PAK heeft SGS Search een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (projectnummer 25.16.00225.2 2016, d.d. 22 juli 2016, zie bijlage 13). Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat in de bovengrond hoogstens lichte verontreinigingen met PAK zijn aangetroffen. Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de matige verontreiniging met PAK, zoals aangetroffen tijdens het verkennend bodemonderzoek in 2012, niet is aangetroffen. De bodem is hoogstens licht verontreinigd. De aangetroffen bodemverontreinigingen vormen vanuit milieuhygiënisch oogpunt zowel bij het huidige- als toekomstige gebruik geen belemmering. Ook is uit aanvullend asbestonderzoek geen aanwezigheid van asbest gebleken.

10.3 Bodemonderzoek Koningin Wilhelminaplein 12-14

Door SGS Search is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter hoogte van Modrôme (projectnummer 25.16.00110.1, d.d. 30 maart 2016, zie bijlage 14). Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat in de zintuiglijk schone boven- en ondergrond maximaal licht verhoogde gehalten aan PCB en/of minerale olie zijn aangetroffen. De zintuiglijk verontreinigde grond (puin) is maximaal licht verontreinigd met PCB, lood en PAK. Het grondwater bevat licht verhoogde gehalten aan cis + trans-1,2-dichlooretheen.

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de bodem op de locatie maximaal licht verontreinigd is. Gezien de relatief lage gehalten die zijn aangetroffen en de huidige c.q. toekomstige bestemming van de locatie als kantoorpand met (ondergrondse) parkeerplaats, is er geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek of overige maatregelen.

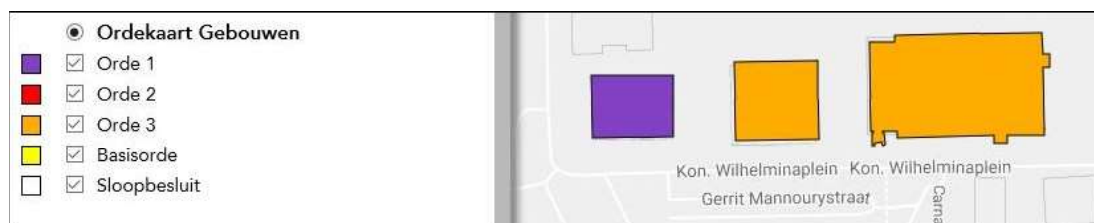
Hoofdstuk 11 Cultuurhistorie en archeologie

11.1 Cultuurhistorie

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van de leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Het plangebied maakt onderdeel uit van de naoorlogse uitbreiding volgens het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren. Voor de naoorlogse gebieden tussen 1945-1970 zijn in de afgelopen jaren waarderingskaarten gemaakt. In het najaar van 2012 zijn deze kaarten als bijlage van de Welstandsnota vastgesteld. De waarderingskaarten van de AUP- en Post AUP gebieden geven een gelaagde architectuurhistorische en stedenbouwkundige waardering weer. De waardering is gebaseerd op de kwaliteit van de typologie, architectonische uitwerking, de verkaveling en de bijdrage aan het tuinstedelijke ensemble. De hoogte van de waardering loopt op van basisorde, via orde 3 en 2 tot aan orde 1. De systematiek van de ordekaart maakt duidelijk dat orde 1 en orde 2 het hoogste beschermingsregime verdienen. Uitbreiding, ingrijpende vernieuwing, sloop-nieuwbouw of aantasting van de omliggende groenstructuur is hier onwenselijk.

Het Modrôme op Koningin Wilhelminaplein 12-14 is vanwege de hoge architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit aangewezen als gemeentelijk monument en behoort daarmee tot orde 1 van de waarderingskaart. Cultuurhistorische elementen zoals gemeentelijke monumenten zijn via de gemeentelijke erfgoedverordening beschermd. Het Fashion House en Berghaus Plaza zijn op de waarderingskaart aangewezen als orde 3-bebouwung.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart met orden voor gebouwen (bron: <https://maps.amsterdam.nl>)

In het kader van de beoogde herontwikkeling is door Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd (kenmerk C18-053, d.d. februari 2019, zie bijlage 15). In de cultuurhistorische verkenning is ingegaan op de ontstaansgeschiedenis en er is een overzicht opgenomen van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden. Ten aanzien van het plangebied is van belang dat het terrein tussen de spoorlijn en de ringweg A10, aan de noordkant begrensd door de Schipluidenlaan en aan de zuidkant door de Slotervaart, in het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam uit 1934 al een bijzondere bestemming kreeg als 'meetingterrein', met aan de noord- en oostkant twee groene stroken met hoogbouwelementen. Ook in de uitwerking van de latere plannen is het terrein van het huidige Koningin Wilhelminaplein open gebleven, met slechts bebouwing aan de noord- en oostrand. In deze bebouwingsvelden zijn in de jaren zestig gebouwen neergezet voor de confectie-industrie. In de ooststrook langs de A10 staat het omvangrijke confectiecentrum (het huidige World Fashion Centre (WFC)) en in de noordstrook drie kleinere alzijdig ontworpen gebouwen.

Oorspronkelijk was de ruimte voor het huidige WFC, het Koningin Wilhelminaplein, een open ruimte. Pas vanaf de jaren negentig is deze ruimte bebouwd met woongebouwen.

De drie kleinere alzijdig ontworpen gebouwen in de noordstrook bevinden zich in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. In het plangebied is volgens de cultuurhistorische verkenning sprake van de volgende aanwezige waarden:

1. Ensemble van drie los geplaatste rechthoekige bedrijfsgebouwen;
2. Samenhang tussen stedenbouwkundige opzet en groenstructuur (AUP);
3. Karakteristieke architectuur, met name de twee buitenste gebouwen;
4. Samenhang met de omliggende bebouwing, met name het WFC.

Op deze aanwezige waarden en het bijbehorende advies zal in de navolgende subparagrafen worden ingegaan.

11.1.1 Ensemble van drie los geplaatste rechthoekige bedrijfsgebouwen

In het plangebied bevinden zich volgens de cultuurhistorische verkenning drie los geplaatste rechthoekige bedrijfsgebouwen op een eveneens rechthoekige groenstrook. Ze maken deel uit van een cultuurhistorisch waardevol ensemble van gebouwen gerelateerd aan de confectie-industrie dat aan de historische gelaagdheid van de locatie bijdraagt. Ze hebben tevens vergelijkbare afmetingen en vormen een stedenbouwkundige eenheid aan het Koningin Wilhelminaplein.

In de cultuurhistorische verkenning wordt geadviseerd om bij wijzigingen aan de bebouwing er voor te zorgen dat het herkenbaar blijft dat het bij de noordstrook om drie losse gebouwen gaat. In de planvorming is hier rekening mee gehouden doordat de drie huidige gebouwvolumes herkenbaar blijven en er, ook na toevoeging van nieuwbouw bij het Fashion House en Berghaus Plaza, een duidelijk onderscheid blijft tussen de drie bestaande volumes:

- Ter plaatse van het perceel van het Modrôme wordt geen nieuwbouw voorzien. Het bedrijfsgebouw blijft een vrijstaand bedrijfsverzamelgebouw.
- Bij het Fashion House komen twee nieuwe schijven:
 - De westelijke schijf is voorzien tussen het Modrôme en het Fashion House maar het deel van de schijf dat tussen de beide gebouwen is gelegen zal worden opgetild t/m de vijfde bouwlaag, behoudens ondersteuningsconstructies. Door de nieuwe schijf hier op te tillen blijft de vrije ruimte tussen het Modrôme en het Fashion House behouden en daarmee ook de herkenbaarheid van de beide bestaande losse gebouwen. Het optillen van de westelijke schijf t/m de vijfde bouwlaag is vastgelegd in de bouwregels van het bestemmingsplan zodat de herkenbaarheid van het Modrôme en het Fashion House gewaarborgd blijft.
 - De oostelijke schijf komt achter en boven het Fashion House. Ook hier zal een deel van de nieuwbouw worden opgetild t/m de vijfde bouwlaag, behoudens ondersteuningsconstructies. Verder zal het onderscheid tussen de nieuwe schijf en het Fashion House worden benadrukt doordat de eerste laag van de nieuwbouw bovenop het Fashion House aan de straatzijde circa 1,5 meter zal terugliggen. Zowel het deels optillen van de oostelijke schijf t/m de vijfde bouwlaag, als het terugliggen van de eerste laag van de nieuwbouw is vastgelegd in de bouwregels van het bestemmingsplan zodat de herkenbaarheid van Fashion House gewaarborgd blijft.
- Bij Berghaus Plaza worden drie nieuwe schijven gerealiseerd, twee bovenop het huidige bouwvolume van Berghaus Plaza en één ten oosten van het huidige bouwvolume. De twee schijven bovenop Berghaus Plaza zullen van het bestaande gebouw worden onderscheiden doordat de eerste laag van de nieuwbouw circa 1,5 meter zal terugliggen ten opzichte van de randen van het bestaande gebouw. Het terugliggen van de eerste laag van de nieuwbouw is vastgelegd in de bouwregels van het bestemmingsplan zodat de herkenbaarheid van Berghaus Plaza gewaarborgd blijft.

In afwijking van de cultuurhistorische verkenning wordt het maaiveld opgetild om aan te sluiten op de bestaande kelders en het niveau van de begane gronden. Op deze manier kunnen kelders gekoppeld worden om aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen en maakt dit programmering van de bestaande plinten met voorzieningen mogelijk. Hoewel het maaiveld wordt opgetild, is de vormgeving en inpassing dusdanig dat deze niet als sokkel of bouwvolume leesbaar is. Het ensemble van drie losse gebouwen blijft, ondanks het verhoogde maaiveld tussen de drie gebouwen, vanwege positionering en de groenstrook met name leesbaar aan de zuidzijde (zijde Koningin Wilhelminaplein). Het verhoogde maaiveld is hier enkele meters teruggelegd ten opzichte van de bestaande rooilijn, zodat in het straatbeeld de drie gebouwen duidelijk solitair waarneembaar zijn. Het maaiveld loopt terloops om de hoek waarna het op speelse wijze vertrappt naar het niveau van +1,2 meter. Dit is onder ooghoogte. De typische opbouw van de drie gebouwen, met de ten opzichte van de straat opgetilde begane grond en de anderhalve verdieping aan de straat, blijft hierdoor eveneens het straatbeeld bepalen. Aan de noordzijde is de verhoging geïntegreerd in het talud.

11.1.2 Samenhang tussen stedenbouwkundige opzet en groenstructuur (AUP)

In de cultuurhistorische verkenning is beschreven dat in de naoorlogse Westelijk Tuinsteden het groen voor het eerste als gelijkwaardig stedenbouwkundig element werd gezien. Groen werd hier gebruikt, niet alleen om de relaties tussen bebouwing en omringende parklandschap te waarborgen, maar ook tussen bebouwde en onbebouwde ruimtes binnen het stedelijke weefsel. De bestaande open ruimtes tussen de los geplaatste gebouwen en tussen deze gebouwen en de Schipluidenlaan en langs de Delflandlaan zijn daarom ook van structurerend belang. Hierdoor is een verbinding op maaiveld niveau tussen het Koningin Wilhelminaplein en de groen- en waterstrook langs de Schipluidenlaan aanwezig. De Schipluidenlaan heeft een asymmetrisch profiel, waarbij de rijbanen alleen aan de zuidelijke kant gescheiden zijn van de bebouwing door middel van een plantsoen met een watergang.

Geadviseerd wordt om zowel de open ruimtes als de verbinding op maaiveld niveau tussen het Koningin Wilhelminaplein en de groen- en waterstrook langs de Schipluidenlaan te behouden en als zodanig te bestemmen. Het verdient extra aanbeveling om het cultuurhistorisch waardevolle profiel van de Schipluidenlaan in het bestemmingsplan te verankeren.

In de planvorming is rekening gehouden met het advies doordat het achter het Fashion House en evenwijdig aan de Schipluidenlaan gelegen blok is opgedeeld in twee volumes. Daardoor is het Fashion House ook zichtbaar vanaf de Schipluidenlaan. Ook is er een extra doorzicht richting de Schipluidenlaan ontstaan en wordt de relatie tussen het Koningin Wilhelminaplein en de Schipluidenlaan versterkt. Als gevolg van dit extra doorzicht zijn er diverse open ruimtes tussen de drie bestaande gebouwen. Deze open ruimtes zullen bestaan uit een opgetild maaiveld in de vorm van een daktuin van de ondergrondse parkeervoorziening (met een maximum bouwhoogte van 1,2 meter). Er is daarmee sprake van diverse openbaar toegankelijke verbindingen tussen het Koningin Wilhelminaplein en de groen- en waterstrook langs de Schipluidenlaan. De open ruimtes zijn in het bestemmingsplan vastgelegd doordat de maximum bouwhoogte hier 1,2 meter bedraagt. De groen- en waterstrook langs de Schipluidenlaan zijn bovendien als zodanig bestemd zodat het cultuurhistorisch waardevolle profiel van de Schipluidenlaan in het bestemmingsplan is verankerd.

Hoewel er in de bestaande situatie geen verhoogd maaiveld is, ontbreekt het aan een afdoende verbinding tussen het Koningin Wilhelminaplein en de groenstrook. Deze is beperkt tot een smalle grasstrook met tegelpad, welke eindigt bij het achterliggende parkeerterrein. Het overige tussengebied bestaat uit niet openbare en ontoegankelijke parkeerterreinen met slagbomen, hellingbanen en een enkel trafogebouw. In afwijking van de cultuurhistorische verkenning wordt in het nieuwe plan het maaiveld opgetild maar daarbij wordt – in tegenstelling tot de bestaande situatie – voorzien in een continue en hoogwaardige openbare ruimte die het Koningin Wilhelminaplein, de groenstrook en het

waterfront sterk met elkaar verbindt en een brug slaat naar de Schipluidenlaan.

11.1.3 Karakteristieke architectuur, met name de twee buitenste gebouwen

Alle drie de gebouwen hebben een rechthoekig grondplan. Bij alle drie is tevens de constructie van beton duidelijk zichtbaar aan de buitenkant als architectonisch element. Deze constructie is dragend, zodat de gevels kunnen bestaan uit stalen kozijnen met glas. De gebouwen zijn in de cultuurhistorische verkenning benoemd als representatieve voorbeelden van de bedrijfsarchitectuur uit de jaren '60 en dragen bij aan de historische gelaagdheid van de locatie. De gebouwen zijn met een aantal architectonische accenten verrijkt zoals luifels boven de entrees en verspringende bouwlagen.

Aanbevolen wordt om deze gebouwen met hun architectonische detaillering te behouden in de herontwikkeling van de locatie. In de planvorming is er ook van uitgegaan om de herkenbaarheid van de bestaande gebouwen zoveel mogelijk te laten terug komen en de architectonische samenhang van deze gebouwen te behouden in de herontwikkeling. Daarbij is het voor te stellen dat daar waar het de onderlinge samenhang van de bestaande gebouwgevels versterkt, de maatvoering ritmiek en oorspronkelijke materialen zoveel mogelijk opnieuw worden toegepast in de herontwikkeling. De bestaande architectonische detaillering kan echter niet in het bestemmingsplan worden verankerd.

Op de bestaande gebouwen wordt een nieuwe laag van bebouwing toegevoegd in de vorm van schijven. Het leesbaar houden van 'nieuw boven oud' is daarbij leidend en produceert een karakteristiek ensemble dat is opgebouwd uit twee architectonische tijdslagen. Dit komt terug in de wijze waarop de volumes zijn geplaatst, in de massaopbouw en in het verschil in architectuur, materialisatie en detaillering. De bestaande gebouwen worden behouden en/of daar waar nodig geherinterpreteerd in een voorstel waarbij de architectonische principes, materialisering en detaillering van deze bestaande gebouwen het uitgangspunt zijn. Het nieuwbouwvolume ten oosten van Berghaus Plaza wijkt door zijn plaatsing deels af van het uitgangspunt van de cultuurhistorische verkenning om de architectonische structuur van bestaande bebouwing te behouden. Dit nieuwbouwvolume vormt echter de opmaat voor een ritme van in totaal 5 schijven die 'los' boven de reeks van de bestaande gebouwen zijn geplaatst. Het nieuwbouwvolume aan de oostzijde geeft dit ritme een duidelijke kop. De uitwerking contrasteert bovendien met het Berghaus Plaza in massa, materialisering en detaillering. Deze kop zorgt ervoor dat het gehele ensemble krachtig aan de straat komt te staan met ruime entrees, een voorplein en gelaagde zichten op het bestaande Berghaus Plaza. Het pleintje op de kop van het World Fashion Centre (hierna: WFC) met de entree naar het torentje krijgt zo een 'counterpoint' aan de overkant van de straat.

Door het plan King en Queen is de historische 'haak' van de 3 fashion ateliers en het fashion centre vanuit het oostelijk deel van Koningin Wilhelminaplein niet meer goed waarneembaar. De King en de Queen hebben de binnenhoek in bezit genomen en daarmee de verbinding tussen beide onderdelen grotendeels visueel verbroken. Door een volume op de kop van het Berghausplaza toe te voegen, dat zich voegt in de nieuwe rooilijn, maken de ateliers (met ensemble van toegevoegde schijven) weer een duidelijk contact met de oostzijde van het Koningin Wilhelminaplein.

11.1.4 Samenhang met de omliggende bebouwing, met name het WFC

De drie gebouwen in het plangebied maken volgens de cultuurhistorische verkenning deel uit van een ensemble van gebouwen gerelateerd aan de confectie-industrie rondom het Koningin Wilhelminaplein. Hiertoe behoort ook het grootschalige Confectiecentrum aan de snelweg. De zichtlijn over de noordelijke straat van het Koningin Wilhelminaplein op de belangrijke noordelijke toren van het WFC is daarom van belang.



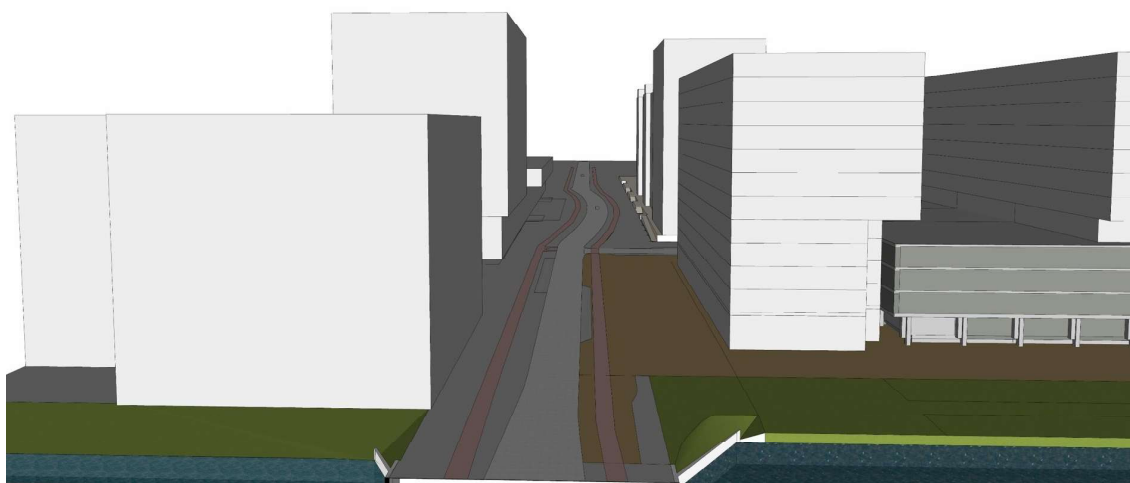
Afbeelding: zichtlijn over de noordelijke straat van het Koningin Wilhelminaplein op de torens van het WFC in 1971 (bron: cultuurhistorische verkenning Noordstrook Koningin Wilhelminaplein)

Geadviseerd wordt om de samenhang met de omliggende bebouwing - met name het WFC - te behouden, ook wat de hoogte betreft. In de planvorming en het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden doordat er nieuwe bebouwing wordt toegevoegd boven en rondom de voormalige confectieateliers. Deze confectieateliers maken samen met het WFC onderdeel uit van de 'haak' die ooit monumentaal rondom het oorspronkelijke meeting-terrein stond maar die door latere bebouwing op het Koningin Wilhelminaplein onherkenbaar is geworden.

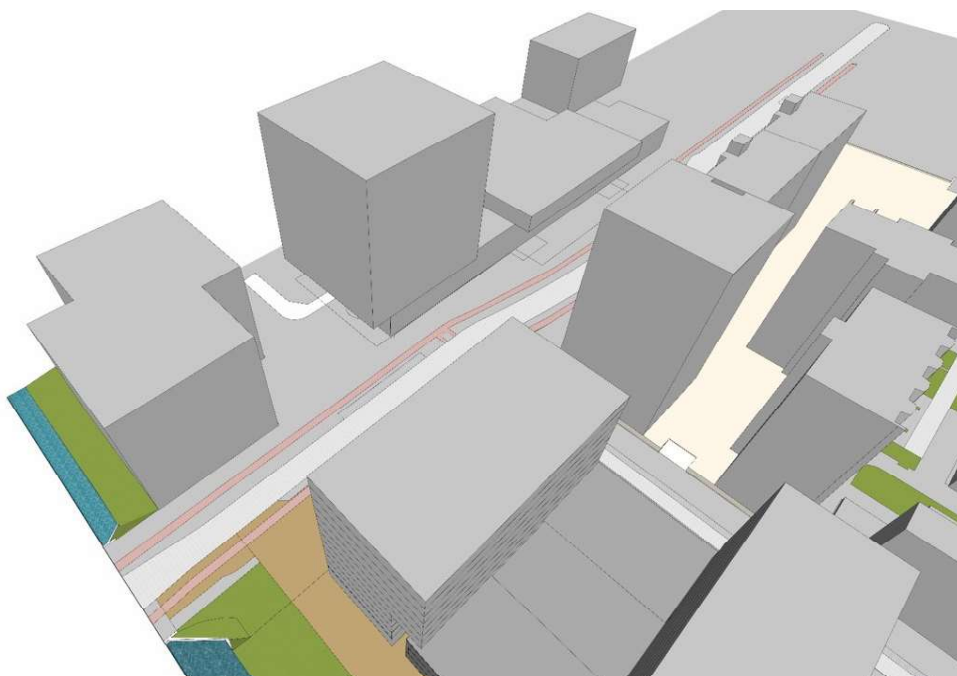
De bestaande zichtlijn over de noordelijke straat van het Koningin Wilhelminaplein richting het oosten, op de belangrijke noordelijke toren van het WFC, zal bovendien behouden blijven aangezien er ter plaatse van deze zichtlijn geen gebouwen zijn toegestaan, met uitzondering van een deel van de ondergrondse parkeergarage (ter hoogte van Berghaus Plaza). Deze ondergrondse parkeergarage zal door de maximum bouwhoogte van 1,2 meter geen obstakel van de zichtlijn vormen.

De opbouw van het naburige WFC kent een 2 verdiepingen hoog en langgerekt lineair volume als basis waarop een drietal verschillende volumes zijn geplaatst. De verschijning van plint en de 3 opbouwen hebben een evidente architectonische samenhang. Tussen de toren op de kop en de schijf in het midden is vervolgens nog een verdiepingshoge entreeluifel geplaatst in sterk afwijkende verschijning. De toren op de kop is ruimtelijk los op de plint geplaatst en kraagt bovendien aan de noordzijde enige meters uit. Hierdoor staat dit volume los op kolommen en voor het plintgebouw. Aan het pleintje heeft de toren een enigszins verstopte entree. Deze toren is 67 meter hoog en geeft het WFC een mooie en markante kop die zich aftekent tegen de reeks van 3 fashiongebouwen.

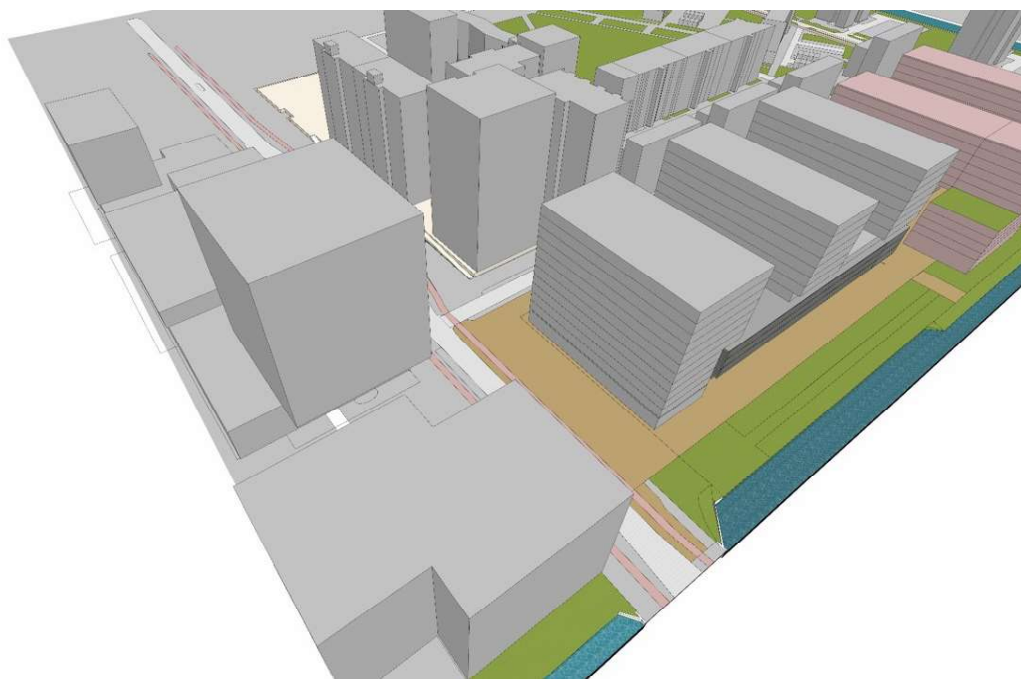
Het nieuwe kantoorvolume bij het Berghausplaza is maximaal 45 meter hoog. Het staat als volume niet op zich zelf, maar maakt deel uit van de reeks van 5 schijven boven (en aan de oostzijde voor) de bestaande bebouwing. Een ruimtelijk ensemble van bestaand en nieuw. De relatie met de WFC toren blijft in principe dezelfde; het wordt niet 'toren tegen toren' maar blijft 'WFC toren versus ensemble'. Daarbij is de maximale hoogte van het ensemble met 45 meter, flink lager dan de WFC toren. De compositie wordt veranderd maar het principe en het beeld blijft gehandhaafd; zonder de markante kop van het WFC aan te tasten en de leesbaarheid van de haak te verstoren wordt de plek verdicht. Er ontwikkelt zich een gelaagd en gemengd stedelijk gebied, met een aantrekkelijker straatbeeld (heldere rooilijnen).



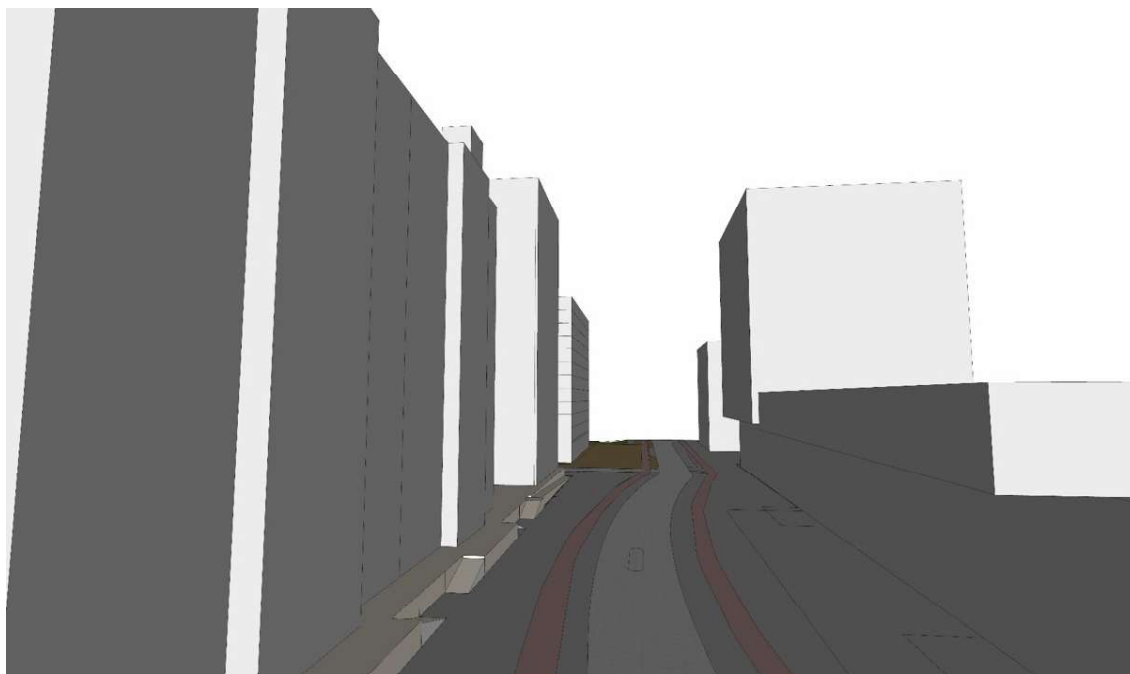
Afbeelding: zicht vanaf rotonde Schipluidenlaan richting zuiden



Afbeelding: vgelvlucht met zicht richting zuidoosten ter plaatse van het nieuwe volume aan de oostzijde van Berghaus Plaza



Afbeelding: vogelvlucht met zicht richting zuid-westen ter plaatse van het nieuwe volume aan de oostzijde van Berghaus Plaza



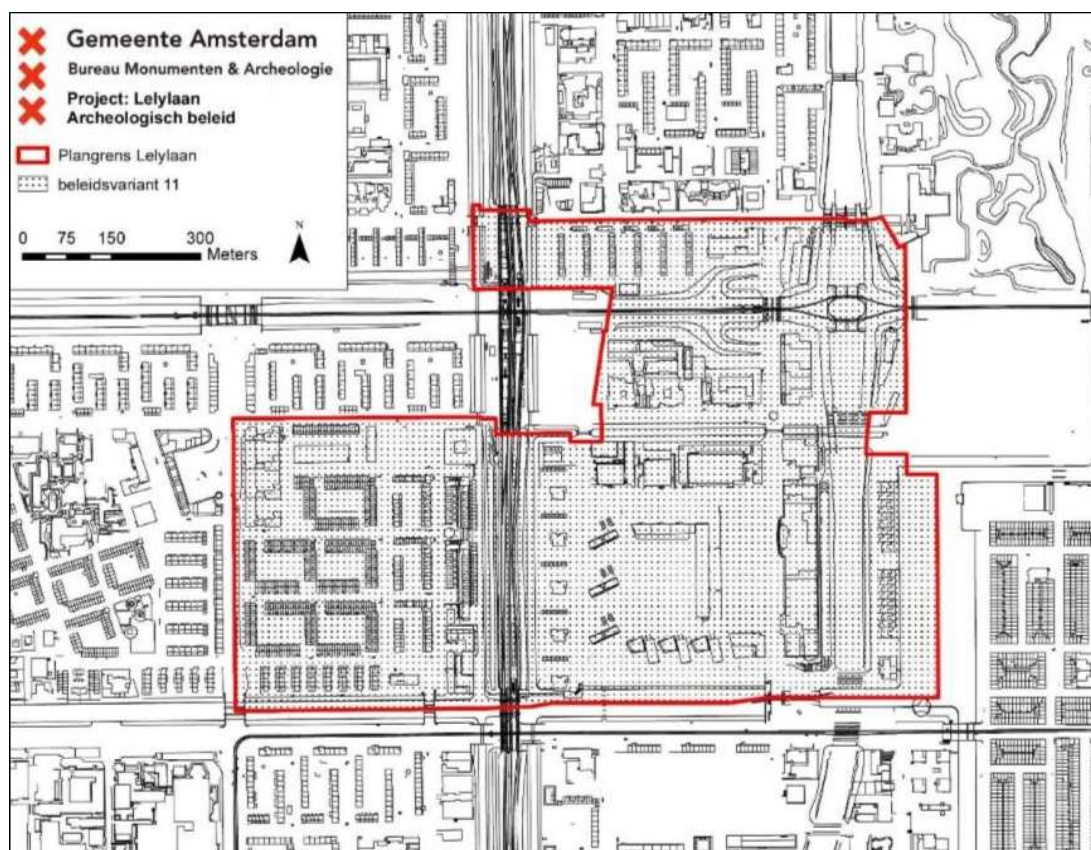
Afbeelding: zichtlijn over het Koningin Wilhelminaplein met rechts het WFC en links de rooilijn King en Queen en het nieuwe volume aan de oostzijde van Berghaus Plaza

11.1.5 Conclusie

Het plangebied bevat enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen, zoals beschreven in de cultuurhistorische verkenning. Deze cultuurhistorisch waardevolle elementen zijn een belangrijk uitgangspunt geweest bij de planvorming voor het plangebied, onder meer door nieuwe bebouwing boven bestaande bebouwing te plaatsen waarbij de tijdslaag van de oorspronkelijke bebouwing zoveel mogelijk zichtbaar wordt gelaten. Ook is rekening gehouden met de ligging binnen het AUP-gebied doordat de nieuwe bebouwing uitsluitend in de vorm van schijven wordt toegevoegd, conform het algemeen in het AUP gehanteerde uitgangspunt van schijfbebouwing. Het beoogde plan leidt er toe dat het Koningin Wilhelminaplein weer krachtiger wordt ervaren als monumentaal ensemble met de reeks confectieateliers en het WFC die als 'haak' ooit monumentaal rondom het oorspronkelijke meeting-terrein stond. Deze 'haak' is nu grotendeels onherkenbaar door de invullingen in de jaren '90 en recent. Door de nieuwe bebouwing ter plaatse van een deel van de 'haak' toe te voegen wordt deze beter ervaren. Tenslotte leidt de planvorming er toe dat het water en groen langs de Schipluidenlaan een nieuwe kwaliteitsimpuls krijgen.

11.2 Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Lelylaan e.o.' is door Bureau Monumenten en Archeologie een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (d.d. mei 2012). Daaruit blijkt dat in het hele plangebied een lage archeologische verwachting geldt omdat in het plangebied geen archeologisch waardevolle elementen te verwachten zijn. Het gehele plangebied, inclusief het plangebied Noordstrook Koningin Wilhelminaplein, is daardoor vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek. In het geldende bestemmingsplan zijn daarom geen nadere regels voor werkzaamheden in de grond opgenomen.



Afbeelding: archeologische beleidskaart (bron: archeologisch bureauonderzoek Lelylaan)

Volledigheidshalve is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan een archeologische waardestelling opgevraagd bij Monumenten & Archeologie (kenmerk 18-035, d.d. 6 maart 2018, zie bijlage 16). Uit de archeologische waardestelling blijkt dat voor de planlocatie nog steeds een lage verwachting en vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen geldt. Er hoeft daarom in het kader van de voorgenomen herontwikkeling geen archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Voor het plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten & Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Inrichtingen

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art.2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt niet binnen het invloedsgebied van een inrichting zoals bedoeld in het BEVI. Nader onderzoek is niet nodig.

12.2 Transport

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water is het "Besluit externe veiligheid transportroutes" kader, dat op 1 april 2015 in werking is getreden. Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toestaan. Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.

Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.

Het plangebied ligt volledig binnen het invloedsgebied van transportroutes waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd (A10-West). Onderzoek externe veiligheid is daarom nodig. Dit onderzoek is uitgevoerd door AVIV (projectnummer 183571, d.d. 4 juni 2018, zie bijlage 17). Uit het onderzoek blijkt dat er vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen geen sprake is van een 10^{-6} risicocontour waardoor het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt. Ten aanzien van het groepsrisico is berekend dat dit groter is dan de oriëntatiewaarde. De realisatie van woningen/woonruimten, kantoren en commerciële ruimtes leidt tot een toename van het groepsrisico van 4.5 naar 4.6 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat het groepsrisico moet worden verantwoord. Ook is het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Aan de hand het ontvangen advies (referentie 34/RoEv-2018, d.d. 28 augustus 2018, zie bijlage 18) wordt in paragraaf 12.4 een verantwoording van het groepsrisico gedaan doordat onder meer is ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

12.3 Buisleidingen

In en rond het plangebied liggen geen buisleidingen die vallen onder de werking van het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Onderzoek naar buisleidingen is daarom niet nodig.

12.4 Verantwoording groepsrisico

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen) en het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen). Omdat het voorliggende bestemmingsplan volgens onderzoek leidt tot een toename van het groepsrisico bij het transport van gevaarlijke stoffen over de A10 (zie bijlage 17) dient er een verantwoording van de toename van dat groepsrisico plaats te vinden. Het advies van de Veiligheidsregio (zie bijlage 18) dient hierbij te worden betrokken, alsmede het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam.

12.4.1 Groepsrisico en vereisten verantwoording

- Algemeen

Het groepsrisico (GR) laat zich omschrijven als de kans op een bepaald aantal doden dat min of meer gelijktijdig valt door een ramp met een gevaarlijke stof. Het groepsrisico brengt zodoende de maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen tot uitdrukking. In onderzoek wordt dit in een grafiek uitgezet als risico per jaar (y-as) tegen het aantal doden (x-as). Volgens de definitie wordt er van een groepsrisico gesproken als er meer dan 10 doden kunnen vallen (dit is het nulpunt op de x-as).

Er is geen harde norm waaraan een groepsrisico moet voldoen, wel bestaat de zogenaamde oriëntatiewaarde binnen een invloedsgebied rondom een risicobron. Deze oriëntatiewaarde is als ijklijn in de onderzoeksgrafieken opgenomen. Elke (negatieve) wijziging in het groepsrisico moet worden verantwoord, ook als het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft.

Het uitgangspunt is dat er een verplichting geldt om het groepsrisico mee te wegen en (beperkt) te verantwoorden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het invloedsgebied van een geprojecteerde of bestaande inrichting, transportroute en/of buisleiding.

- Wettelijk kader

In artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes is bepaald dat in de toelichting van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het invloedsgebied van een transportroute in elk geval wordt ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Volgens artikel 8, lid 1 dient in de toelichting van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk binnen 200 meter van een transportroute is gelegen tevens in te worden gegaan op:

- a. 1° de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en;
2° de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
- b. het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage

bestemmingsplan_Noordstrook Koningin Wilhelminaplein (vastgesteld)

- van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- c. de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
 - d. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Lid 1 van artikel 8 is niet van toepassing indien het groepsrisico niet hoger is dan:

- a. 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of;
- b. als de toename met niet meer dan 10 procent toeneemt én de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

- Herontwikkeling

Uit het onderzoek van AVIV blijkt dat het groepsrisico als gevolg van de herontwikkeling toeneemt van 4,5 keer naar 4,6 keer de oriëntatiewaarde. In de verantwoording in deze paragraaf dient gelet op het wettelijk kader zodoende in te worden gegaan op zowel de in artikel 7 als artikel 8 genoemde aspecten.

12.4.2 Dichtheid personen

Voor de bepaling van het groepsrisico is in het onderzoek de populatie rondom de A10 geïnventariseerd met behulp van de BAG-Populatieservice. Ook is via ruimtelijkeplannen.nl informatie over de toekomstige invulling van de omgeving gebruikt. In tabel 3 van bijlage 1 van het onderzoek van AVIV is de personendichtheid binnen het invloedsgebied weergegeven.

Ter plaatse van het plangebied bedraagt de huidige personendichtheid 1.295 personen in de dagsituatie en 0 personen in de nachtsituatie. Als gevolg van het bestemmingsplan zal de personendichtheid wijzigen naar 3.520 personen in de dagsituatie en 1.832 personen in de nachtsituatie (zie ook tabel 4 van bijlage 1 van het onderzoek van AVIV).

12.4.3 Maatregelen

De maatregelen ter beperking van het groepsrisico kunnen betrekking hebben op bronmaatregelen, effectmaatregelen of RO-maatregelen. Ten behoeve van het bespreken van mogelijke risicobeperkende maatregelen heeft de brandweer in haar advies aangegeven met welke scenario's in het plangebied rekening gehouden dient te worden. Binnen deze scenario's is ook aangegeven in welke mate er sprake kan zijn van zelfredzaamheid van de aanwezigen in het plangebied bij een incident:

- Explosie (BLEVE scenario): een botsing of andere directe impact met een tankwagen LPG kan een explosie veroorzaken. Er ontstaat een vuurbal en drukgolf die enkele seconden duurt. De hittestraling zal tot op ruim 200 meter voelbaar zijn. Indien er geen afscherming zou zijn tussen het plangebied en de A10, zouden er slachtoffers zijn gevallen en gebouwen zouden gaan branden. Echter, door de afschermende werking van de tussengelegen gebouwen zullen naar verwachting de gevolgen voor het plangebied beperkt blijven. Verwacht wordt dat gebouwen in het plangebied blijven staan en dat eventueel secundaire branden ontstaan. In het plangebied kunnen personen buiten mogelijk brandwonden oplopen als gevolg van de hittestraling.
- Giftige wolk: een giftige wolk wordt veroorzaakt doordat na een botsing de tankwagen met giftige stoffen openscheurt. Hierdoor stroomt een groot deel van de giftige stof in korte tijd uit. Er wordt een gaswolk gevormd die afhankelijk van de concentratie, soort stof, blootstellingsduur en de weersomstandigheden (zoals bijvoorbeeld de wind) het plangebied kan bereiken. Een toxische wolk kan tot op een afstand van 2.000 meter tot slachtoffers leiden. Afhankelijk van de uitvoering van de

gebouwen kunnen deze bescherming bieden tegen de gevolgen van een toxische wolk. Personen buiten kunnen slachtoffers worden.

- Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het gevaar van een ongeval te beperken. Om ongevallen te beperken zijn in de LPG-branche maatregelen, zoals genoemd in het Convenant LPG-autogas, doorgevoerd. In het convenant is opgenomen dat het transport plaats moet vinden door middel van LPG-tankwagens die voorzien zijn van een hittewerende voorziening. Door deze maatregel neemt de hittebestendigheid van een LPG-tankwagen en daarmee de tijdsduur tot een BLEVE optreedt, toe.

Daarnaast zijn nog andere maatregelen aan de risicobron mogelijk, zoals het niet meer transporteren van LPG via de A10. Deze maatregelen kunnen echter niet in het kader van het bestemmingsplan genomen worden en worden daarom niet bij de verantwoording betrokken.

- Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn maatregelen waardoor de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om maatregelen die het beschermingsniveau van het gebouw verhogen en/of maatregelen die de mogelijkheden voor zelfredzaamheid verbeteren. Volgens het advies van de Veiligheidsregio zijn de te overwegen maatregelen als volgt:

- Een noodknop voor mechanische ventilatie in gebouwen. Het uitschakelen van de mechanische ventilatie zorgt ervoor dat er in de gebouwen geen slachtoffers naar aanleiding van een toxische wolk vallen. Voorwaarde is dat ramen en deuren ook moeten zijn gesloten.
- Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Als de personen in het plangebied voorbereid zijn, zullen ze beter en eerder in staat zijn om te komen tot een handelingsperspectief.

- RO-maatregelen

Zoals blijkt uit de hoofdstukken 3 en 7 is er binnen Amsterdam een grote behoefte aan wonen en bijbehorende functies. De zone langs de A10 is daarom aangewezen als te verdichten gebied. Dit heeft geleid tot het programma zoals beschreven in hoofdstuk 4. Vanwege deze verdichtingsopgave is het niet wenselijk om een programma met een kleinere omvang te realiseren. De stedenbouwkundige opzet van de herontwikkeling is echter wel zodanig dat er sprake is van een afschermdend gebouw aan de oostzijde van het plangebied waardoor de kans op gevolgen bij een BLEVE in de rest van het plangebied nog kleiner zijn geworden. Daarnaast zijn er binnen 300 meter van de A10 geen functies ten behoeve van niet-zelfredzame personen toegestaan.

12.4.4 Beheersbaarheid

Op korte rijafstand van het plangebied bevinden zich op dit moment een brandweerkazerne (brandweerkazerne Pieter aan de Poeldijkstraat), een ziekenhuis (OLVG locatie West aan de Jan Tooropstraat) en een politiebureau (Nieuw-West Noord aan de Postjesweg). De hulpverlening kan een ongeval met gevaarlijke stoffen niet voorkomen. Het ongevalsscenario heeft al plaatsgevonden of is in volle gang als zij arriveert. De hulpverlening bereidt zich voor op de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Een klein gevaar met beperkte gevolgen vraagt om een andere voorbereiding dan een groot gevaar met aanzienlijke gevolgen. In het laatste geval zijn bij de bestrijding meerdere (hulp)diensten betrokken. De hulpverlening richt zich dan voornamelijk op het beperken van de gevolgen in de omgeving, het bestrijden van branden, het afschermen van de omgeving en het helpen van gewonden.

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft ter voorbereiding op ongevallen met gevaarlijke stoffen plannen opgesteld. Deze plannen bevatten uitgangspunten en afspraken over coördinatie en de wijze van optreden van de gezamenlijke hulpdiensten (brandweer, geneeskundige hulpdiensten, politie en gemeente). En vormt de basis voor het opleidings- en oefenprogramma van de gezamenlijke hulpdiensten. Specifiek voor ongevallen met gevaarlijke stoffen op de weg heeft de brandweer procedure plannen opgesteld.

Ten aanzien van de herontwikkeling kan nog worden opgemerkt dat het plangebied voor hulpdiensten via meerdere wegen bereikbaar is: aan de oostzijde via de Delflandlaan en aan de westzijde via Schipluidenlaan-Koningin Wilhelminaplein. Het plangebied is daarmee tweezijdig ontsloten.

Naast de algemene bluswatervoorzieningen moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe zal overleg plaatsvinden tussen de architecten en de brandweer.

12.4.5 Zelfredzaamheid

Aanwezige personen in het plangebied zijn na het ontstaan van een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en anderen aangewezen. De volgende aspecten zijn mede bepalend voor de mogelijkheden op het gebied van zelfredzaamheid:

- Verloop van het ongeval scenario: Een explosie of giftige wolk ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten in het plangebied merkbaar. Door tijdgebrek zijn er dan beperkte mogelijkheden voor personen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen. Het scenario toxische wolk ontwikkelt zich snel, maar hierbij zijn meer mogelijkheden voor personen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen.
- De mate van bewust zijn van de mogelijke gevaren: Het bestemmingsplan betreft een gebied met vooral werk en woon functies en een aantal publieke functies. Het merendeel van de aanwezige personen in het plangebied is zich niet bewust van de mogelijke gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de weg. Na een ongeval blijft daardoor naar verwachting snel en op een goede manier handelen uit. Kennis hebben van de mogelijke gevaren vergroot de zelfredzaamheid.
- De fysieke gesteldheid van personen: De fysieke gesteldheid van aanwezige personen kan belangrijk zijn voor de mogelijkheden op het gebied van zelfredzaamheid. De fysieke gesteldheid van de personen in het plangebied kan uiteen lopen. De verwachting is dat de fysieke gesteldheid van aanwezigen over het algemeen geen belemmering vormt, met name omdat er geen functies met niet-zelfredzame personen zijn voorzien binnen 300 meter van de A10.
- Handelingsperspectieven: In het geval van een toxische wolk is het van belang dat men snel in de gebouwen kan schuilen. Schuilen in een gebouw is alleen mogelijk als zij bestand is tegen de effecten van een ongeval scenario. Bij een explosie van LPG tankwagens is, als daar tijd voor is, het handelingsperspectief schuilen.

- Aanwezige voorzieningen: Schuilen in gebouwen is alleen mogelijk als deze bestand zijn tegen de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen. In het plangebied zijn voldoende vluchtwegen om bij een ongeval met gevaarlijke stoffen van de ringweg A10 af te kunnen vluchten.

Om de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren zullen er noodknoppen voor mechanische ventilatie worden aangebracht in de gebouwen en personen zullen worden ingelicht wat te doen bij een eventueel ongeval met LPG. De concrete uitwerking van deze maatregelen volgt in het kader van de bouwplannen.

12.4.6 Gemeentelijk beleid Amsterdam

De ruimtelijke herontwikkeling van het plangebied wordt in het kader van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam beschouwd als een object met zelfredzame personen, aangezien er binnen 200 meter van de A10 geen functies zijn toegestaan die specifiek zijn bedoeld voor kinderen onder de 12, zieken, bejaarden en/of gehandicapten. Er wordt daarmee voor dit punt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid.

Het groepsrisico is momenteel 4,5 keer hoger dan de oriëntatiewaarde. De herontwikkeling leidt tot een beperkte toename van deze bestaande overschrijding (van 4,5 naar 4,6). Daarmee wordt afgeweken van het Uitvoeringsbeleid. Deze afwijking is conform het Uitvoeringsbeleid daarom als specifiek beslispunt voorgelegd aan de verantwoordelijke bestuurders.

12.4.7 Conclusie

Uit de voorgaande subparagrafen blijkt dat de beperkte toename van het groepsrisico (van 4,5 naar 4,6 keer de oriëntatiewaarde) aanvaardbaar is. De mogelijke scenario's die kunnen optreden zijn met behulp van enkele toegepaste maatregelen goed beheersbaar. Ook zal de zelfredzaamheid van de aanwezigen verder worden verbeterd door enkele maatregelen toe te passen bij de uitvoering (noodknop en inlichting). Vanwege afwijking van het gemeentelijk beleid is de toename van de overschrijding van de oriëntatiewaarde bij de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan als specifiek beslispunt aan de verantwoordelijke bestuurders voorgelegd.

Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingbesluit

13.1 Inleiding

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

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

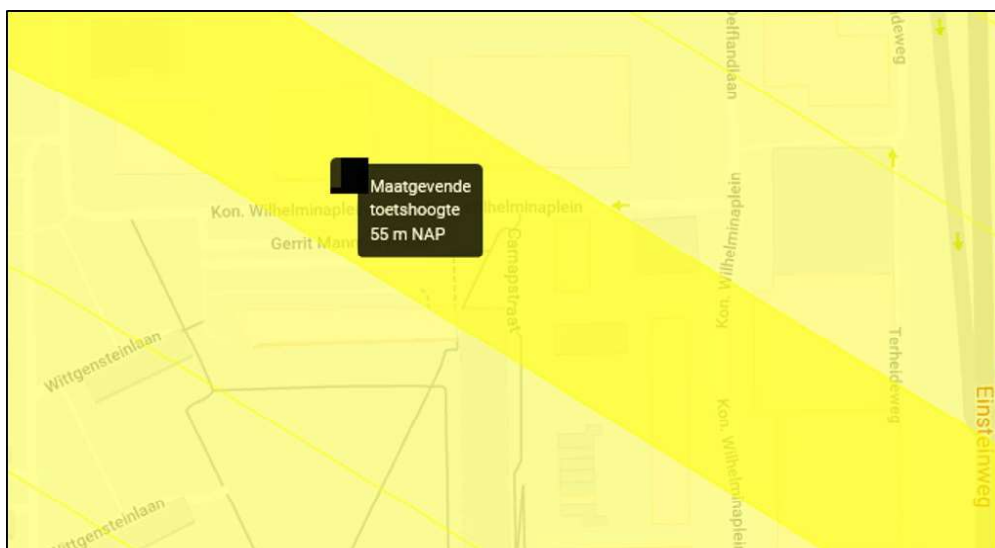
De beperkingen in het LIB betreffen:

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. Het plangebied valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel dient er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour (zie ook paragraaf 3.2.2) een afweging plaats te vinden.

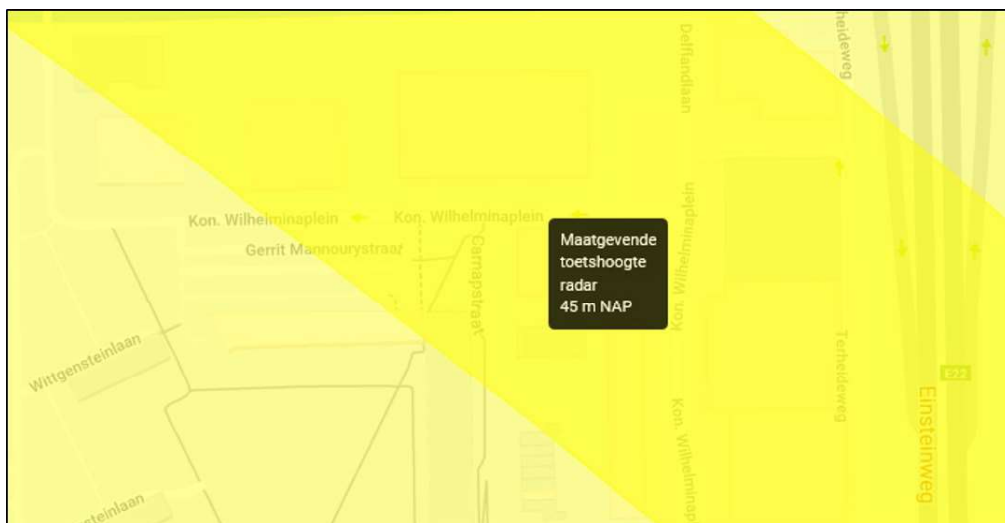
13.2 Bouwhoogte

De maximale toetshoogte vanwege het vliegverkeer bedraagt voor het plangebied 54 meter in het zuidwesten tot 56 meter in het noordoosten.



Afbeelding: toetshoogtes vliegverkeer LIB (bron: www.lib-schiphol.nl/app/applicatie)

De maximale bouwhoogte vanwege de radar bedraagt 44 meter in het zuidwesten tot 45 meter in het noordoosten.



Afbeelding: toetshoogtes radar LIB (bron: www.lib-schiphol.nl/app/applicatie)

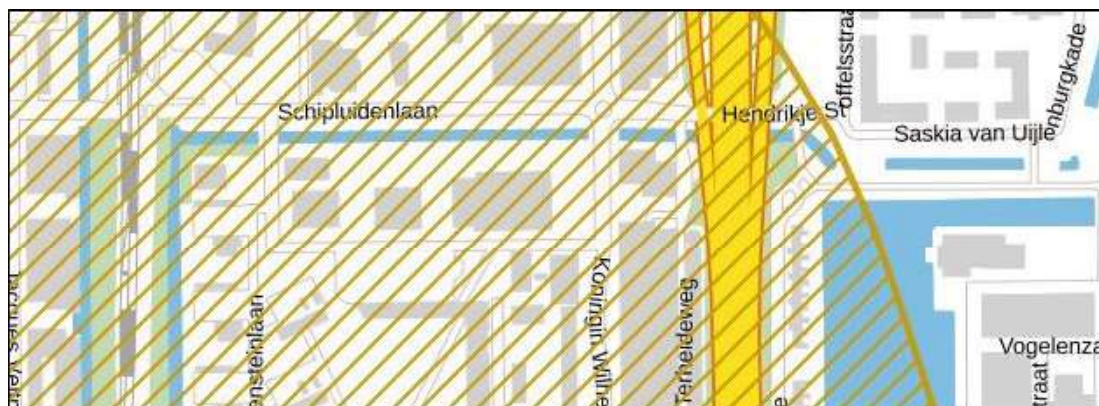
Het peil van het maaiveld ligt -0,7 ten opzichte van NAP. Het bestemmingsplan staat ter plaatse van het plangebied geen bebouwing toe die hoger is dan waar het LIB van uitgaat. Dit is ook verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het LIB.

13.3 Vogelaantrekkende functies

Het plangebied ligt binnen de zone waar beperkingen worden gesteld aan vogelaantrekkende functies. Dit zijn onder andere viskwekerijen en grote open wateren. Het bestemmingsplan maakt geen vogelaantrekkende functies zoals bedoeld in het LIB mogelijk, zodat op dit punt aan het LIB wordt voldaan.

13.4 20 Ke-contour

Het plangebied is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5) zie navolgende afbeelding). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.



Afbeelding: uitsnede 20 Ke-contour (bron: PRV)

Woningen/woonruimten zijn in het plangebied toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied maar er dient conform de PRV daarbij wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en Vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan de volgende onderdelen bevat:

- een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
- een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;

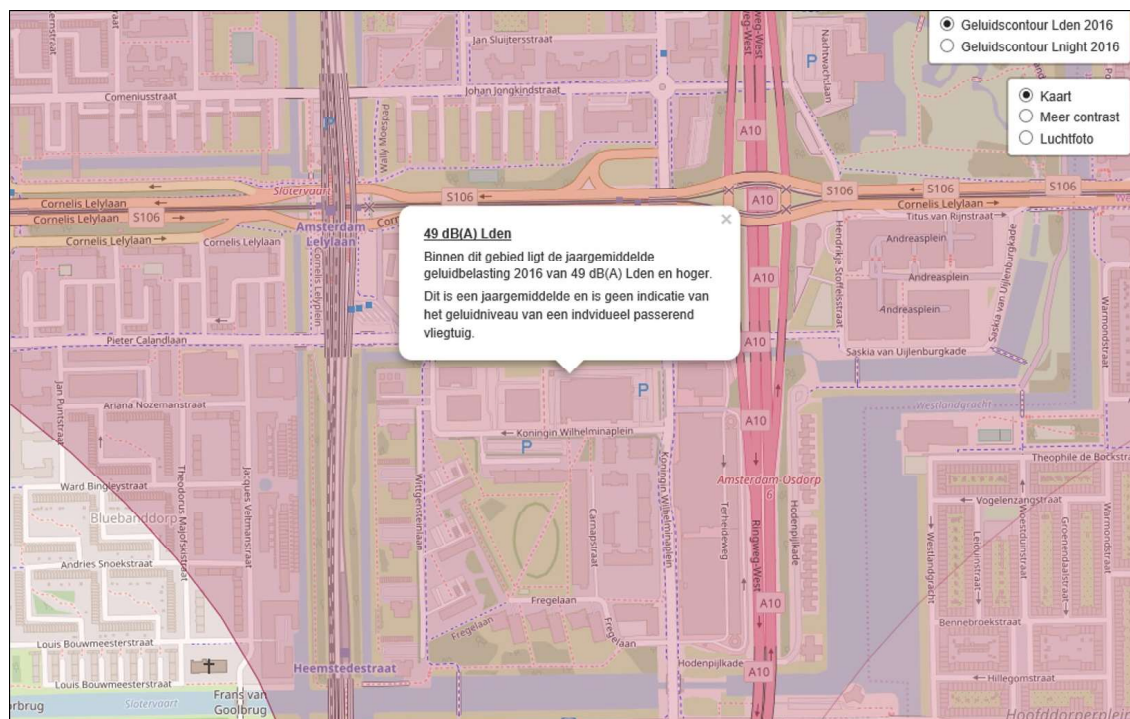
e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

13.4.1 Ligging en situatie

Het plangebied ligt onder de aanvliegroute van de Schiphol Oostbaan. Deze relatief korte baan wordt hoofdzakelijk gebruikt voor kleine (zakelijke) luchtvaart en wordt alleen in uitzonderlijke gevallen (bijvoorbeeld harde zuidwestenwind) door grotere toestellen als landingsbaan gebruikt. Deze grotere vliegtuigen komen dan vanuit noordoostelijke richting over/langs het plangebied. De geluidsbelasting ter hoogte van het plangebied wordt verder bepaald door startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan. Deze vliegtuigen starten in noordelijke richting, maken vervolgens een bocht en vliegen aan de westkant van het plangebied verder in zuidelijke richting.

Voor de geluidsproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (L_{den}) en per nacht (L_{night}). De theoretische geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedraagt minimaal 49 dB(A) L_{den} . Het plangebied ligt buiten de jaargemiddelde geluidbelasting per nacht doordat het gemiddelde geluidsniveau hier lager is dan de laagst berekende contour.



Afbeelding: uitsnede jaargemiddelde geluidsbelasting per etmaal (bron: <http://www.bezoekbas.nl/>)

De feitelijk optredende geluidbelasting wordt ieder jaar berekend. De feitelijke jaargemiddelde geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedroeg in 2016 volgens gegevens van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) tussen de 48 en 50 dB(A) L_{den} . De feitelijke jaargemiddelde geluidsbelasting in de nacht bedroeg in 2016 volgens gegevens van het BAS ruim minder dan 40 dB(A).

bestemmingsplan_Noordstrook Koningin Wilhelminaplein (vastgesteld)

L_{night}

Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat het plangebied vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

13.4.2 Overwegingen

Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48 dB(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De feitelijk optredende geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied ligt tussen de 48 en 50 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night} . Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag enige geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidsbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidswaarde te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting tussen de 48 en 50 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van het plangebied worden daarom aanvaardbaar geacht.

Een stedelijk woonmilieu gaat met een hogere geluidbelasting gepaard dan in een rustige woonwijk. Derhalve kan in het plangebied ook een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting 66 dB bedraagt. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting aanzienlijk onder deze waarde zodat geen sprake is van een onaanvaardbare geluidscumulatie. Overigens geldt dat luchtvaartgeluid gezien de zeer lage langtijdgemiddelde geluidbelasting niet relevant voor de cumulatie is.

Hierbij wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen

van informatie over luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

13.4.3 Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in paragraaf 3.4 en hoofdstuk 7 van de plantoelichting is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken vanaf 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam (met name in het middensegment) is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de uitrol van het centrumgebied en die tevens is gelegen in de zone waar hoogbouw (bebouwing hoger dan 30 meter) wordt gestimuleerd. Het plangebied is momenteel bebouwd met drie bedrijfsverzamelgebouwen. In het plangebied kan, met behoud van de bestaande gebouwen, verdichting plaatsvinden. Het plangebied ligt op een aantrekkelijke locatie, dichtbij het Vondelpark, de binnenstad van Amsterdam en OV-knooppunt Lelylaan. In Koers 2025 is het gebied aangewezen als onderdeel van te intensiveren gebied. In het verlengde daarvan is in 2018 een Investeringsbesluit vastgesteld. Het transformeren en herontwikkelen van de Noordstrook levert met maximaal 700 woningen/woonruimten een belangrijke bijdrage aan de grote stedelijke woningbehoefte binnen Amsterdam. Bovendien is het uitgangspunt dat een deel van deze woningen/woonruimten wordt gerealiseerd in het middensegment.

13.4.4 Maatregelen

Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan). De mate van hinder in het plangebied wordt met name bepaald door het gebruik van de Oostbaan. Deze baan wordt niet 's nachts en overdag alleen in uitzonderlijke gevallen (zoals zuidwesterstorm) door grotere toestellen als landingsbaan gebruikt, omdat dit dan de enige baan is om

veilig tegen de wind in te kunnen landen.

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

Met een goede geluidsisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidswering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidswering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidswering doorgaans vanwege andere geluidsbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidniveaus en de gebruikelijke geluidswering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen/woonruimten een aanvaardbaar binnenniveau zal ontstaan. In het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien kan plaatsvinden is juist het doel om het plangebied te transformeren tot een gemengd woon-werkgebied met een hoge bebouwingsdichtheid.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

In het kader van de herontwikkeling van de Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein worden de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- In het plangebied worden woningen/woonruimten gerealiseerd. Uitgangspunt is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben.
- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit het oosten via de Delflandlaan-rijweg Koningin Wilhelminaplein en vanuit het westen via de Schipluidenlaan-rijweg Koningin Wilhelminaplein.
- Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater. Daarnaast kan indien nodig extra water worden gewonnen uit de watergang langs de Schipluidenlaan.
- In het kader van de planontwikkeling voor de bouwblokken wordt rekening gehouden met goede

vluchtmogelijkheden.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

Hoofdstuk 14 Natuur en landschap

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

14.1 Gebiedsbescherming

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van een herontwikkeling en/of bouwactiviteiten dient rekening te worden gehouden met Natura 2000-gebieden. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden aanwezig. Ook op grotere afstand kunnen er echter gevolgen optreden in een Natura 2000-gebied als gevolg van eventuele stikstofdepositie. Er dient daarom te worden nagegaan of de voorliggende herontwikkeling leidt tot stikstofdepositie in één of meerdere Natura 2000-gebieden.

Door Cauberg-Huygen is in het kader van de herontwikkeling een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke stikstofdepositie (referentie 04077-52284-01, d.d. 6 februari 2020, zie bijlage 19). Uit het onderzoek blijkt dat zowel de aanlegfase (bouw) als de gebruiksfase geen stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden tot gevolg heeft. Er is geen vergunning benodigd in het kader van de Wet natuurbescherming.

14.2 Soortenbescherming

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

Door Els & Linde is in het kader van de herontwikkeling een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 18.050, d.d. 30 juli 2018, zie bijlage 20). Uit het onderzoek blijkt dat er geen verblijfplaatsen van beschermde dieren of groeiplaatsen van beschermde planten aanwezig zijn. Er is een kleine kans op – incidenteel – langsvliegende vleermuizen. Er is echter geen vervolgonderzoek of ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

14.3 Conclusie

De herontwikkeling is gelet op de uitkomsten van de beide onderzoeken in overeenstemming met de Wet natuurbescherming.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

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

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

15.2 Beleid

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water is vastgesteld in 2000. De kaderrichtlijn heeft als doelstellingen:

- Een goede ecologische toestand van de oppervlaktewateren (zoete, kust- en overgangswateren);
- Het tot nul terugbrengen van de lozing van gevaarlijke stoffen;
- Een goede toestand van het grondwater;
- Een duurzaam gebruik van water;
- Afzwakking van de negatieve gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Sinds 1 november 2003 is er een wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn van een ruimtelijke ontwikkeling voor het waterbeheersysteem en op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling en het waterbeheer op elkaar worden afgestemd.

In het voorliggende bestemmingsplan is de watertoets opgenomen in paragraaf 15.3.

Nationaal Waterplan

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

- a. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- b. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoet water
- c. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- d. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- e. Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en

ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer.

Voor de het plangebied wordt uitgegaan van het behouden en verder uitbreiden van de bestaande waterstructuur, er worden geen nationale belangen geraakt.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021

Op 17 december 2015 is het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 (2016, nr. 343/1397) vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het gemeentelijk rioleringsplan vervangt het beleid "Breed Water, plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010 - 2015".

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 is de ambitie ten aanzien van hemelwater dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Hiervan wordt 20 mm via het ondergrondse hemelwaterstelsel verwerkt en wordt 40 mm tijdelijk opgeslagen in de openbare en private ruimten (daken, tuinen, et cetera). De in het Gemeentelijk Rioleringsplan omschreven ambitie wordt juridisch verankerd in de in voorbereiding zijnde Hemelwaterverordening, welke naar verwachting in de zomer van 2019 zal worden vastgesteld.

Integrale Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

1. Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
2. Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
3. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem. Sinds 1 november 2017 is de Integrale Keur AGV 2017 vigerend.

15.3 Uitwerking

15.3.1 Waterkwantiteit

De noordzijde van het plangebied wordt gevormd door de 12 meter brede watergang langs de Schipluidenlaan. Deze watergang is belangrijk in de waterverbinding tussen het Rembrandtpark en het Sloterpark en heeft binnen het plangebied een wateroppervlak van 3.559 m².

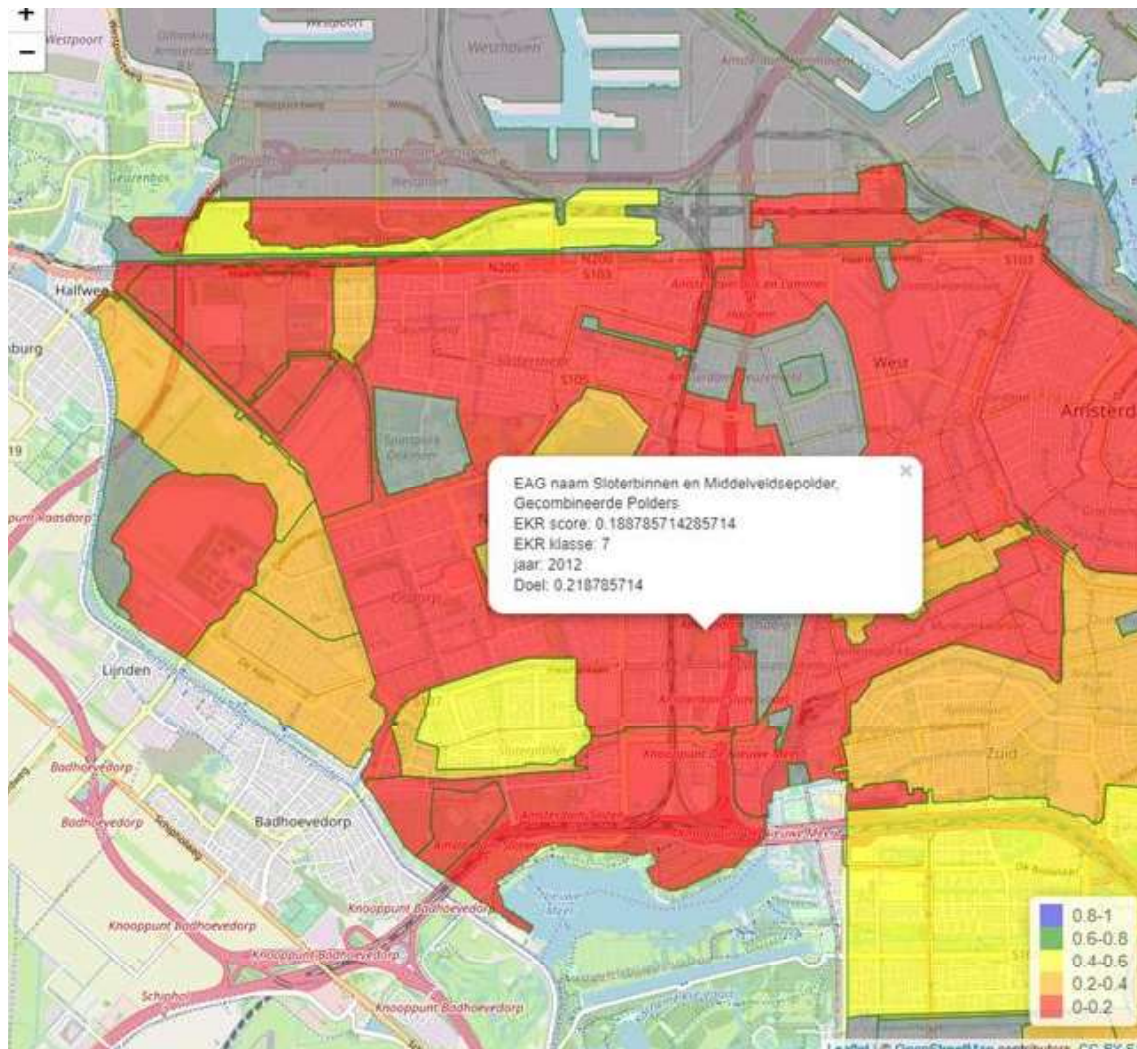
Binnen het plangebied is momenteel 22.879 m² verharding aanwezig (9.082 m² bebouwing en 13.797 m² overige verharding). Dit oppervlak aan verharding zal als gevolg van de beoogde herontwikkeling met 2.605 m² toenemen tot 25.484 m². De toename aan verharding zal worden gecompenseerd door rainproofmaatregelen en door uitbreiding van de huidige watergang met circa 450 m². Binnen het plangebied zal daardoor minimaal 4.009 m² open water aanwezig zijn. Er wordt daarmee ruimschoots voldaan aan de eisen ten aanzien van waterkwantiteit.

15.3.2 Waterkwaliteit/ecologie

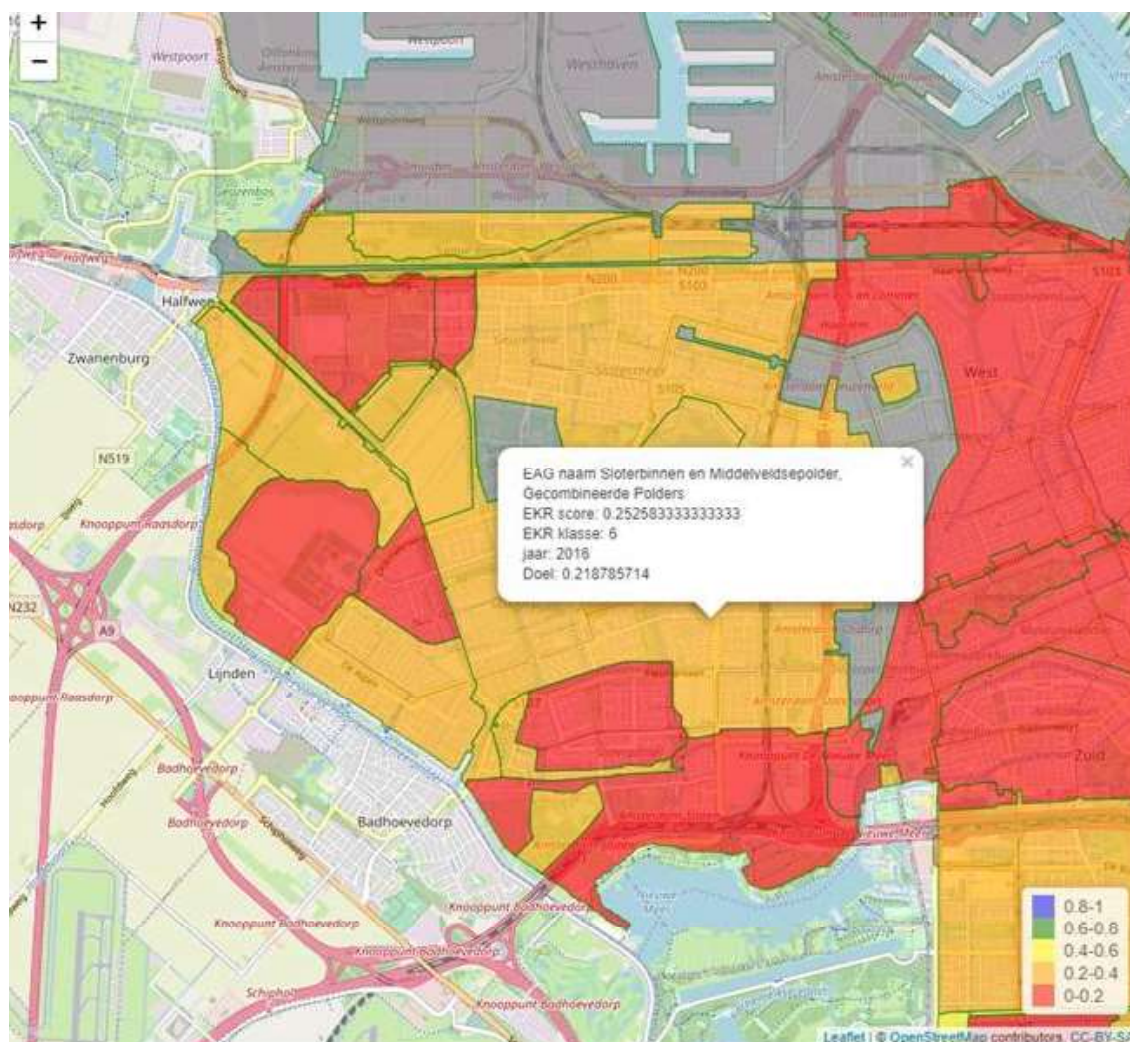
De waterloop langs de Schipluidenlaan maakt onderdeel uit van de Sloterbinnen en Middelveldse gecombineerde polders. Vanuit de Kader Richtlijn Water dient Waternet zich in te zetten om de waterkwaliteit in het gebied te verbeteren. De Sloterplas is een specifiek aangemerkt waterlichaam waar afspraken en maatregelen worden getroffen om de waterkwaliteit te verbeteren (en waarover gerapporteerd dient te worden aan Europa). Omdat de waterlopen allemaal met elkaar in verbinding staan, hebben deze allemaal invloed op de waterkwaliteit in het gebied. De watergang in het plangebied valt onder de KRW-overige wateren (daarvoor hoeft niet gerapporteerd te worden naar Europa) en is mede van groot belang voor de algehele waterkwaliteit.

Uit de trends in de toestand van waterkwaliteit blijkt dat op veel plaatsen in het beheergebied van AGV de waterkwaliteit achteruit gaat, ondanks de pogingen om het omgaan met water (gebiedsontwikkelingen, agrarisch gebruik, afvalwaterbeheer) te beïnvloeden en de inzet om sloten, zuiveringsinstallaties en waterpeilen te beheren. In Amsterdam Nieuw-West worden in de gecombineerde polders en de Sloterplas juist positieve trends waargenomen in ecologische waterkwaliteit. Er staan op meer locaties onderwaterplanten en de biodiversiteit in de sloot neemt toe. In de overige polders van Amsterdam Nieuw-West is de ecologische toestand niet veranderd sinds 2006 en in de Bretten en Nieuw Sloten neemt de ecologische kwaliteit juist af.

Per ecologisch analysegebied zijn op basis van metingen scores van de Ecologische KwaliteitsRatio (EKR) berekend. Dit is een score die de verhouding tussen de genormaliseerde waarde van de biologische kwaliteitselementen ten opzichte van de referentiescore weergeeft.



Afbeelding: EKR-scores uit metingen 2012



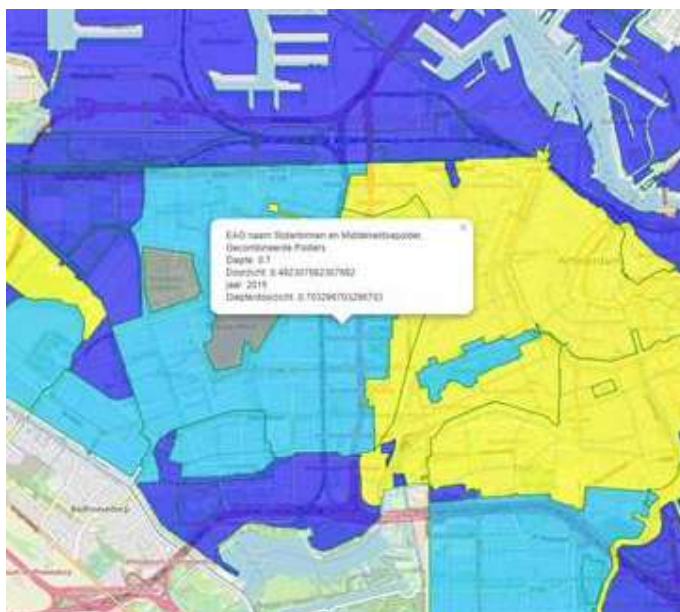
Afbeelding: EKR-scores uit metingen 2016

Uit de EKR-scores blijkt dat de toestand in de gecombineerde polders matig is. In het WBP 2016-2021 staat vastgesteld dat er een handelingsperspectief is van 0.03 EKR. Dat betekent dat de scores vanaf 2015 al hoger liggen dan de toestand in 2012 plus het handelingsperspectief. Deze toestand in 2012 (eerste meetgegevens die beschikbaar zijn voor de toetsing aan de KRW maatlatten) plus het handelingsperspectief kunnen worden gezien als voorlopige ambitie of doel in het overig water. Deze is echter met een zeer grove, gebiedsbrede analyse vastgesteld en moet worden verbeterd in gebiedsprocessen zodat er bestuurlijk een doel kan worden vastgesteld. Dit doel is nu niet vastgesteld voor de gecombineerde polders.

Het doorzicht is enorm toegenomen in de gecombineerde polders, omdat de hoeveelheid voedingsstoffen en algen in het water zijn afgenomen. Dit is te zien in het gemeten doorzicht bij gemaal Akersluis en op verschillende andere meetlocaties in de polder. Doordat het doorzicht is toegenomen valt er meer licht op de waterbodem voor waterplanten.

Op veel plekken in de gecombineerde polders is de waterdiepte groter dan het doorzicht, waardoor er op

die plekken nog onvoldoende licht op de waterbodem valt. Zowel het vergroten van het doorzicht als het verlagen van de waterdiepte hebben een positief effect op vegetatie. Een kleinere waterdiepte dan 35 centimeter is echter weer onwenselijk voor de ecologische toestand. De ecologie heeft een minimale waterdiepte nodig om zich te kunnen ontwikkelen. Te ondiep water wordt te warm, zuurstofloos en krijgt snel een slechte waterkwaliteit.



Afbeelding: doorzicht

Een verdere afname van voedingsstoffen (met name fosfor) kan tot een verdere verbetering van de ecologische kwaliteit leiden. Een effectieve maatregel in dit gebied is bijvoorbeeld het opsporen en saneren van futaansluitingen. Het lokaal vergroten van het ondiep oppervlak kan ook een positief effect hebben op de ecologische kwaliteit, omdat er dan een groter areaal ontstaat waar vegetatie kan groeien.

Gelet op het voorgaande is het uitgangspunt voor de oever van de waterloop langs de Schipluidenlaan dat deze als natuurlijke oever wordt ingericht zodat deze een bijdrage levert aan het behalen van de landelijke doelstellingen om de waterkwaliteit te verbeteren.

15.3.3 Riolering

Vanwege diverse werkzaamheden in de openbare ruimte (Schipluidenlaan, Delflandlaan, Gerrit Mannourystraat en het Koningin Wilhelminaplein) zal er ook groot onderhoud van de riolering plaatsvinden. Zo zal het huidige transportriool worden omgelegd en zal er een gescheiden rioolstelsel komen voor vuilwater en hemelwater.

15.3.4 Waterkeringen

Voor het plangebied is het gestelde in de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Vecht en Gooi (AGV) van toepassing. Het handhaven van de Keur wordt uitgevoerd door Waternet. Voor het Keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. In de keur worden een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een Keurontheffing verkregen kan worden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan en/of op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

In en nabij het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

15.3.5 Grondwater

Het grondwaterpeil varieert van het waterpeil van de open waterlopen tot maaiveldniveau. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet door de uitbreiding van kelders in gebruikswijzigingen binnen het plangebied die ingrijpend van invloed zouden kunnen zijn op het grondwater. Er is daarom door Tauw geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (concept, projectnummer 1263859, d.d. 21 juni 2018, zie bijlage 21). Er is daarbij gebruik gemaakt van een grondwatermodel waarmee verschillende effecten op de grondwaterstroming zijn gesimuleerd. In dit onderzoek is als eerst gekeken naar de drie bestaande kelders. De meest westelijke kelder heeft een diepte van 2,3 m –mv, het oppervlak van deze kelder bedraagt circa 1.700 m². De parkeerkelder in het midden heeft een diepte van 2,2 m – mv en bestrijkt een oppervlakte van circa 2.100 m². De meest oostelijk gelegen parkeerkelder heeft een diepte van 1,5 m-mv en een oppervlak van circa 3.300 m². De geplande parkeerkelder(s) hebben in de toekomstige situatie een oppervlak van circa 18.000 m² op een diepte van maximaal NAP - 6 m. Uit het onderzoek blijkt dat de kelder een geringe grondwaterstandverandering veroorzaakt. De gevolgen bedragen maximaal een grondwaterstandverlaging van circa 0,05 m in de directe omgeving van de geplande kelder. Door de verandering in grondwaterstand worden geen negatieve effecten voorzien op bebouwing en openbaar groen. Het concept zal ter beoordeling aan Waternet worden voorgelegd.

In Amsterdam geldt voor nieuw- en herbouwgebieden de grondwaternorm, welke als volgt luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar niet langer dan vijf dagen achtereen minder dan 0,5 m onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimten wordt gebouwd, geldt een norm van 0,9 m.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Totstandkoming planregeling

De planregeling van het bestemmingsplan is tot stand gekomen met het voorheen vigerende bestemmingsplan en het SPvE als basis.

16.2 Opbouw bestemmingsplan

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

16.2.1 Verbeelding

Op grond van artikel 1.2.3 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten alle bestemmingsplannen in elektronische vorm worden vastgesteld. Daarnaast moet er een versie van het vastgestelde plan in analoge vorm worden gemaakt. Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de analoge verbeelding weergegeven.

16.2.2 Regels

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 zijn de regels van dit bestemmingsplan conform de SVBP in hoofdstukken geplaatst. Daarbij is een vaste volgorde aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbelregel zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

16.3 Toelichting per artikel

Artikel 3: Gemengd - 1

Het perceel van het Modrôme is bestemd als 'Gemengd - 1'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven en kantoren over alle bouwlagen toegestaan. In de kelder, het souterrain en de eerste en tweede bouwlaag

zijn daarnaast ook nog enkele andere functies toegestaan, zoals consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel, horeca en fietsparkeervoorzieningen. Parkeervoorzieningen voor auto's zijn ook mogelijk maar alleen in de kelder en/of het souterrain. De uitweg van de parkeervoorziening is toegestaan ten westen van het Modrôme, ter plaatse van een specifieke aanduiding. Woonruimten zijn uitgesloten binnen de gehele bestemming.

In de verbeelding is door middel van een bouwvlak aangegeven waar gebouwen zijn toegestaan. Omdat het Modrôme een gemeentelijk monument is, is het bouwvlak strak rondom het huidige gebouw gelegd. Gronden buiten het bouwvlak mogen niet bebouwd worden met gebouwen. In de regels is vanwege de monumentale status vastgelegd dat de maximum bouwhoogte niet hoger mag zijn dan de hoogte ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. De overwegende bouwhoogte van het gebouw bedraagt circa 12 meter, met uitzondering van de dakopbouw. Van de maximale bouwhoogtes kan worden afgeweken in het geval van een daktuin, mits B&W daarvoor een vergunning verleend. De voorwaarden waaraan B&W in dat geval dient te toetsten zijn weergegeven in de afwijkingsbevoegdheid.

Op dit moment is nog niet bekend welk programma waar wordt gerealiseerd. Om flexibiliteit te waarborgen maar tegelijkertijd te voorkomen dat er meer programma wordt gerealiseerd dan waar in de diverse onderzoeken van uit is gegaan (zie voorgaande hoofdstukken), is in de algemene gebruiksregels (hoofdstuk 3) voor bepaalde functies een maximum programma voor het gehele plangebied vastgelegd. Het programma kan binnen de bestemmingen 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 2' en 'Gemengd - 3' worden gerealiseerd mits het totale programma zoals vastgelegd in de algemene gebruiksregels niet wordt overschreden en mits de betreffende functie is toegestaan binnen in de betreffende bestemming.

Artikel 4: Gemengd - 2

Het gehele toekomstige perceel van het Fashion House en een groot deel van het perceel van Berghaus Plaza zijn bestemd als 'Gemengd - 2'. Binnen deze bestemming zijn woonruimten over alle bouwlagen toegestaan, met uitzondering van de bouwlagen van het bestaande gebouw 'Fashion House'. In de kelder, het souterrain en de eerste en tweede bouwlaag van de bebouwing (zowel huidige bebouwing als nieuwbouw) zijn daarnaast ook nog enkele andere functies toegestaan, zoals bedrijven, consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel, horeca, kantoren en fietsparkeervoorzieningen. Bij de bestaande gebouwen Fashion House en Berghaus Plaza zijn bedrijven en kantoren ook nog toegestaan tot respectievelijk de vierde bouwlaag en de vijfde bouwlaag. Hiervoor is bij zowel het Fashion House als Berghaus Plaza een specifieke aanduiding opgenomen.

Parkeervoorzieningen voor auto's zijn alleen mogelijk in de kelder en/of het souterrain (met uitzondering van in- en uitritten in de eerste bouwlaag).

Gevoelige bestemmingen in de vorm van scholen, kinderopvangvoorzieningen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en verzorgingshuizen zijn niet toegestaan in nieuwbouw binnen 300 meter van de A10, conform de lokale richtlijn van de gemeente Amsterdam. In het bestaande Fashion House en Berghaus Plaza zijn deze functies nog wel mogelijk aangezien dit bestaande rechten zijn op basis van het geldende bestemmingsplan.

Tenslotte is de zone tussen Fashion House en Berghaus Plaza aangewezen voor horecaterrassen. Daarbij mag 50% van de gronden met een aanduiding 'terras' worden gebruikt voor terrassen.

In de verbeelding is door middel van een bouwvlak aangegeven waar gebouwen zijn toegestaan. In dit geval komt het bouwvlak geheel overeen met het bestemmingsvlak. In de verbeelding is met een maatvoeringsaanduiding aangegeven hoe hoog (de delen van) de gebouwen maximaal mogen worden gebouwd. De maximum bouwhoogtes corresponderen met het herontwikkelingsplan (zie hoofdstuk 4). Daarbij is door middel van bouwaanduidingen in de verbeelding aangegeven waar sprake is van verplichte overbouwingen of een terugliggende bouwlaag, zoals bedoeld in het herontwikkelingsplan. Van de maximum hoogtes kan worden afgeweken in het geval van een daktuin, mits B&W daarvoor een

vergunning verleend. De voorwaarden waaraan B&W in dat geval dient te toetsten zijn weergegeven in een afwijkingsbevoegdheid.

Naar aanleiding van akoestisch onderzoek is in de bouwregels bepaald dat er vanwege wegverkeerslawaai A10 een dove gevel dient te worden gerealiseerd ter plaatse van een specifieke aanduiding indien er aan het geveldeel woonruimten of andere geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. De specifieke aanduiding komt overeen met de gevels van Berghaus Plaza waar de geluidsbelasting volgens het akoestisch onderzoek hoger dan 53 dB is vanwege wegverkeerslawaai A10 (zie paragraaf 8.1).

In de toekomst kan blijken dat de geluidsbelasting op (een deel van) de gevel of op een bepaalde verdieping 53 dB of lager bedraagt zodat het niet noodzakelijk is om het betreffende deel van de gevel als dove gevel uit te voeren. Ook zijn er wellicht andere maatregelen mogelijk, zoals een vliesgevel of een vergelijkbare voorziening. Om hier op te kunnen anticiperen is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om (deels) geen dove gevel te realiseren. De voorwaarden waaraan B&W in dat geval dient te toetsten zijn weergegeven in de afwijkingsbevoegdheid.

Conform de Huisvestingsverordening Amsterdam 2020 is het gebruik van een woonruimte als onzelfstandige woonruimte niet toegestaan (woningdelen). Dat geldt ook voor het gebruik van een woonruimte ten behoeve van bed & breakfast. Het gebruik als onzelfstandige woonruimte en/of bed & breakfast is alleen toegestaan indien toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. De voorwaarde voor de toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is dat voor de betreffende functie een vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of –verordening is verleend.

Op dit moment is nog niet bekend welk programma waar wordt gerealiseerd. Om flexibiliteit te waarborgen maar tegelijkertijd te voorkomen dat er meer programma wordt gerealiseerd dan waar in de diverse onderzoeken van uit is gegaan (zie voorgaande hoofdstukken), is in de algemene gebruiksregels (hoofdstuk 3) voor bepaalde functies een maximum programma voor het gehele plangebied vastgelegd. Het programma kan binnen de bestemmingen 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 2' en 'Gemengd - 3' worden gerealiseerd mits het totale programma zoals vastgelegd in de algemene gebruiksregels niet wordt overschreden en mits de betreffende functie is toegestaan binnen in de betreffende bestemming.

Artikel 5: Gemengd - 3

Een deel van het perceel van Berghaus Plaza, ter plaatse van het huidige parkeerterrein aan de oostkant, zijn bestemd als 'Gemengd - 3'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven en kantoren over alle bouwlagen toegestaan. In de kelder, het souterrain en de eerste en tweede bouwlaag zijn daarnaast ook nog enkele andere functies toegestaan, zoals consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel, horeca en fietsparkeervoorzieningen. Parkeervoorzieningen voor auto's zijn ook mogelijk maar alleen in de kelder en/of het souterrain.

Woonruimten zijn uitgesloten binnen de gehele bestemming. Omdat het huidige parkeerterrein ten oosten van Berghaus Plaza binnen 300 meter van de A10 is gelegen, zijn gevoelige bestemmingen in de vorm van scholen, kinderopvangvoorzieningen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en verzorgingshuizen hier ook niet toegestaan, conform de lokale richtlijn van de gemeente Amsterdam.

In de verbeelding is door middel van een bouwvlak aangegeven waar gebouwen zijn toegestaan. Het bouwvlak komt in dit geval overeen met het bestemmingsvlak. In de verbeelding is met een maatvoeringsaanduiding aangegeven hoe hoog de gebouwen maximaal mogen worden gebouwd. Deze maximum bouwhoogte correspondeert met het herontwikkelingsplan (zie hoofdstuk 4). Van deze hoogte kan worden afgeweken in het geval van een daktuin, mits B&W daarvoor een vergunning verleend. De voorwaarden waaraan B&W in dat geval dient te toetsten zijn weergegeven in de afwijkingsbevoegdheid.

Op dit moment is nog niet bekend welk programma waar wordt gerealiseerd. Om flexibiliteit te waarborgen maar tegelijkertijd te voorkomen dat er meer programma wordt gerealiseerd dan waar in de diverse onderzoeken van uit is gegaan (zie voorgaande hoofdstukken), is in de algemene gebruiksregels (hoofdstuk 3) voor bepaalde functies een maximum programma voor het gehele plangebied vastgelegd. Het programma kan binnen de bestemmingen 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 2' en 'Gemengd - 3' worden gerealiseerd mits het totale programma zoals vastgelegd in de algemene gebruiksregels niet wordt overschreden en mits de betreffende functie is toegestaan binnen in de betreffende bestemming.

Artikel 6: Groen

De strook aan weerszijden van de watergang langs de Schipluidenlaan is bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan. Gemotoriseerd verkeer (rijwegen of parkeervoorzieningen) zijn niet toegestaan. Een klein deel van de bestemming mag worden gebruikt voor horecaterras, conform een aanduiding 'terras' (ter hoogte van de strook tussen Fashion House en Berghaus Plaza). Gebouwen zijn nergens in de bestemming toegestaan.

Omdat de huidige watergang wordt aangepast om voldoende waterberging te realiseren is een gebiedsaanduiding opgenomen in de verbeelding. Deze waarborgt dat er binnen het aangegeven gebied voldoende water wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden als er een toename van verharding plaatsvindt (zie ook subparagraaf 15.3.1). Het wateroppervlak is gebaseerd op het huidige wateroppervlak, eventueel vermeerderd met 10% van een toename aan verhard oppervlak (referentieoppervlak).

Artikel 7: Verkeer

De openbare ruimte ten oosten, zuiden en westen van de percelen is bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan. Een (klein) deel van de bestemming mag worden gebruikt voor een parkeerkelder, entreevoorzieningen of een horecaterras, conform de aanduidingen in de verbeelding. De entreevoorzieningen zijn gebaseerd op de bestaande entreevoorzieningen van de bestaande gebouwen.

Artikel 8: Water

De watergang langs de Schipluidenlaan is bestemd als 'Water'. Binnen deze bestemming zijn watergerelateerde functies toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

Omdat de huidige watergang wordt aangepast om voldoende waterberging te realiseren is een gebiedsaanduiding opgenomen in de verbeelding. Deze waarborgt dat er binnen het aangegeven gebied voldoende water wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden als er een toename van verharding plaatsvindt (zie ook subparagraaf 15.3.1). Het wateroppervlak is gebaseerd op het huidige wateroppervlak, eventueel vermeerderd met 10% van een toename aan verhard oppervlak (referentieoppervlak).

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Wettelijk kader

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

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

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. De bouw van minimaal één woning is al aangemerkt als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Er gelden echter wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

17.2 Het plan

Het bestemmingsplan maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zodat in beginsel een exploitatieplan nodig is. Een groot deel van de percelen in de Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein is echter in erfpacht uitgegeven terwijl de omliggende openbare ruimte in eigendom is van de gemeente Amsterdam. Alleen het perceel met perceelnummer 3302 (grond onder/rondom het gebouw Berghaus Plaza op Koningin Wilhelminaplein 2-4) is niet in erfpacht uitgegeven aangezien dit geen eigendom van de gemeente betreft.

Omdat de te verhalen kosten grotendeels via het erfpachtstelsel worden verhaald en er voor het perceel van Berghaus Plaza een anterieure overeenkomst met de eigenaar/ontwikkelaar is gesloten, wordt toepassing gegeven aan artikel 6.2.1. van de Wro en wordt in het kader van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld. Met de ontwikkelende partijen is voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan ook een planschadeovereenkomst gesloten.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en ambtelijk overleg

18.1.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening heeft overleg plaatsgevonden met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies voorgelegd aan:

- a. Provincie Noord-Holland;
- b. Waternet;
- c. Gasunie;
- d. Brandweer Amsterdam Amstelland;
- e. ProRail;
- f. GVB;
- g. Tennet;
- h. Liander.

De ontvangen reacties zijn verwerkt in een Nota van Beantwoording (zie bijlage 22)

18.1.2 Ambtelijk vooroverleg

Ambtelijk vooroverleg is gevoerd met Monumenten en Archeologie, Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), Economische Zaken, Team Structuurvisietoets, Werkgroep Kantoren en stadsdeel Zuid van de gemeente Amsterdam. De ontvangen reacties zijn verwerkt in een Nota van Beantwoording (zie bijlage 22)

18.2 Participatie

18.2.1 Wettelijk kader

Op grond van artikel 2 lid 3a van de Inspraakverordening Amsterdam 2016 is er geen inspraak vereist als het besluit wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dat is bij het bestemmingsplan aan de orde. Op grond van de inspraakverordening van Amsterdam is er dus geen inspraak nodig.

18.2.2 Informatieavond

In het kader van het voornemen om het plangebied te gaan herontwikkelen is op 25 januari 2018 een informatieavond georganiseerd waarbij de plannen zijn getoond. De informatieavond is bezocht door circa 140 personen.

18.3 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan zal voor een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd en zal daarnaast worden gepubliceerd op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om binnen de gestelde termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen.

Overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening worden de

overlegpartners van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro geïnformeerd over de ter inzage legging en worden zij in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.