

Ruimtelijke onderbouwing Rembrandt Park 2 (parkeerterrein Ringparkgebouw, Nachtwachtlaan 20)



Datum: 25 november 2022

Van Riesen & Partners
bureau voor planning & ontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA, Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Locatie	4
2.	Het project	5
2.1.	Positie projectlocatie	5
2.3.	Huidige situatie	8
2.4.	Nieuwe situatie Ringparkgebouw en omgeving	16
3.	Planologisch kader	22
3.1.	Geldende bestemmingsplannen	22
3.2.	Afwijkingen	23
4.	Beleidskader	25
4.1.	Rijksbeleid	25
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	26
4.3.	Gemeentelijk beleid	30
5.	Omgevingsaspecten	46
5.1.	Verkeer en parkeren	46
5.2.	Luchtkwaliteit	48
5.3.	Geluid	49
5.4.	Externe veiligheid	49
5.5.	Bodem	50
5.6.	Water	51
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	53
5.8.	Luchthavenindelingbesluit	55
5.9.	Ecologie	57
5.10.	Milieuzonering	57
5.11.	Behoefte	58
5.12.	Milieu effect rapportage	58
6.	Uitvoerbaarheid	60
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	60
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	62
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	62
7.2.	Conclusie	66

Bijlagen:

- I. Verkeersonderzoek (rapportnummer O-210406, d.d. 31 maart 2022);
- II. Onderzoek externe veiligheid (projectnummer 204289, d.d. 15 september 2020);
- III. Verkennend en nader bodem- en asbestonderzoek (projectnummer 32286, d.d. 1 februari 2021);
- IV. Notitie barrierewerking (projectnummer 21332, d.d. 18 februari 2022);
- V. CFD- studie windhinder en windgevaar (kenmerk: AF-7048, d.d. 9 februari 2021);

- VI. Bezonningsstudie (KCAP Architects&Planners, d.d. 28 maart 2022);
- VII. Positief advies ILT (kenmerk: ILT-2020/48799m, d.d. 8 september 2020);
- VIII. Quick scan ecologie (projectnummer 19.192, d.d. 18 augustus 2020);
- IX. Stikstofdepositieberekening (referentie 06243-52418-04, d.d. 30 maart 2022).

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het aan de Nachtwachtlaan 20 gelegen Ringparkgebouw is door haar verschijningsvorm en ligging tussen de A10-West en het Rembrandtpark een markant gebouw. Het gebouw en de omliggende parkeerterreinen vormen momenteel echter ook een barrière tussen enerzijds het Rembrandtpark en anderzijds de Nachtwachtlaan en de wijk Overtoomse Veld. Om de kwaliteit van de zone ten noordoosten van de kruising van de Cornelis Lelylaan en de A10-West te verbeteren zal een gefaseerde gebiedsontwikkeling gaan plaatsvinden. Deze gebiedsontwikkeling past in de gemeentelijke ambitie om via verdichting de kwaliteit in de Ringzone-West te vergroten en de zone te transformeren naar een gemengd-stedelijk woon/werk milieu. Ook leidt de gebiedsontwikkeling tot een sterkere verbinding tussen het Rembrandtpark en de wijk Overtoomse Veld. Als onderdeel van fase 1 van de gebiedsontwikkeling is in de zomer van 2021 gestart met een grondige renovatie van het bestaande gebouwencomplex en enkele bouwkundige aanpassingen.



Afbeelding: de westgevel van het bestaande Ringparkgebouw voorafgaand aan de renovatie (bron: Ringparkkrant)

Nu fase 1 in uitvoering is, is het ook de wens om van start te gaan met fase 2 van de gebiedsontwikkeling. Dit betreft de toevoeging van een nieuw losstaand bouwvolume van zeven bouwlagen op het huidige parkeerterrein van het Ringparkgebouw. Het parkeren van auto's zal daarvoor volledig ondergronds worden gebracht zodat de onbebouwde ruimte rondom de nieuwbouw en het bestaande Ringparkgebouw groen kan worden ingericht. Op die manier wordt het Rembrandtpark verlengd richting de A10.

De beoogde nieuwbouw van fase 2 is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan 'Rembrandtpark' (zie paragraaf 3.2 van deze ruimtelijke onderbouwing). Voor de nieuwbouw in fase 2 is daarom op 25 mei 2022 een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (strijdig gebruik bestemmingsplan) aangevraagd. De omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan kan worden verleend met toepassing van de procedure zoals beschreven in artikel 2.12, lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het voorliggende document is de daarvoor benodigde ruimtelijke onderbouwing.

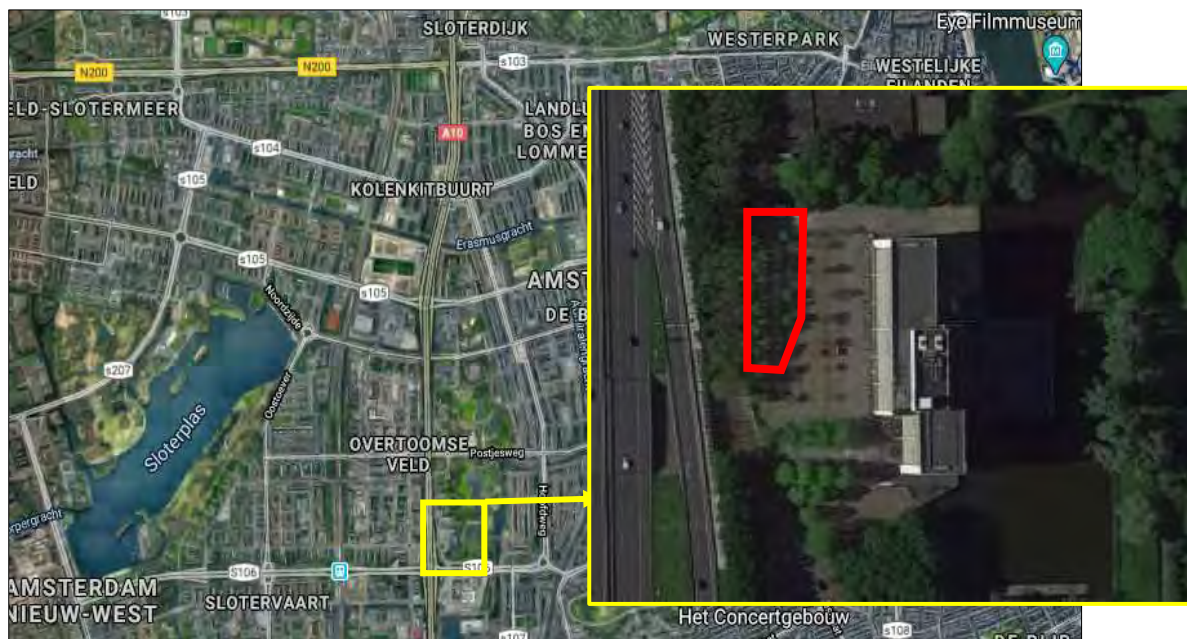
Fase 3 van de gebiedsontwikkeling is nog in voorbereiding en maakt zodoende geen onderdeel uit van de voorliggende aanvraag, welke uitsluitend betrekking heeft op fase 2. Volledigheidshalve zal in hoofdstuk 2 wel kort in worden gegaan op fase 3 van de voorgenomen gebiedsontwikkeling. Ook zal in worden gegaan op de al vergunde ingrepen van fase 1.

1.2. Locatie

De projectlocatie is gelegen in het zuidwesten van het Rembrandtpark in Amsterdam Nieuw-West. Het Rembrandtpark maakt onderdeel uit van de wijk Overtoomse Veld en is gelegen tussen de A10-West en de grens met stadsdeel West. De projectlocatie maakt zodoende onderdeel uit van de langs de A10-West gelegen Ringzone-West.

Het terrein waarop het bestaande Ringparkgebouw zich bevindt is gelegen aan de Nachtwachtlaan 20 en is kadastraal bekend als STN02-D-5446. Een deel van de projectlocatie heeft ook betrekking op het kadastrale perceel STN02-D10819.

Op de navolgende luchtfoto is de globale ligging van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: globale ligging projectlocatie (bron: <https://www.google.nl/maps>)

2. Het project

2.1. Positie projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de westrand van het Rembrandtpark. Het Rembrandtpark is met circa 45 hectare het een-na-grootste stadspark van Amsterdam en strekt zich uit van de Cornelis Lelylaan in het zuiden tot aan de Jan Evertsenstraat in het noorden.

In de westrand van het Rembrandtpark bevinden zich diverse gebouwen, welke zodoende een duidelijke overgang vormen tussen het groene Rembrandtpark en de ten westen gelegen rijksweg A10-West.



Afbeelding: luchtfoto projectlocatie en omgeving (bron: <https://www.google.nl/maps>)

De projectlocatie is gelegen tussen de Nachtwachtlaan en het Ringparkgebouw. De Nachtwachtlaan ligt grotendeels parallel aan de A10. Alleen ten zuiden van de projectlocatie maakt de Nachtwachtlaan een slinger richting het viaduct onder de Cornelis Lelylaan. Ten zuiden van het terrein bevindt zich de op een dijklichaam gelegen Cornelis Lelylaan (S106). Ten noorden is een gebouw aanwezig van de 7^e montessorischool.

2.2. Ontstaansgeschiedenis¹

2.2.1. Rembrandtpark

De omtrekken van het huidige Rembrandtpark zijn al op kaarten uit de jaren twintig van de vorige eeuw te zien. In het Algemeen Uitbreidingsplan (A.U.P.) van 1935, waarin aan recreatie een volwaardige functie binnen het stedelijk gebied is toegekend, is aan de toenmalige stadsrand een groengebied gepland ten behoeve van de diverse buurten in Amsterdam West. Er werd echter pas in 1959 begonnen met werkzaamheden voor de aanleg van het park.

Verschillende mensen waren betrokken bij het ontwerp van het park maar uiteindelijk werd gekozen voor het ontwerp van landschapsarchitecte Janneke Willemsen (Theelen-Willemsen). De ontwerpers van het Rembrandtpark wilden de omgeving buitensluiten door het ontwerpen van een gesloten dicht beplante rand. Op deze manier werd bewust afstand geschapen tot de aan het park grenzende bebouwing en werd getracht in het park een eigen 'natuurlijke' binnenwereld te creëren. De transparante overgangszone bestond uit een aaneenschakeling van kleine ruimten, bedoeld voor het onderbrengen van de 'kleinere' functies voor kinderen zoals kinderspeelplaatsen en sportveldjes.

Het park is ontworpen in de neo Engelse landschapsstijl. Dat is duidelijk te zien aan de slingerende paden en waterpartijen, de glooiende gazons en de verrassende landschapjes bij de parkranden. De daar door bomen gevormde 'coulissen' hebben alle hun eigen vorm en karakter.

Het ontwerp voor het park kan worden verdeeld in 3 zones: een dichte, een half open en een open zone. De gedachte een park dichters aan de randen en open naar binnen is in gezamenlijk overleg met omwonenden destijds gekozen met als gedachte ruimte en rust binnen het groen als tegenhang van de dichte en rumoerige stad.

De dichte zone was in het ontwerp aan de westkant gesitueerd om zoveel mogelijk geluidshinder van de (toen nog toekomstige) A10 buiten te sluiten en de hoge woontorens en kantoorgebouwen ruimtelijk visueel en in de beleving af te schermen. De dichte zone gaat vanaf de westrand over in een halfdichte zone naar het open middengedeelte van het park.

In de zestiger jaren kreeg het gebied de naam Rembrandtpark, waarna tussen 1971 en 1973 de hoofdstructuur van het park aangelegd werd. Het park is dan niet langer alleen een groenvoorziening voor de buurten in West, maar vervult ook een functie voor de naoorlogse stadsuitbreiding Slotervaart-Overtoomse Veld. Het Rembrandtpark ligt na de realisatie op de grens van de oude en de nieuwe stad (tussen de diverse wijken in Oud-West en de wijk Overtoomse Veld).

¹ Bron: toelichting bestemmingsplan 'Rembrandtpark'

2.2.2. Projectlocatie

Oorspronkelijk was er op de locatie van het Ringparkgebouw geen bebouwing gepland. In de verdere uitwerking van het A.U.P. is op de kop van de as Comeniusstraat-Johan Jongkindstraat alsnog bebouwing mogelijk gemaakt. Het bestaande Ringparkgebouw is vervolgens in 1966-1967 in opdracht van Nedlloyd gerealiseerd naar een ontwerp van F.W. de Vlaming en H. Salm. Het ontwerp ging uit van een gebouw met een zakelijk modern karakter.



Afbeelding: het Ringparkgebouw in 1968 (bron: <https://archief.amsterdam/beeldbank>)

Het Ringparkgebouw werd als eerste gebouwd in de westrand van het toen nog toekomstige Rembrandtpark. Na de realisatie werd het kantoorgebouw in gebruik genomen door Delta Loyd. Er werd ook een parkeerterrein aangelegd zodat personeel en bezoekers gemakkelijk hun auto kwijt konden.

In de beginjaren van het Ringparkgebouw waren de A10-West en het Rembrandtpark nog niet (volledig) aangelegd. Dit volgde pas in het begin van de jaren '70, evenals de overige bebouwing in de westrand van het park.



Afbeelding: het Ringparkgebouw rond 1970, gezien vanuit de Johan Jongkindstraat

2.3. Huidige situatie

2.3.1. Beschrijving projectlocatie

De projectlocatie is momenteel onderdeel van het niet-openbare parkeerterrein van het Ringparkgebouw. Het perceel waarop het parkeerterrein en het Ringparkgebouw zijn gelegen heeft een oppervlak van circa 11.800 m². Op de grens van het perceel staat een circa 2 meter hoog hek.



Afbeelding: het huidige gebouwcomplex en het parkeerterrein, gezien vanaf de Nachtwachtlaan

Aan de westzijde is het perceel door middel van slagbomen en schuifhekken afsluitbaar van de Nachtwachtlaan. Het onbebouwde deel van het perceel, waaronder de projectlocatie, is in gebruik als parkeerterrein voor personeel en bezoekers van het gebouw. De capaciteit bedraagt circa 250 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er nog buiten fietsenstallingsmogelijkheden.



Afbeelding: een deel van het parkeerterrein voor de westgevel van het huidige gebouwcomplex (links) en één van de in- en uitritten naar het parkeerterrein (rechts)

2.3.2. Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie heeft een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto's, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: op –en afrit 6 van de A10-West bevindt zich circa 200 meter ten zuidwesten van de projectlocatie. Verkeer van en naar de A10-West rijdt hoofdzakelijk via de Cornelis Lelylaan, de Derkinderenstraat/Delflandlaan, de Johan Jongkindstraat en de Nachtwachtlaan. De Cornelis Lelylaan is samen met de Overtoom een belangrijke verbindingsweg tussen stadsdeel Nieuw-West en het zuidwestelijk deel van de binnenstad.
- Fiets: de Johan Jongkindstraat en de Derkinderenstraat zijn onderdeel van het Hoofdnet Fiets van Amsterdam. De oost-westfietsroutes zijn via viaducten onder de A10-West en de Cornelis Lelylaan aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam, waaronder de noordzuidroute door het Rembrandtpark.
- OV: het OV-knooppunt Cornelis Lelylaan is op circa 650 meter loopafstand gelegen. Via het station kan gebruik worden gemaakt van trein, bus, tram en metro. Ook is er nog een tramhalte op de hoek Cornelis Lelylaan-Derkinderenstraat, op circa 350 meter van de projectlocatie. Ook de halte van het Surinameplein is op loopafstand.

2.3.3. Beschrijving directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie maakt onderdeel uit van de westrand van het Rembrandtpark. In het navolgende wordt ingegaan op zowel omliggende bebouwing als openbare ruimte.



Afbeelding: het Ringparkgebouw, de projectlocatie en omgeving

In de navolgende afbeelding is de bebouwing rondom de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: directe omgeving projectlocatie

De lettercodes in de afbeelding corresponderen met de volgende functies:

- A. Ringparkgebouw
- B. basisschool
- C. woontorens AUP
- D. portiekflats
- E. HVO Querido opvang
- F. Trivium kantorencomplex
- G. Queens Towers
- H. Andreas Ensemble en Bastion Hotel

Deze functies worden hierna kort omschreven.

A: Ringparkgebouw

Het hoofdvolume van het gebouw op het perceel Nachtwachtlaan 20 bestaat uit twee rechthoekige aan elkaar geschakelde delen, welke beide parallel aan de A10-West zijn gelegen. Het meest noordelijk gelegen deel is 10-laags en heeft een bouwhoogte van circa 38 meter, het meer zuidelijk gelegen deel is 11-laags en heeft een bouwhoogte van circa 41 meter. Bovenop het hoofdgebouw bevindt zich een centraal gelegen dakopbouw. Het gebouw heeft geen kelder.

Momenteel wordt het gebouw grondig gerenoveerd waarbij ook enkele bouwkundige ingrepen plaatsvinden. Het gaat daarbij om de realisatie van een onderdoorgang naar het park, een centrale entree, optopping met twee voornamelijk glazen verdiepingen en de herbouw van het paviljoen aan de parkzijde met terrasvlonder. Ook wordt er een ondergrondse fietskelder gerealiseerd aan de noordoostzijde van het hoofdgebouw.



Afbeelding: impressie Ringparkgebouw na renovatie en bouwkundige ingrepen

Het totale bvo van het Ringparkgebouwencomplex zal na uitvoering van de werkzaamheden circa 29.400 m² bedragen, exclusief de oppervlakte van de ondergrondse fietsenstalling. Dit bvo zal grotendeels worden gebruikt als hoogwaardige kantoorruimte. Om de plint te activeren en ook 's avonds levendig te houden is een plint strategie opgesteld. In de plint (begane grond) van het

hoofdgebouw komen daarom publieke functies. Hierbij valt te denken aan een sportschool en/of een koffiebar. Dergelijke publieke functies dragen bij aan de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid langs de nieuwe onderdoorgang en in de omgeving.

In het te herbouwen paviljoen achter het hoofdgebouw komt op de begane grond een publiek café/restaurant en een (bedrijfs)restaurant. De horeca krijgt een buitenterras van maximaal 285 m². Het oppervlak aan (voor iedereen toegankelijke) publieke horeca bedraagt maximaal 1.500 m² bvo.

B: 7e Montessorischool – basisschool



Op circa 30 meter ten noorden van de projectlocatie bevindt zich de 7^e montessorischool (Nachtwachtlaan 35). Deze basisschool is in de jaren '80 gebouwd en bestaat uit meerdere bouwdelen van maximaal twee bouwlagen.

C: Woontoren AUP



Op circa 85 meter ten noorden van de projectlocatie bevindt zich een woontoren van 16 bouwlagen (Nachtwachtlaan 40-130). Deze woontoren maakt onderdeel uit van een serie van 9 gelijksoortige maar los naast elkaar staande vierkante woontorens met bijbehorende garages. Deze woonbebouwing is in de jaren '70 van de vorige eeuw gebouwd in een verspringende rooilijn. De woontorens in het terugggelegen deel van de verspringende rooilijn bevinden zich op één lijn met het Ringparkgebouw.

D: Portiekflats



Op circa 105 meter afstand, aan de andere kant van de A10, bevinden zich appartementen in de vorm van woonblokken/flats van 5 en 8 bouwlagen (Anton Waldorpstraat 1-49 en Charles Leickertstraat 1-19 en 6-44). Deze zijn eind jaren '50 gebouwd.

E: HVO Querido opvang



Op circa 105 meter ten westen van de projectlocatie, aan de andere kant van de A10, bevindt zich een voormalig schoolgebouw welke in gebruik is genomen voor opvang van HVO Querido (Derkinderenstraat 44). Het scholencomplex is in de jaren '70 gebouwd en bestaat uit een haakvormig hoofdvolume van 2-3 bouwlagen.

F: Trivium kantorencomplex



Op circa 135 meter afstand, aan de andere kant van de A10, bevindt zich een kantorencomplex (Derkinderenstraat 2-24). Het lage gedeelte heeft een maximale bouwhoogte van 19 meter en de toren heeft een maximale bouwhoogte van 33 meter. Het kantorencomplex is begin van deze eeuw gebouwd.

G: QUEENS TOWERS



Ten zuidwesten van de kruising Cornelis Lelylaan/A10 bevindt zich op meer dan 200 meter een kantorencomplex, genaamd Queens Towers (Delflandlaan 1-5). Deze kantoren hebben een maximale bouwhoogte van 48 meter. Het kantorencomplex is begin van deze eeuw gebouwd.

H: Andreas Ensemble en Bastion Hotels

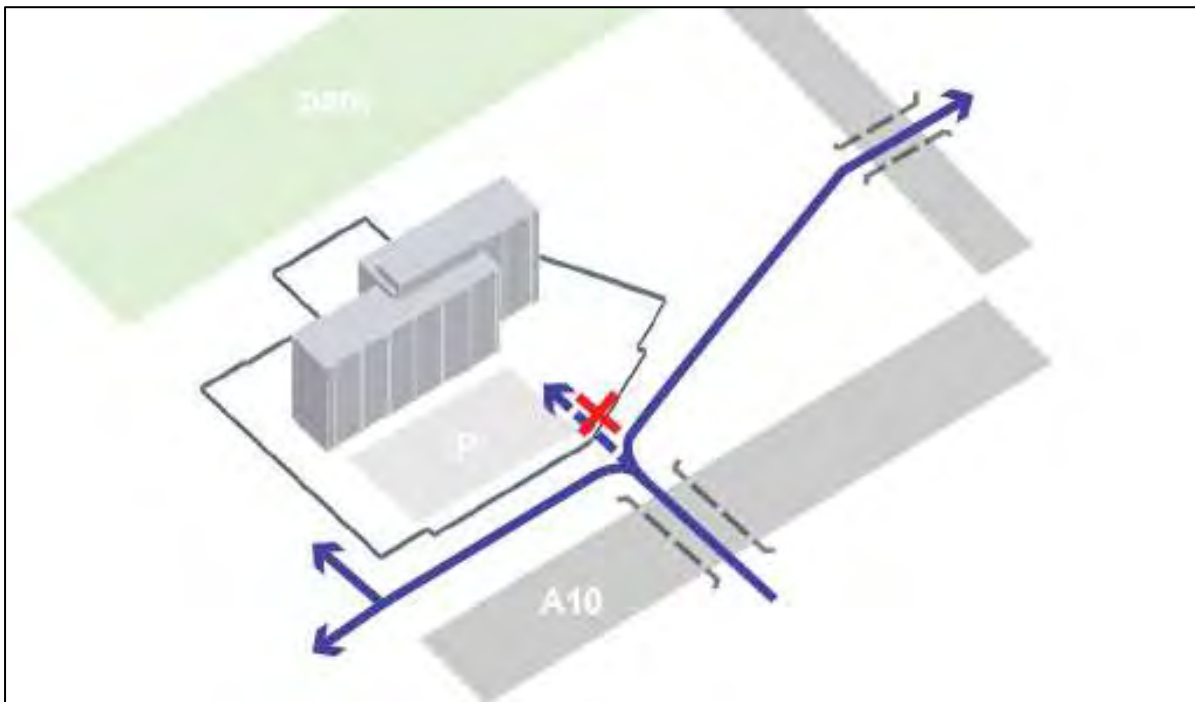


Aan de andere kant van de Cornelis Lelylaan bevindt zich op meer dan 200 meter het Andreas Ensemble (o.a. Andreasplein 47-88 en Titus van Rijnstraat 201-300). De appartementen, hotels en kantoren van 10 bouwlagen en hoger zijn in het eerste decennium van deze eeuw gebouwd ter plaatse van het voormalige Andreas ziekenhuis. Langs de A10 staat een solitair hotelgebouw van Bastion, op meer dan 200 meter afstand van de projectlocatie (Hendrik Stoffelsstraat 60). Het eind jaren '80 gebouwde hotelgebouw is aan de zijde van de projectlocatie 6-laags.

Openbare ruimte

De omgeving van de projectlocatie wordt gedomineerd door infrastructuur en groen. Het Ringparkgebouw grenst aan een vijver van het Rembrandtpark. Binnen het park loopt het project 'Vernieuwing Rembrandtpark' om de openbare ruimte, paden en parkinrichting te verbeteren en aan te laten sluiten bij de ambitie om het Rembrandtpark verder als stadspark te ontwikkelen. De openbare ruimte buiten het park is vrij onbestemd en sleets.

Rondom het Ringparkgebouw bevindt zich een stelstel van diverse voet- en fietspaden van en naar het Rembrandtpark. Fietzers en voetgangers ten zuiden van de op een talud gelegen Cornelis Lelylaan kunnen via een onderdoorgang tussen de Hendrikje Stoffelsstraat en de Nachtwachtlaan naar het Rembrandtpark fietsen of lopen. Fietzers en voetgangers die vanuit het zuidelijk deel van Overtoomse Veld naar het Rembrandtpark gaan maken veelal gebruik van het viaduct Johan Jongkindstraat-A10 en fietsen of lopen nu nog om het Ringparkgebouw heen naar het Rembrandtpark. Als straks de doorgang in het Ringparkgebouw klaar is, is hier sprake van een nieuwe duidelijke entree van het park. Verkeer komend vanuit Overtoomse Veld richting het Rembrandtpark ziet vanuit het viaduct dan niet langer alleen het Ringparkgebouw en het voorgelegen parkeerterrein maar ook het achtergelegen Rembrandtpark. Het Ringparkgebouw en het parkeerterrein vormen nu nog de beëindiging van een as vanaf het Sloterpark (via de Comeniusstraat-Johan Jongkindstraat) richting het Rembrandtpark. Het Ringparkgebouw en het parkeerterrein zijn zodoende momenteel te beschouwen als een barrière tussen Nieuw West en het Rembrandtpark.



Afbeelding: het Ringparkgebouw en parkeerterrein aan het einde van de as Sloterpark-Comeniusstraat-Johan Jongkindstraat

Ten westen van de projectlocatie ligt de Nachtwachtlaan. Deze weg kent een 30 km/u regime en ligt parallel aan de op een dijklichaam gelegen A10-West. De inrichting van de Nachtwachtlaan is nog niet aangepast aan de maximum snelheid van 30 km/u. De strook tussen de Nachtwachtlaan en het groene talud van de A10-West is ter hoogte van de projectlocatie in gebruik als privaat parkeerterrein met circa 50 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein wordt gehuurd door het aan de andere zijde van de Cornelis Lelylaan gelegen Bastion Hotel.



Afbeelding: de rijweg van de Nachtwachtlaan en het aangrenzende parkeerterrein langs het talud van de A10-West

Op het zuidelijk deel van de Nachtwachtlaan is door een gebrek aan functies en ‘ogen op de straat’ vooral ‘s avonds sprake van gebrek aan sociale controle en veiligheid. Dit leidt tot kleine criminaliteit in het gebied (autokraken, drugsoverlast, zwervers).

De verkeersstructuur rondom de projectlocatie is complex: de A10-West kruist de Cornelis Lelylaan met op- en afritten. Bovendien is er aan de Cornelis Lelylaan een parallel verkeerssysteem aanwezig voor langzaam verkeer. Ook is het verkeerssysteem in transitie: de stedelijke vernieuwing van de Cornelis Lelylaan, ingezet in 2001, heeft gezorgd voor een gewijzigd verkeerssysteem aan de zuidkant terwijl die aan de noordzijde nog origineel is. De ongelijkvloerse kruisingen met bijbehorende tunnels en/of viaducten alsmede de nog asymmetrische situatie van het verkeerssysteem, waarbij alleen de zuidzijde de oprit is vervangen voor de aansluiting op de Frogerstraat, zorgen momenteel voor een slecht leesbaar stuk stad.

2.4. Nieuwe situatie Ringparkgebouw en omgeving

2.4.1. Aanleiding

Een belangrijke opgave in het gebied van de Ringzone-West is de transformatie van het gebied rondom de Cornelis Lelylaan tot een levendig gemengd stedelijk gebied dat Amsterdam binnen de Ring en de westelijke tuinsteden met elkaar verbindt. Op dit moment is het Ringparkgebouw met het omliggende parkeerterrein een gesloten en in zich zelf gekeerd complex dat de ruimtelijke en functionele relatie tussen het zuidelijk deel van de wijk Overtoomse Veld en het Rembrandtpark blokkeert. De wens is om deze barrière te beslechten en het park door te trekken richting de A10.

Het Ringparkgebouw is meer dan 50 jaar in gebruik als kantoorgebouw. Het markante kantoorgebouw wordt momenteel grondig gerenoveerd omdat het gebouw niet meer aan de gestelde eisen kon voldoen. Het gebouw zal zodanig worden aangepast dat er straks sprake is van een hoogwaardig kantoorgebouw met een actieve plint waardoor invulling wordt gegeven aan de gemeentelijke ambitie om een levendig gemengd stedelijk gebied in dit deel van Amsterdam te hebben. Het is daarbij van groot belang om de fysieke en visuele barrière tussen het zuidelijk deel van de wijk Overtoomse Veld en het Rembrandtpark op te heffen en het Rembrandtpark zo een

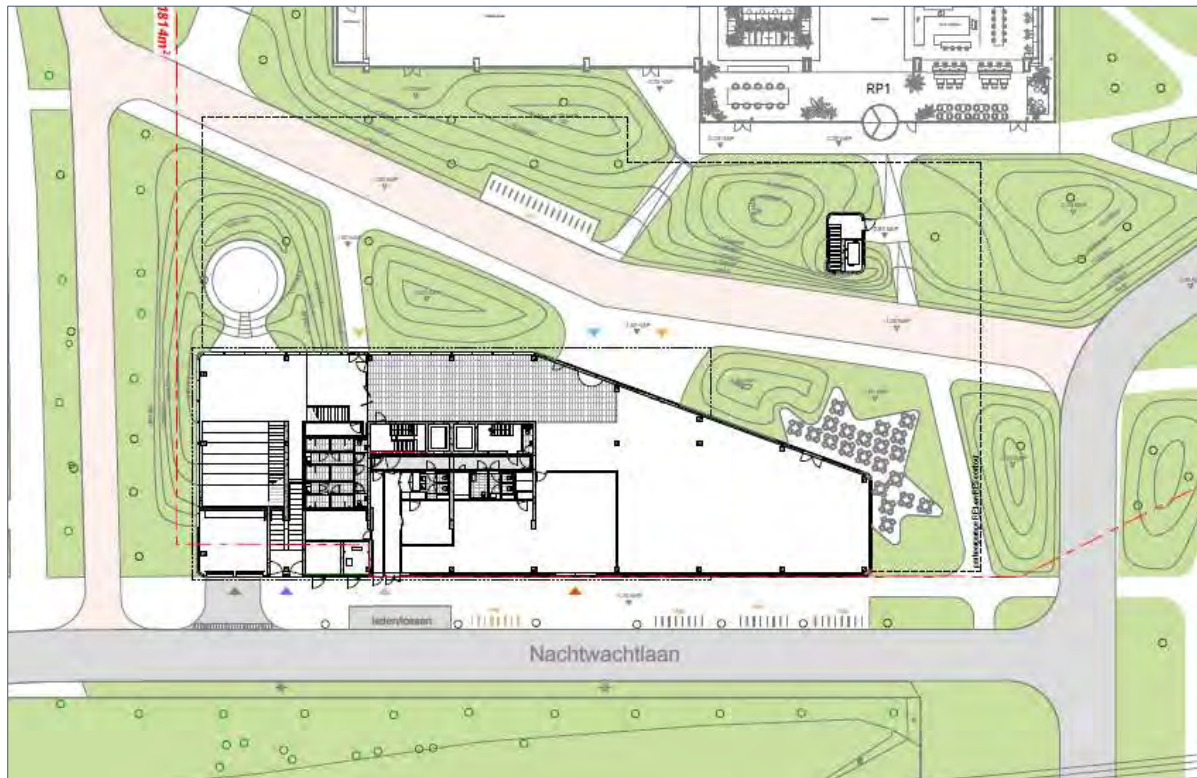
nieuwe zuidwestelijke entree te geven. Hiermee kunnen de langzaamverkeerverbindingen tussen de momenteel door infrastructuur gescheiden deelgebieden Overtoomse Veld, Rembrandtpark, Slotervaart, Koningin Wilhelminaplein en Westlandgracht worden verbeterd.

Om de fysieke en visuele barrière tussen het zuidelijk deel van de wijk Overtoomse Veld en het Rembrandtpark op te heffen wordt een onderdoorgang gemaakt in het Ringparkgebouw. Deze onderdoorgang komt in het verlengde van de zichtlijn vanuit het viaduct tussen de Johan Jongkindstraat en de Nachtwachtlaan. Ook is het wenselijk om het parkeren volledig ondergronds te brengen om zo het zicht op geparkeerde auto's en de meeste fietsen weg te nemen. Door het ondergronds brengen van geparkeerde auto's en fietsen kunnen de hekken en bestrating rondom het Ringparkgebouw worden vervangen door een meer groene inrichting. Op het vrijkomende parkeerterrein bij het Ringparkgebouw is vervolgens ruimte voor een nieuw bouwvolume.

KCAP Architects & Planners heeft in opdracht van Round Hill Capital en Boelens de Gruyter een plan opgesteld voor het nieuwe bouwvolume op het westelijk deel van het huidige parkeerterrein. Het nieuwe gebouw zal Rembrandt Park 2 worden genoemd. In het navolgende zal in worden gegaan op het bouwvolume, vervolgens op het beoogde programma en duurzaamheid. Tenslotte zal ook een doorkijk worden geboden naar fase 3 van de gebiedsontwikkeling en de herinrichting van de buitenruimte.

2.4.2. Bouwvolume

In het ontwerp wordt uitgegaan van een langwerpige en deels schuin afgesneden plint met daarboven een rechthoekig gebouwdeel. Het grondoppervlak van de plint bedraagt circa 1.210 m² terwijl het bovengelegen rechthoekige gebouwdeel een oppervlak heeft van circa 50 bij 22 meter (circa 1.100 m²). Het rechthoekige gebouwdeel zal met een hoekpunt deels over de plint heen steken. De totale footprint van het bouwvolume bedraagt daardoor circa 1.370 m².



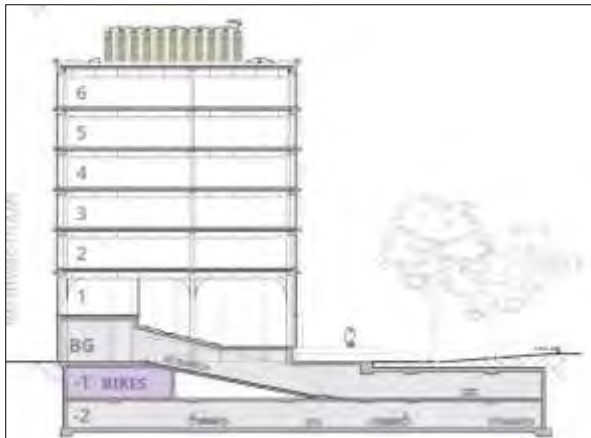
Afbeelding: situatietekening Rembrandt Park 2 en omgeving

De plint krijgt een bouwhoogte van circa 8,5 meter en zal twee bouwlagen bevatten. Het rechthoekige gebouwdeel zal samen met de ondergelegen plint vanaf peil circa 28 meter hoog worden en zeven bouwlagen bevatten. Bovenop het rechthoekige gebouwdeel komt een terugliggende dakopbouw van circa 3 meter. De maximale bouwhoogte van het bouwvolume komt daardoor uit op circa 31 meter vanaf peil (30+NAP).



Afbeelding: doorsnede oostgevel nieuwbouw

Onder het nieuwe bouwvolume en de naastgelegen gronden komt een tweelaagse parkeerkelder voor fietsen en auto's. Deze parkeerkelder krijgt een omvang van grofweg 75 bij 45 meter (circa 3.250 m²) waardoor het oppervlak groter wordt dan het bovengrondse volume.



Afbeelding: dwarsdoorsnede nieuwbouw en ondergelegen kelder

De kelder komt op een diepte van circa 6,1 meter onder het maaiveld te liggen. De in- en uitritten van de parkeergarage voor auto's en fietsen komen in de westgevel, aan de noordwestzijde van de projectlocatie. Expeditie zal eveneens plaatsvinden via de westelijke gevel.



Afbeelding: impressie nieuwbouw Rembrandt Park 2, gezien vanuit zuidelijke richting

2.4.3. Programma

De plint van het nieuwe bouwvolume zal worden gebruikt voor commerciële publieke functies (560 m² bvo) en kantoren op de verdiepingen (7.700 m² bvo). Bij de invulling van de 560 m² bvo commerciële functies gaat het om functies waarvan het gebruik ook al in het geldende bestemmingsplan is toegestaan (zie paragraaf 3.1). Het betreft maatschappelijke voorzieningen

(niet-geluidsgevoelig), bedrijven (t/m categorie B als bedoeld in de Staat van bedrijfsactiviteiten in de bijlage van de regels van het bestemmingsplan), consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel (maximaal 1 vestiging met een bruto vloeroppervlak van maximaal 150 m²) en horeca van categorie 1.

De ondergrondse parkeergarage zal plek bieden aan 205 parkeerplaatsen voor auto's, waarvan 161 voor het bestaande en gerenoveerde gebouw (Rembrandt Park 1) en 44 voor de nu aangevraagde nieuwbouw (Rembrandt Park 2), en circa 225 stallingsplekken voor fietsen.

2.4.4. Duurzaamheid

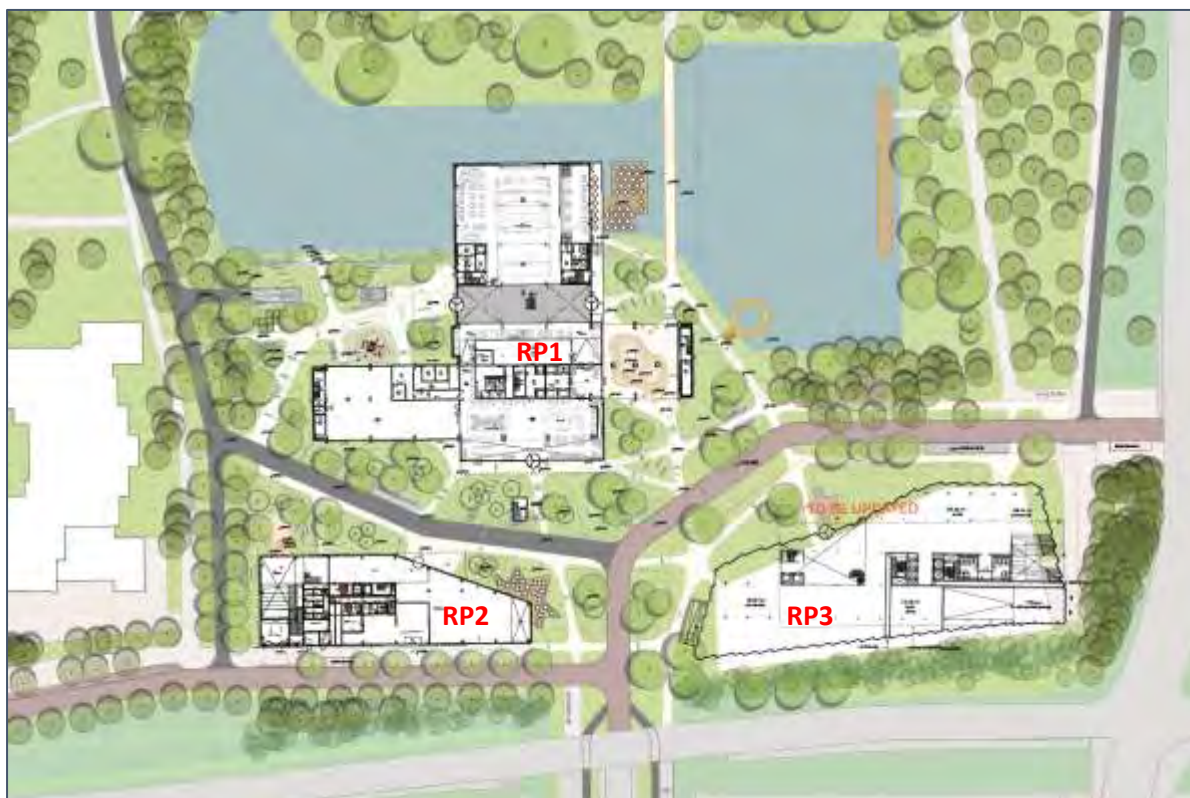
In het kader van duurzaamheid wordt er een aantal ingrepen op gebieds- en gebouwniveau voorgesteld. Ten eerste zal het gebouw voldoen aan de wensen en eisen van de moderne (kantoor)gebruiker. Voor het gebouw wordt minimaal energielabel A gerealiseerd de ambitie is om een BREEAM Excellent certificering mogelijk te maken. Er zal bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van lokaal opgewekte energie via een centrale WKO-installatie en PV-panelen.

Verder wordt er gestreefd naar een toekomstbestendige slimme mobiliteit. Het autoverkeer bij de entrees van het gebied zal na realisatie van fase 2 worden afgewikkeld naar de ondergrondse parkeergarage(s). De auto is te gast in dit gebied. Vanuit de beoogde ambitie "mobility as a service" zal waarschijnlijk worden ingezet op gedeeld autogebruik om te zorgen voor een lage verkeersintensiteit.

Daarnaast is de projectlocatie uitstekend bereikbaar per fiets en openbaar vervoer. Het Rembrandtpark wordt vergroot door het groen door te trekken tot over het Ringparkgebouw richting de A10. Hiermee wordt het gebied sterk vergroent ten opzichte van de huidige situatie, die vooral gedomineerd wordt door asfalt, auto's en hekken.

2.4.5. Fase 3 van de gebiedsontwikkeling en herinrichting buitenruimte (geen onderdeel van de huidige aanvraag)

Nadat het parkeren van fietsen en auto's volledig ondergronds is gebracht en er op het vrijgekomen parkeerterrein bij het Ringparkgebouw een nieuw bouwvolume van circa 32 meter (Rembrandt Park 2, zie voorgaande subparagrafen) wordt gerealiseerd zal, in een later stadium, de Nachtwachtlaan deels worden verlegd. Daardoor ontstaat er in de toekomst ruimte om in de oksel van de A10-West en de Cornelis Lelylaan een nieuw bouwvolume van circa 60-32 meter te bouwen (Rembrandt Park 3). Dit bouwvolume is deels voorzien ter plaatse van het huidige parkeerterrein dat in gebruik is bij Bastion Hotels.



Afbeelding: mogelijke situatie na de gefaseerde gebiedsontwikkeling, met linksonder de nu aangevraagde nieuwbouw Rembrandt Park 2 (RP2) en rechtsonder de nog niet aangevraagde nieuwbouw Rembrandt Park 3 (RP3)

De plannen voor fase 3 worden de komende tijd nader uitgewerkt. Vooralsnog wordt uitgegaan van de toevoeging van circa 17.000 m² kantoor binnen het beoogde nieuwe bouwvolume en nog enkele andere functies (circa 1.000 m² bvo publieke plintfuncties en circa 2.000 m² bvo broedplaats).

Onder de nieuwbouw van Rembrandt Park 3 komt een parkeerkelder met circa 120 parkeerplaatsen. Door de onbebouwde ruimte een groen en openbaar karakter te geven wordt het Rembrandtpark als het ware over het Ringparkgebouw heen getrokken. Voor de herinrichting van de buitenruimte is een schetsontwerp gereed. De inrichting van de (openbare) buitenruimte volgt nadat alle drie de gebouwen gereed zijn.

Fase 3 (Rembrandt Park 3 en de verdere herinrichting) is op dit moment nog onvoldoende concreet om al mee te nemen in een aanvraag voor afwijking van het bestemmingsplan. Fase 3 is daarom buiten de voorliggende aanvraag gelaten. Wel is in diverse onderzoeken al rekening gehouden met de momenteel bekende planvorming van fase 3 (zie hoofdstuk 5) zodat inzichtelijk wordt wat de effecten van de totale gebiedsontwikkeling zijn.

3. Planologisch kader

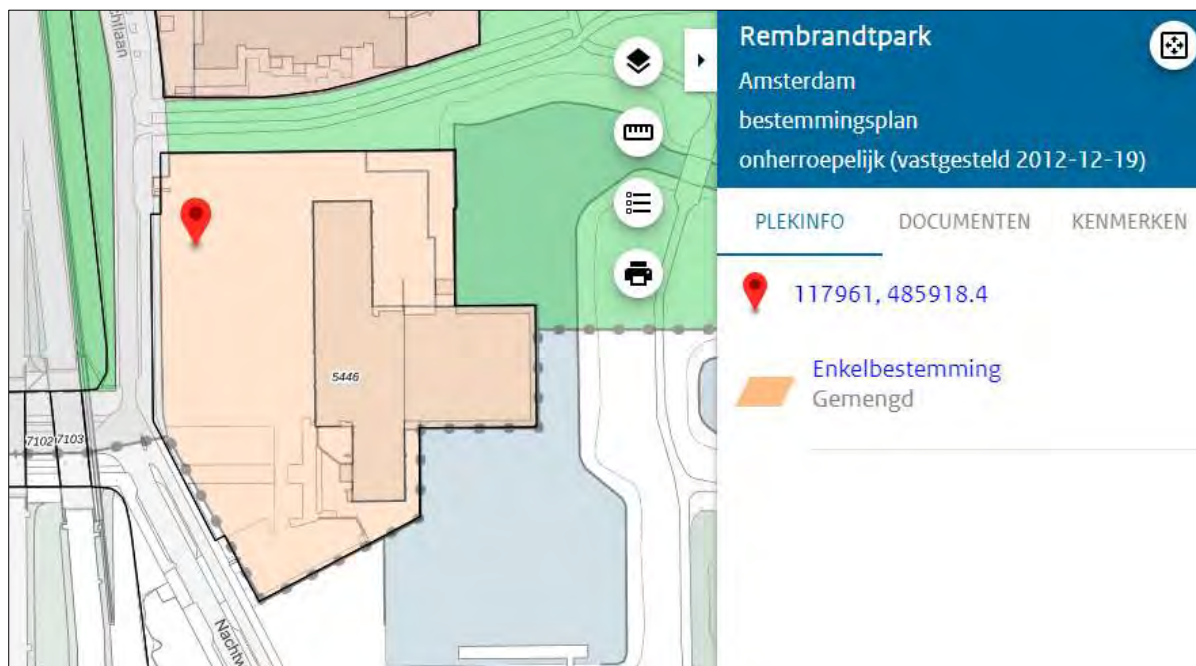
3.1. Geldende bestemmingsplannen

In het gebied waar de herontwikkeling is voorzien gelden momenteel twee bestemmingsplannen:

1. bestemmingsplan 'Rembrandtpark';
2. paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders'.

3.1.1. Bestemmingsplan 'Rembrandtpark'

Het bestemmingsplan is op 19 december 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad van Nieuw-West. Het perceel van het Ringparkgebouw, inclusief de projectlocatie, is daarin grotendeels bestemd als 'Gemengd'. Een klein deel van het perceel is bestemd 'Verkeer – 1'.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Rembrandtpark' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De gronden die zijn bestemd als 'Gemengd' mogen onder meer worden gebruikt voor maatschappelijke voorzieningen, kantoren, hotel, bedrijven, consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel, horeca van categorie 1 (restaurant, café, lunchroom en/of ijssalon), terrassen ten behoeve van horeca, congresfaciliteiten en verkeersareaal. Voor maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en horeca van categorie 1 gelden daarbij nog wel enkele aanvullende voorwaarden. Zo zijn geluidsgevoelige maatschappelijke functies uitgesloten en is per bestemmingsvlak maximaal één detailhandelsvestiging met een maximum oppervlak van 150 m² toegestaan en maximaal 200 m² horeca van categorie 1 (restaurant, café, lunchroom en/of ijssalon).

Gebouwen zijn alleen toegestaan ter plaatse van het bouwvlak, welke in dit geval strak rond het bestaande gebouwencomplex is gelegd.

De als 'Verkeer – 1' bestemde gronden mogen worden gebruikt voor functies als verkeersareaal, parkeren, verblijfsgebied en groen. Binnen de bestemming zijn op de plek van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan.

3.1.2. Bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan (zoals Rembrandtpark) worden gewijzigd of komen te vervallen. De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn daardoor mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Het bouwen van nieuwe kelders (bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'

3.2. **Afwijkingen**

Als gevolg van de nieuwbouw is er sprake van de volgende afwijkingen ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen:

A. Gebruik

1. Gebruik als 560 m² horeca van categorie 1 in de bestemming 'Gemengd'.
2. Gebruik als kantoren, maatschappelijke voorzieningen (niet-geluidsgevoelig), bedrijven (t/m categorie B van de Staat van bedrijfsactiviteiten), consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel en horeca van categorie 1 in de bestemming 'Verkeer - 1'.

B. Bouwen

1. Bouwen van een gebouw buiten het bouwvlak in de bestemming 'Gemengd' en in de bestemming 'Verkeer - 1', met een footprint van 1.370 m² en een maximum bouwhoogte van 31 meter vanaf peil (30 + NAP).
2. Bouwen van een tweelaagse kelder (3.100 m²).

De afwijking onder B2 valt volledig binnen de grenzen van de in het geldende paraplubestemmingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheid. Deze afwijking zou zodoende op die manier kunnen worden vergund mits uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat de kelder grondwaterneutraal kan worden aangelegd. De omgevingsvergunning voor de overige afwijkingen van het bestemmingsplan kan echter niet binnenplans worden vergund. De afwijkingen als gevolg van dit project kunnen worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 oktober 2022 of 1 januari 2023 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO₂-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Conclusie

Het project heeft betrekking op nieuwbouw van hoofdzakelijk kantoren met enkele andere economische functies binnen bestaand stedelijk gebied. De nieuwbouw leidt tot verdichting waarbij tegelijkertijd ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het project is niet in strijd met de NOVI.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro, welke voor het laatst is gewijzigd op 1 januari 2017) 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. Geen van deze onderwerpen zijn van invloed op het onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

De beoogde verdichting door nieuwbouw van hoofdzakelijk kantoren met enkele andere economische functies in stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

4.2. **Provinciaal en regionaal beleid**

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid (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.

Conclusie

Het project maakt nieuwbouw 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.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening Noord-Holland. De Omgevingsverordening is op 15 juni 2022 gewijzigd vastgesteld.

Detailhandel

Ten aanzien van detailhandel geeft de Omgevingsverordening alleen regels voor detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Dat is hier niet aan de orde.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Artikel 6.3 sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zoals vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het accent van dit artikel ligt op datgene wat niet in de wet is vastgelegd. Dat zijn de regionale afspraken. De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.

- Regionale afstemming staat centraal

Omdat het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet in de omgevingsverordening opgenomen. Daarmee staat de regionale afstemming in de omgevingsverordening centraal als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder geregeld en is daarom opgenomen in de omgevingsverordening. Evenals de Ladder gaat de omgevingsverordening uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Verantwoordelijkheid en afwegingsruimte ligt bij de regio

De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd.

De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een ruimtelijk plan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke plannen horen uiteraard ‘ladderproof’ te zijn.

- Wat is de regio?

Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het ‘marktgebied’ of ‘verzorgingsgebied’ van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. De gemeenten overleggen in de regio over bovenlokale of regionale stedelijke ontwikkelingen en maken daar bestuurlijke afspraken in regionaal verband over.

- Regio- en provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe stedelijk ontwikkelingen die de grens van een regio overschrijden heeft de provincie de rol van intermediair tussen de regio’s. Dat geldt ook voor provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Project

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Voor de kantooropgave en de regionale afspraken daarover zijn het Plabeka en het Kantorenplan 2019-206 van belang (zie verderop in dit hoofdstuk).

Conclusie

Het project past binnen de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland.

4.2.3. Plabeka 3.0: Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030 (2017)

In samenspraak met de gemeenten en provincies in de deelregio’s van de MRA is gewerkt aan de behoefteraming voor kantoren en bedrijventerreinen en aan onderscheidende deelregionale profielen met veel aandacht voor de kwalitatieve aspecten van het vestigingsmilieu. Dit heeft geleid tot Plabeka 3.0, welke in 2017 is vastgesteld door B&W van de diverse gemeenten (inclusief Amsterdam).

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 koffiegelegenheden 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 Uitvoeringsstrategie (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.

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

Ten tijde van de US3.0 was er voor alle subregio's, waaronder Amsterdam, nog sprake van voldoende planaanbod om in de vraag naar kantoren te kunnen voorzien. Er was daarbij echter nog geen rekening gehouden met de Brexit die nadien heeft plaatsgevonden. Er isesignaleerd 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 kan zich daardoor buiten de bandbreedte van de behoefteraming begeven.

Het project heeft betrekking op een toevoeging van 7.700 m² bvo kantoren. Deze toevoeging is niet vermeld in US 3.0 en is dus geen onderdeel van de bandbreedte van de behoefteraming. De marktvraag kan zich door de toenemende vraag echter buiten de bandbreedte van de behoefteraming begeven. Voor de vraag of er binnen Amsterdam voldoende ruimte is voor een uitbreiding van kantoren zal daardoor vooral aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van kantoren moeten worden getoetst (zie paragraaf 4.3).

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

Strategische keuzes

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA,

Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.

3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuze vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

Het project draagt vooral bij aan de strategische keuzes 2 (Groeien binnen grenzen) en 4 (Rigoureuze vergroening). Door de realisatie van de beoogde nieuwbouw wordt binnen de bestaande stad plek geboden aan nieuwe arbeidsplaatsen in een duurzaam gebouw, waardoor de kwaliteit van de wijk Overtoomse Veld wordt versterkt en kwetsbare landschappen open kunnen blijven. Door de totale gebiedsontwikkeling wordt het huidige terrein van het Ringparkgebouw vergroend aangezien aan de onbebouwde ruimte een groen en openbaar karakter wordt gegeven waardoor het Rembrandtpark als het ware over het Ringparkgebouw heen wordt getrokken.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (rode ovaal)

De projectlocatie is gelegen langs de 'verdeelring A10' en in een zone die op de visiekaart globaal is aangewezen als 'park en landschapspark'. Uit het op 25 oktober 2022 door B&W vastgestelde Beleidskader Hoofdgroenstructuur blijkt echter dat de projectlocatie buiten de Hoofdgroenstructuur is gelegen en dus ook geen onderdeel uitmaakt van de zone van het park.



Afbeelding: uitsnede kaart bij Beleidskader Hoofdgroenstructuur (bron: <https://maps.amsterdam.nl/>)

Een stadspark is een groene, parkachtige omgeving in een stedelijke context. Iedereen voelt zich er welkom, zowel bewoners uit de omliggende buurten als uit de rest van de stad, bezoekers, jong en oud. Het aanbod en de variatie aan voorzieningen is groot. Natuurlijke elementen en tuin- en landschap architectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties. Er is sprake van een maximale ontsluiting naar de omgeving. Stadsparken hebben een eigen karakter, genereren een aantrekkingskracht op nieuwe bewoners en bedrijven en kennen, afhankelijk van de grootte van het park, een zonering variërend van intensief tot extensief gebruik. De bezoekersdruk is hoog tot zeer hoog.

Nieuw-West

Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekende samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen, met Sloterpas en Sloterpark als middelpunt. Op basis van deze kenmerken kan het stadsdeel zich met een sterke eigen kwaliteit verder ontwikkelen.

Hoogbouw

Zoals al eerder is genoemd is ten aanzien van hoogbouw momenteel het beleid uit de Structuurvisie van kracht. 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.

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.



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

In het hoogbouwbeleid 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. Omdat de projectlocatie is gelegen in een hoogbouwzone langs de A10 is er geen noodzaak om een HER uit te voeren.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een verdichting met onder meer kantoren op een stedelijke plek langs de A10. De nieuwbouw geeft invulling aan verduurzaming verdichting binnen de bestaande stad waarbij de onbebouwde ruimte een groen en openbaar karakter krijgt. Het project geeft daarmee invulling aan de strategische keuzes 2 (Groeien binnen grenzen) en 4 (Rigoreus vergroening). Ook wordt het groengebied van het Rembrandtpark versterkt doordat het huidige parkeerterrein zal verdwijnen en de onbebouwde ruimte rondom de nieuwbouw een groen en openbaar karakter krijgt (waardoor het Rembrandtpark als het ware over het Ringparkgebouw wordt getrokken). Door de ligging langs de A10 is de projectlocatie tenslotte gelegen in een zone waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Een HER is in dit geval niet nodig.

4.3.2. Kantorenplan 2019-2026

Vanwege de krapte op de kantorenmarkt heeft gemeente in 2019 een nieuwe kantorenstrategie vastgesteld. Hierin is benoemd dat de krapte kwantitatief en kwalitatief van aard is en urgent. Voor de komende periode tot en met 2022 is er voldoende kantoor in aanbouw maar dit is nu onvoldoende om aan de directe vraag naar kwalitatieve kantoren op goed bereikbare locaties te voldoen. De opkomst en groei van de kenniseconomie gedijt namelijk op locaties in de nabijheid van stedelijke voorzieningen met goede OV-bereikbaarheid voor werknemers uit de metropool en daarbuiten. Voor veel partijen is het lastig om passende kantoorruimte te vinden, door de beperkte beschikbaarheid en de veranderende behoefte naar type kantoor. Bedrijven zoeken kantoorruimte in gemengde woonwerkmilieus en op goed bereikbare OV knooppunten. Deze nieuwe vestigingsbehoefte verklaart de huidige paradox op de Amsterdamse kantoormarkt: enerzijds staan er nog steeds kantoren leeg, maar anderzijds is er schaarste aan kantoorruimte op goede locaties. In de regio ligt de leegstand hoger, maar ook hier voldoet het aanbod vaak niet aan de kwalitatieve vraag. Het doorzetten van de groei van de werkgelegenheid die in Amsterdam de afgelopen 20 jaar 2% per jaar was, leidt in deze periode met schaarste op de kantorenmarkt tot een netto uitbreidingsvraag van 125.000 m².

Nieuwe kantoren worden bij voorkeur op goed OV-bereikbare locaties gebouwd. Daarnaast wil de gemeente in zetten op toekomstbestendige kantoren, oftewel het realiseren van kantoren op goed OV-bereikbare plekken in een gemengd woonwerkmilieu en het uitvoeren van ambities voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad.

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woonwerkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Voor dit doel gelden de volgende uitgangspunten:

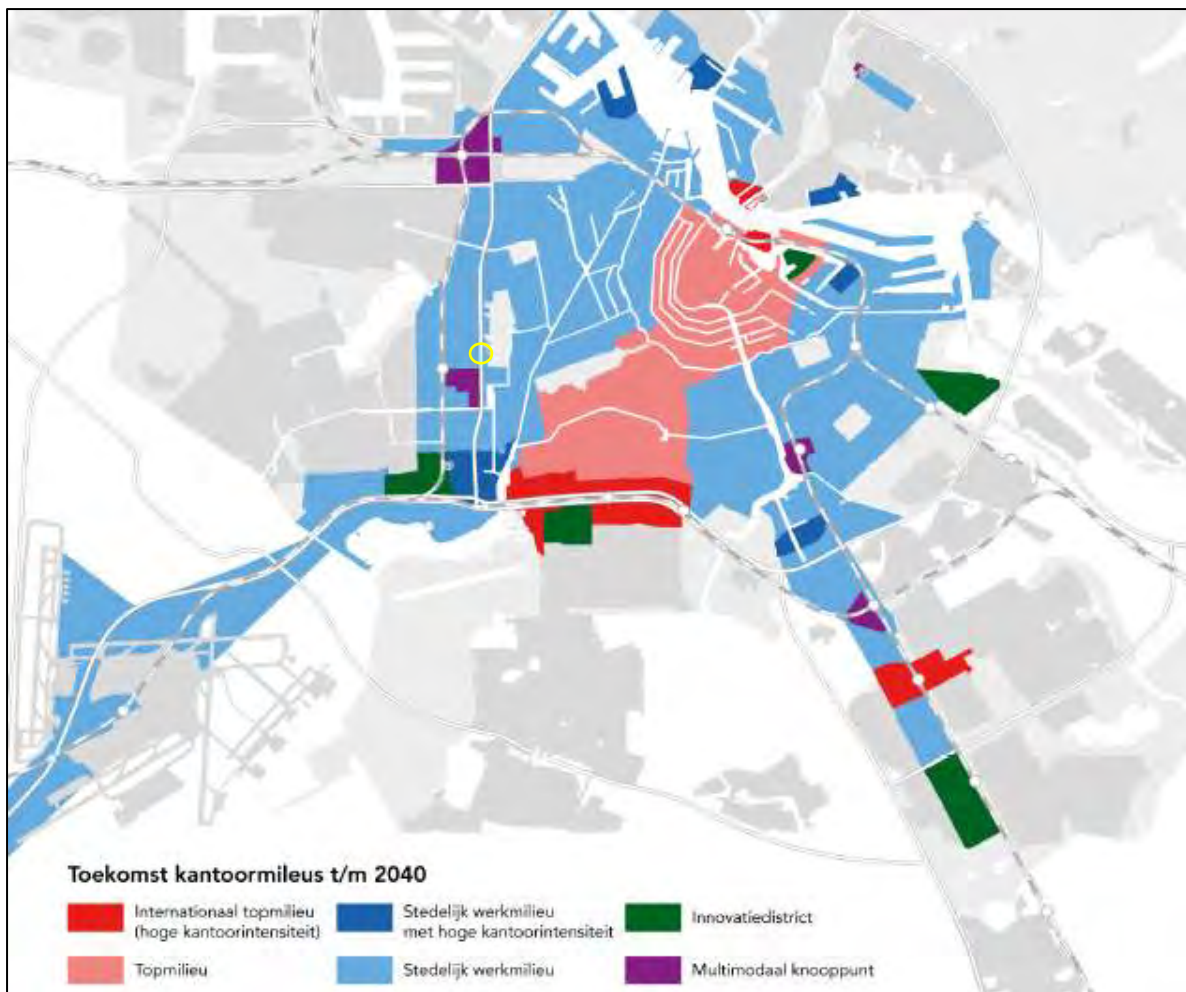
- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;

- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Om te komen tot een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op de korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de netto uitbreidingsvraag van 125.000 m² per jaar, zijn enkele voorstellen gedaan.

1. Bouwen voor de vraag:
 - door gemeentelijke tenders en stimuleren en faciliteren van marktpartijen met posities om jaarlijks gemiddeld 125.000 m² aan de kantorenvoorraad toe te voegen;
 - door behoud van kantoren op gebouw- of locatieniveau in het stedelijk milieu.
2. Toekomstbestendige en duurzame kantoren:
 - door kantoren te ontwikkelen op goed OV-bereikbare plekken;
 - door het borgen van duurzaamheidsambities bij gronduitgifte, transformatie en herontwikkeling.

Amsterdam biedt verschillende locaties waar de groei aan kantoren t/m 2040 kan worden geacommodeerd (zie navolgende afbeelding).



Afbeelding: inventarisatie van de kantoorontwikkelingen voor de periode 2019-2026

De projectlocatie is gelegen in de zone 'stedelijk werkmilieu'. Binnen deze zone kan een groei aan kantoren worden geacommodeerd.

Het Ringparkgebouw is in het Kantorenplan vermeld als één van de te herontwikkelen locaties voor kantoorontwikkelingen in de periode 2019-2026.



Afbeelding: inventarisatie van de kantoorontwikkelingen voor de periode 2019-2026

Conclusie

Vanwege krapte op de kantorenmarkt wil Amsterdam ten opzichte van het planaanbod jaarlijks 125.000 m² aan kantoorvoorraad toevoegen op goed per OV bereikbare locaties en binnen gemengde woon-werkmilieus. De projectlocatie is gelegen binnen een zone waar de groei aan kantoren kan worden geacommodeerd. Daarnaast is het Ringparkgebouw aangewezen als één van de te herontwikkelen locaties voor kantoorontwikkelingen in de periode 2019-2026.

De toename aan kantoren bedraagt 7.700 m². Deze toename is relatief beperkt en verhoudt zich goed met andere kantoorplannen binnen Amsterdam. Start realisatie is voorzien in 2022 waarna het nieuwe gebouw medio 2023 in gebruik zal worden genomen. De toename als gevolg van het project zorgt er niet voor dat de jaarlijkse groei van 125.000 m² wordt overschreden. De voorliggende herontwikkeling is afgestemd met de gemeentelijke Kantorenloods en maakt zodoende ook onderdeel uit van de voortgangsrapportage van de Kantorenloods.

De beoogde herontwikkeling heeft verder ook betrekking op een transformatie van een monofunctionele kantoorlocatie (Ringparkgebouw) naar een gemengd woon-werkmilieu met

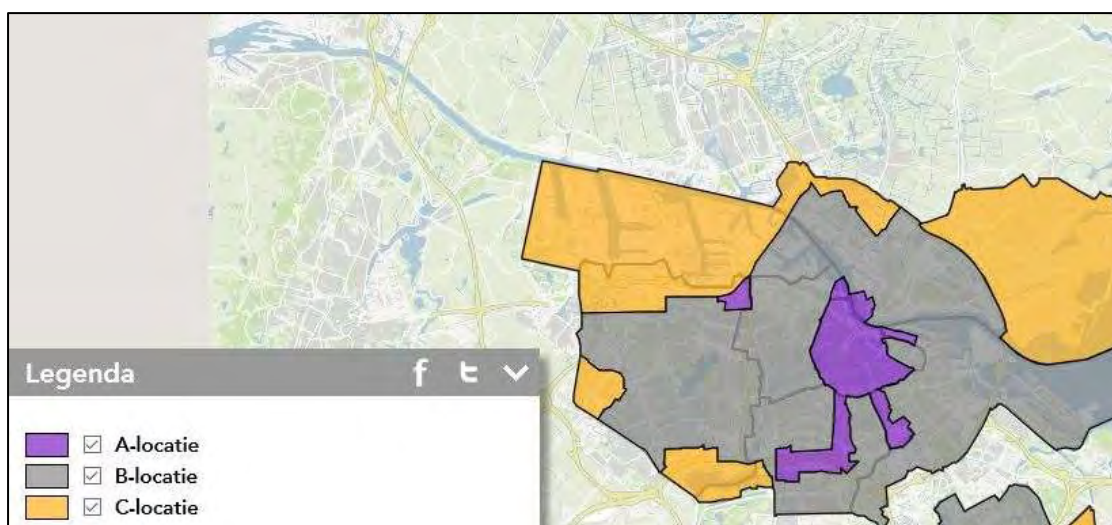
behoud van de huidige werkfunctie. Dit komt overeen met de uitgangspunten van het Kantorenplan.

4.3.3. Nota Parkeernormen Auto

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam (en in november 2017 gewijzigd).

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is in de nota 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.



Afbeelding: ABC-locaties (bron: Nota Parkeernormen Auto)

De voorliggende projectlocatie is aangemerkt als een B-locatie.

Kantoren

De norm van één parkeerplaats per 125 m² of 250 m² bruto vloeroppervlak wordt al jaren gehanteerd. Ten opzichte van het vaststellen van de oude parkeernormen in 2008 zijn er steeds meer medewerkers op hetzelfde oppervlak komen te werken. De norm is per m² gelijk gebleven, maar pakt in de praktijk strenger uit. Er is voor gekozen om de vorige normen (1 op 125 m² en 1 op 250 m²) te handhaven. Voor B-locaties is een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo aan de orde.

Horeca

Voor functies als horeca vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Parkeerkencijfers café/bar/cafetaria									
parkeren per 100 m ² bvo	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	90%
zeer sterk stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	
Opmerking Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.									

Afbeelding: parkeerkencijfers CROW voor café/bar/cafetaria

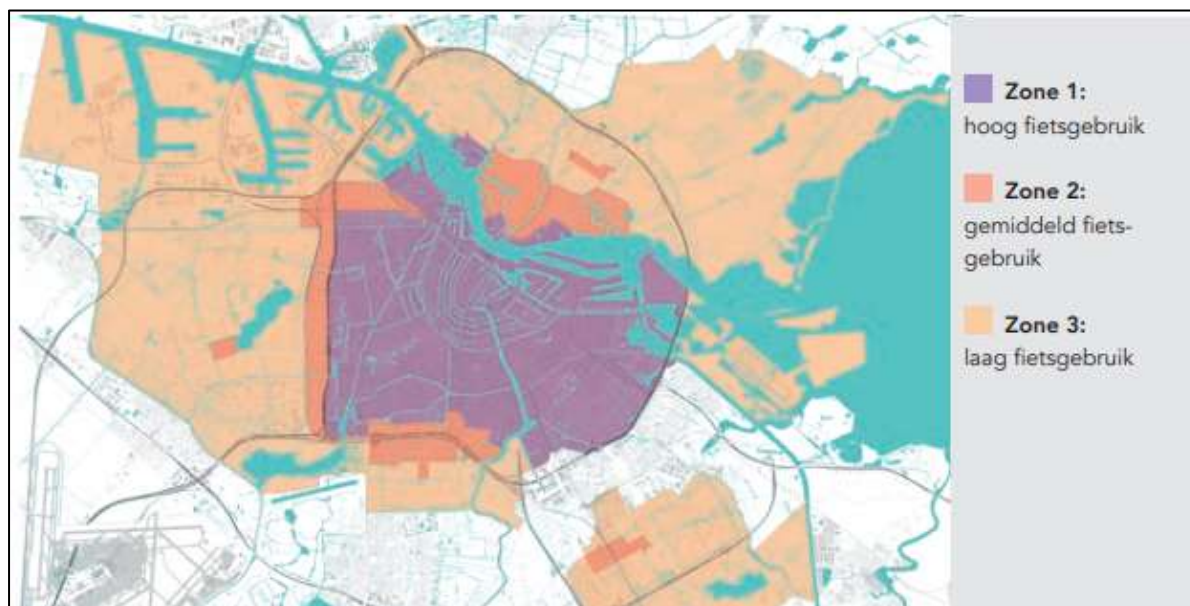
Parkeerkencijfers restaurant									
parkeren per 100 m ² bvo	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	80%
zeer sterk stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0	n.v.t.	n.v.t.	
Opmerking									
Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.									

Afbeelding: parkeerkencijfers CROW voor restaurant

In het project wordt rekening gehouden met de realisatie van een ondergrondse parkeergarage ten behoeve van het bestaande Ringparkgebouw en de nieuwbouw in fase 2. Voor de berekening van de parkeervraag bij dit project wordt verwezen naar subparagraaf 5.1.2.

4.3.4. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en wordt in maart 2018 besproken in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen. Of dat ook bindend beleid wordt hangt af van hoe de omvang van het scooterverkeer zich de komende 2 jaar ontwikkelt.



Afbeelding: Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties

Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de ligging van de projectlocatie. Het voorliggende project bevindt zich in 'zone 1' (hoog fietsgebruik).

Kantoren

De parkeernormen voor een kantoorfunctie zijn als volgt:

Tabel 3.1: kantoorfunctie - fietsparkeren						
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep ¹⁸	maatgevend moment	opmerkingen
kantoor medewerkers	zone 1	2,9	100 m ² bvo	medewerkers / lang parkeren	ochtend werkdag	
	zone 2	2				
	zone 3	1,45				
kantoor met balie bezoekers	zone 1	5	balie	bezoekers / kort parkeren	ochtend werkdag	minimaal 10 fietsparkeerplekken per vestiging
	zone 2	3,5				
	zone 3	2,5				

Afbeelding: normen fietsparkeerplekken kantoorfunctie

Tabel 4.1. kantoorfunctie - scooterparkeren				
	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep ²³	maatgevend moment
kantoor medewerkers	0,25	100 m ² bvo	medewerkers / lang parkeren	ochtend werkdag
kantoor met balie bezoekers	0,6	balie werkplek	bezoekers / kort parkeren	ochtend werkdag

Afbeelding: normen scooterparkeerplekken kantoorfunctie

Horeca

De parkeernormen voor een horecafunctie zijn als volgt:

Tabel 3.3: horeca ¹⁷ - fietsparkeren						
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
horeca I fastfood, cafeteria, snackbar, lunchroom, koffie/theehuis, ijssalon, etc.	zone 1	10	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren		norm 50% van horeca III
	zone 2	7				
	zone 3	5				
horeca II a en b IIa zaalverhuur, sociëteit IIb: dancing of discotheek	zone 1	20	100 m ² bvo	bezoekers / lang parkeren (avond / nacht horeca)	do-vr-za 22-4 uur	norm gelijk aan horeca III
	zone 2	14				
	zone 3	10				
horeca III café of bar	zone 1	20	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren (avond / nacht horeca)	vr-za-zo 18-22 uur	primair gericht op verstrekken van (alcoholische) dranken
	zone 2	14				
	zone 3	10				
horeca IV restaurant, eetcafé of bistro	zone 1	20	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren	vr-za-zo 18-22 uur	primair gericht op verstrekken van maaltijden; exclusievere zaken lagere parkeerbehoefte
	zone 2	14				
	zone 3	10				
horeca V hotel of pension	zone 1	0,4	kamer	medewerkers en gasten / lang parkeren		minimaal 4 fietsparkeerplekken per hotel
	zone 2	0,28				
	zone 3	0,2				

Afbeelding: parkeernormen fietsparkeerplekken horeca

Tabel 4.3. horeca ²⁷ - scooterparkeren				
	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep	maatgevend moment
horeca I , fastfood, cafeteria, snackbar, lunchroom, koffie/theehuis, ijssalon, etc.	0,5	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren	n.v.t.
horeca II a en b IIa zaalverhuur, sociëteit IIb: dancing of discotheek	1	100 m ² bvo	bezoekers / lang parkeren (avond/nacht horeca)	do-vr-za 22 - 4 uur
horeca III café of bar	1	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren (avond/nacht horeca)	vr-za-zo 18-22 uur
horeca IV restaurant, eetcafé of bistro;	1	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren	vr-za-zo 18-22 uur
horeca V hotel of pension	0,03	kamer	medewerkers en gasten / lang parkeren	n.v.t.

Afbeelding: parkeernormen scooterparkeerplekken horeca

In subparagraaf 5.1.2 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

4.3.5. Investeringsnota Herontwikkeling Ringparklocatie, inclusief het Stedenbouwkundig plan

De gemeente heeft op 17 februari 2022 een Investeringsnota met bijbehorend stedenbouwkundig plan vastgesteld. Hiermee worden de stedenbouwkundige kaders (uitgangspunten en randvoorwaarden) vastgelegd voor de vernieuwing van de Ringparklocatie.

De belangrijkste opgave bij het opnieuw ontwikkelen van de Ringparklocatie is het benutten van de verdichtingspotentie van de plek in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke en programmatische relatie tussen de wijken buiten en binnen de ring. Dit kan worden bereikt door de toegang vanuit Nieuw-West naar het Rembrandtpark makkelijker en aantrekkelijker te maken. En door een aantrekkelijke plek te maken van de nu wat sleetse en anonieme omgeving.

In de Investeringsnota is genoemd dat de herontwikkeling van de Ringparklocatie past binnen de plannen voor de Ringzone West. Voor de Ringzone is het namelijk de ambitie om door verdichting de kwaliteit in het gebied te vergroten. Het wordt omgevormd naar een gemengd-stedelijk woon/werk milieu. Bij de herontwikkeling van de Ringparklocatie wordt het gebied verlevendigd door het toevoegen van een culturele broedplaats en publieksfuncties. Dat stimuleert de diversiteit en creativiteit in het gebied. De herontwikkeling van de Ringparklocatie is ook belangrijk voor de vernieuwing van het Rembrandtpark. Het biedt de kans om de entree van het park vanuit Nieuw-West ingrijpend te verbeteren. Zo kan er een horecavoorziening komen en de kwaliteit van dit deel van het park verbeteren.

In het Stedenbouwkundig plan is aangegeven dat in de ruimte tussen de A10 en het bestaande Ringparkgebouw plek is voor twee nieuwe gebouwen mits de Nachtwachtlaan deels wordt verlegd en het parkeren ondergronds wordt gebracht. De twee nieuwe gebouwen komen op het huidige parkeerterrein bij het Ringparkgebouw (fase 2) en in de hoek van de A10/Lelylaan (fase 3). Er is gekozen voor twee losstaande gebouwen in een groene omgeving waardoor het park als het ware over het Ringparkgebouw heen wordt getrokken, richting de A10.

Voor de ontwikkeling van fase 2 en 3 zijn de stedenbouwkundige en architectonische voorwaarden vastgelegd in een bouwvelop. Daarbij is gezocht naar een goede samenhang tussen het bestaande Ringparkgebouw, de nieuwbouw en de omgeving. De twee nieuwe gebouwen vormen 'de coulissen die het Ringparkgebouw als hoofdrolspeler in de compositie omlijsten' (Rapport Subcommissie Ruimtelijke Kwaliteit april 2020). Hierbij gelden de volgende, voor de projectlocatie, relevante uitgangspunten:

- De ontwikkeling draagt eraan bij dat het gebied rond de Cornelis Lelylaan een levendig gemengd stedelijk gebied is tussen tuinstad en de binnenstad (sprong over de ring). Het gaat de scheiding van de twee gebieden door de A10 tegen.
- Er komt een ruime, groene en open toegang naar het park vanaf de tunnels aan de Johan Jongkindstraat en de Hendrikje Stoffelstraat. Het gebied tussen de drie gebouwen wordt onderdeel van het park. Levendige plinten van de drie gebouwen zorgen niet alleen voor extra sociale controle, maar ook voor een fijne plek om te zijn. De afgeschuinde hoeken

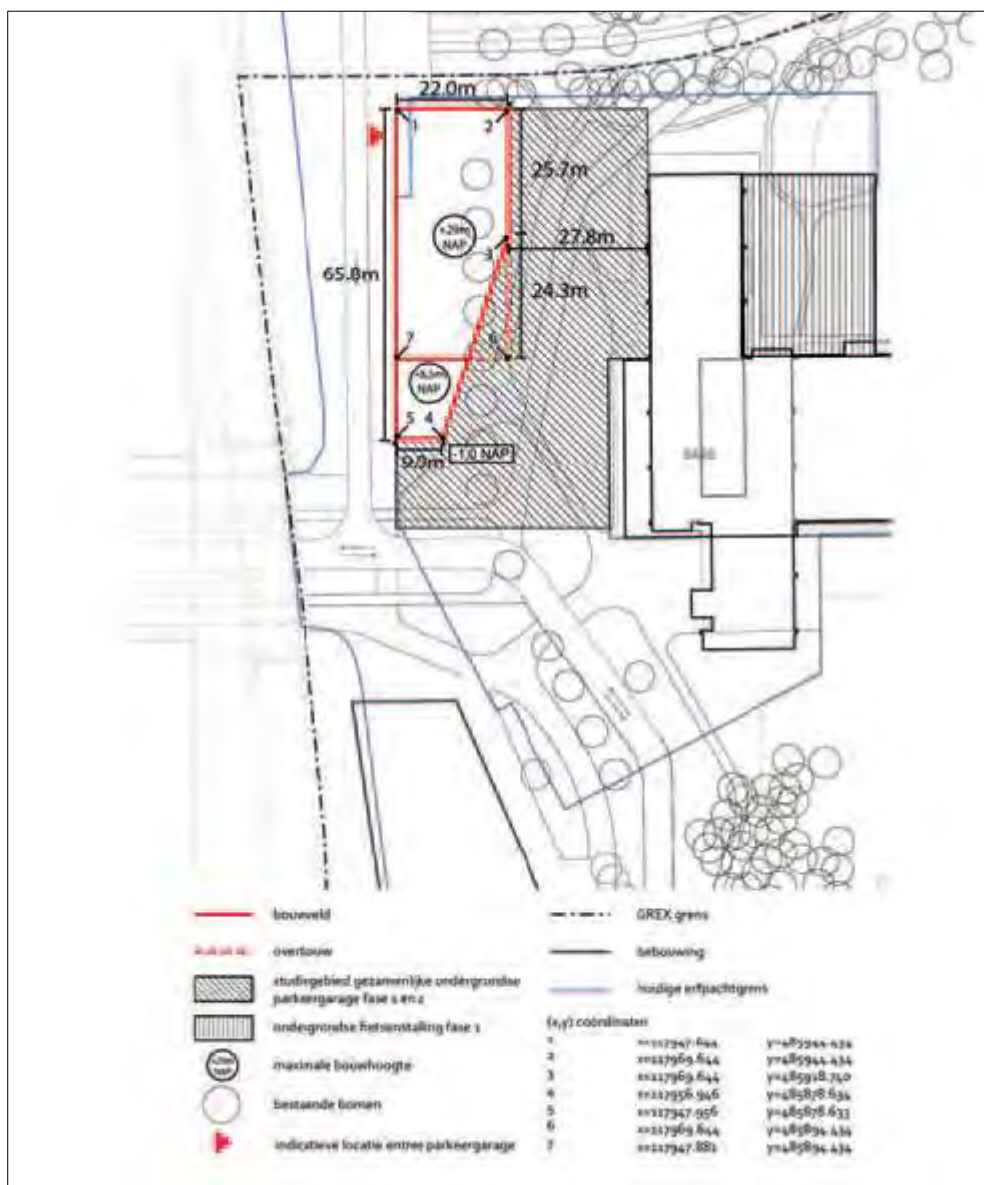
omlijsten mooi de routes naar het park. Ze voegen zich naar het organisch padenpatroon in het park.

- De gebouwen krijgen goede, alzijdige plinten. Die zorgen voor een veilig gevoel en een levendig stuk stadspark met ogen op de straat. Minimaal 50% van de begane grond is transparant en 65% van de gevel van de begane grond aan de pleinzijde bestaat uit publiek toegankelijke functies.
- De 3 gebouwen zijn open en uitnodigend en zijn ruimtelijk en programmatisch familie van elkaar.
- Parkeerplekken voor de nieuwbouw en de bestaande kantoren komen uit het zicht inpandig en/of ondergronds. De bestaande parkeerterreinen verdwijnen waardoor het Ringparkgebouw vrij in het groen komt te staan. Voor laden en lossen worden op maaiveld enkele plaatsen aangewezen.
- De twee nieuwe gebouwen vormen coulissen voor het bestaande Ringparkgebouw en zijn eenvoudig van hoofdvorm en elegant in geleding, met een vanzelfsprekend karakter en simpel materiaal gebruik.
- De twee nieuwe gebouwen (fase 2 en 3) bestaan uit een plint en een hoger deel. Verdere verdeling in stedenbouwkundige massaopbouw is niet toegestaan.
- Rembrandt Park 2 is meer ondergeschikt aan en fors lager dan het Ringparkgebouw. Dat geeft meer lucht en kwaliteit op maaiveld en de buitenruimte rond de school.
- Duurzaam, flexibel en circulair. De gebouwen dienen minimaal te voldoen aan de Amsterdamse BENG-eisen. De ontwikkelaar heeft de ambitie om de gebouwen te laten voldoen aan de BREEAM-excellent voorschriften.
- De ontwikkelaar wil gebruikmaken van toekomstbestendige slimme mobiliteit. Er is minder parkeerplek nodig door gebruik van leenauto's, elektrische oplaadpunten en andere slimme concepten die de nabijheid van openbaar vervoer en het gebruik ervan stimuleren.
- Laden en lossen en de in- en uitgang van de parkeergarages worden zo geplaatst en ontworpen dat ze veilig zijn en de verblijfskwaliteit van het park niet verstoren.
- De ruimte rondom de 7^e Montessorischool behoudt haar verblijfs- en speelkwaliteit en verliest zo min mogelijk bezonningstijd.
- Hinder door wind wordt vroegtijdig onderzocht en maatregelen worden onderdeel van het ontwerp zodat verblijfskwaliteit van het park en het kantoorpark gewaarborgd blijft.

Deze uitgangspunten leiden voor de nieuwbouw van Rembrandtpark 2 tot de volgende specifieke kenmerken:

Gebouw 2	
Aantal bouwlagen	7
Maximum bouwhoogte	29 meter
Vloeroppervlakte (bvo)	Ca. 8.000 m ²
Plint	Twee lagen hoog
Begane grondgevel	Minimaal 50% transparant
Begane grond programma	Minimaal 65% aan pleinzijde publiekstoegankelijke functies
Parkeren	Ondergronds (excl. laden en lossen)

Afbeelding: specifieke kenmerken Rembrandtpark 2



Afbeelding: bouwenvolp Rembrandtpark 2

Conclusie

De beoogde nieuwbouw op de projectlocatie geeft invulling aan een deel van het stedenbouwkundig plan bij de Investeringsnota en voldoet aan de stedenbouwkundige en architectonische voorwaarden zoals vastgelegd in de bouwvelop. Voor de gevolgen voor wind en schaduw wordt verwezen naar paragraaf 5.8, waaruit blijkt dat er geen nadelige effecten optreden.

In de specifieke kenmerken voor de nieuwbouw is een maximum bouwhoogte van 29 meter aangegeven. De dakrand van de nieuwbouw krijgt een bouwhoogte van circa 28 meter, met uitzondering van de dakopbouw voor installaties. Deze dakopbouw beslaat een deel van het dakvlak en krijgt plaatselijk een bouwhoogte van circa 31 meter. Door deze dakopbouw zijn de installaties op het dak niet zichtbaar. De dakopbouw is een uitzondering op de genoemde bouwhoogte van 29 meter.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Het project leidt in deze fase nog niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, via de Nachtwachtlaan rijden. In fase 3 zal de Nachtwachtlaan worden verlegd maar dat is nog geen onderdeel van deze aanvraag.

De nieuwbouw in fase 2 en ook fase 3 leidt tot een toevoeging van programma. Dit zal leiden tot meer verkeer op bestaande wegen. Om de verkeerstoename inzichtelijk te maken is door de gemeentelijke afdeling Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) een verkeersonderzoek uitgevoerd waarin de huidige situatie, de autonome situatie (zonder fase 2 en 3) en de plansituatie (met fase 2 en 3) met elkaar zijn vergeleken (rapportnummer O-210406, d.d. 31 maart 2022, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat fase 2 en 3 tot 2.200 extra verkeersbewegingen leiden, waarvan de meeste (54%) met de auto. Deze extra verkeersbewegingen zullen voornamelijk via het zuidelijke deel van de Nachtwachtlaan, de Johan Jongkindstraat en de Derkinderstraat richting de S106 rijden. Daarna verspreid het verkeer zich over het netwerk. Door de ontwikkeling zijn de toenames op de V/C ratio (verhouding verkeersintensiteit/capaciteit) beperkt en zijn er geen extra knelpunten te verwachten op kruispuntniveau. De gebiedsontwikkeling in fase 2 en 3 heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling van omliggende wegen.

5.1.2. Parkeren auto's en fietsen

Als gevolg van het project wordt er programma toegevoegd (7.700 m² kantoor en 560 m² publieke functies) terwijl ook het huidige parkeerterrein zal verdwijnen. Om in de toekomstige parkeerbehoefte van fase 1 en 2 te kunnen voorzien zal een parkeergarage voor auto's worden gerealiseerd. Ook komt er een ondergrondse stalling voor fietsen en scooters.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte als gevolg van de nieuwbouw fase 2 is het gemeentelijk beleid bepalend (zie paragraaf 4.3).

Auto

Het bestaande parkeerterrein zal mede als gevolg van het nu aangevraagde project verdwijnen. Het parkeerterrein bij het Ringparkgebouw had tot voor kort een capaciteit van circa 250 parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer (waarvan 2 plekken voor laden & lossen). Als gevolg van de grondige renovatie en bouwkundige aanpassingen aan het bestaande Ringparkgebouw, de realisatie van de ondergrondse fietsparkeervoorziening en de ambitie "mobility as a service" (waarbij ook wordt ingezet op gedeeld autogebruik om te zorgen voor een lage verkeersintensiteit) wordt het huidige parkeerterrein tijdelijk heringericht. Na deze tijdelijke herinrichting zullen er nog

160 parkeerplaatsen voor het Ringparkgebouw beschikbaar zijn. Een parkeerterrein met een dergelijke parkeercapaciteit is gelet op de gemeentelijke parkeernormen ruim voldoende als het bvo van 28.661 m² van het Ringparkgebouw volledig een kantoorinvulling krijgt. Bij een volledige kantoorinvulling zijn volgens het parkeerbeleid namelijk minimaal 0 en maximaal 230 parkeerplaatsen toegestaan. Voor de publieke functies in de plint geldt dat het parkeren met name in de avonduren en/of weekenden plaatsvindt (retail en horeca), op de momenten dat het parkeren vanwege de kantoren juist laag is. De parkeervraag van deze publieke functies is overdag op de doordeweekse dagen lager en passend binnen de totale parkeercapaciteit van 160 parkeerplaatsen.

Voordat er wordt gestart met de bouw van Rembrandt Park 2 zal er een tijdelijke parkeervoorziening worden aangelegd op onder meer het water ten oosten van het bestaande Ringparkgebouw. Voor deze tijdelijke parkeervoorziening is op 22 september 2022 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend (OLO-nummer 7053203).

De nieuwbouw op de projectlocatie biedt plek aan 7.700 m² kantoren. In het gemeentelijk parkeerbeleid is een norm aangegeven van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bruto kantooroppervlak. Voor de kantoren in de nieuwbouw dienen, gelet op de norm in het parkeerbeleid, minimaal 0 en maximaal 62 parkeerplekken te worden gerealiseerd.

In de plint van de nieuwbouw komen commerciële ruimtes met een totale omvang van 560 m². De invulling daarvan is nog niet bekend zodat voor de berekening in deze paragraaf zekerheidshalve uit is gegaan van functies met een hogere parkeernorm (worst-case). Aangezien horeca een functie met een relatief hoge parkeernorm is, wordt in het navolgende uitgegaan van de maximale invulling met horeca (560 m²).

Voor horeca wordt in het gemeentelijk parkeerbeleid in beginsel uitgegaan van de CROW parkeerkencijfers. Deze luiden in de schil centrum van zeer sterk stedelijk gebied als volgt: 4,0-6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo café en 8,0-10,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo restaurant. Voor de Amsterdamse situatie kan, conform de Nota Parkeernormen Auto, rekening worden gehouden met een reductie op het parkeerkencijfer, omdat het autogebruik in vergelijking met andere grote steden veel lager is. Er is daarom gerekend met een reductie van 25% ten opzichte van het minimum parkeerkencijfer van CROW: 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo café en 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo restaurant.

Van de 560 m² horeca is nu nog niet bekend of er sprake zal zijn van een restaurant of van een café. Veiligheidshalve is rekening gehouden met een volledige invulling als restaurant. Gelet op de parkeernorm van 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² komt dat neer op 33,6 parkeerplaatsen, uitgaande van een voor parkeren “worst-case”-invulling.

Het parkeren wordt met realisatie van het project ondergronds gebracht. De tweelaagse parkeergarage onder Rembrandt Park 2 zal plek bieden aan 205 parkeerplaatsen: 161 voor de functies in het bestaande Ringparkgebouw (Rembrandt Park 1) en 44 voor de functies in de nieuwbouw van Rembrandt Park 2. Een dergelijke parkeercapaciteit is voldoende om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Aanvullend kan nog worden opgemerkt dat er voor

de functies op het terrein van het Ringparkgebouw geen parkeervergunningen zullen worden uitgegeven. In de straten rondom de projectlocatie geldt momenteel betaald parkeren op maandag t/m zaterdag van 09:00 tot 21:00. Het huidige parkeertarief bedraagt € 4,50 per uur.

Fietsen en scooters

In het parkeerbeleid zijn voor fietsen en scooters de volgende relevante normen opgenomen:

- Kantoor medewerkers:
 - o 2,9 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo;
 - o 0,25 scooterparkeerplekken per 100 m² bvo (niet-bindend).
- Horeca III en IV:
 - o 20 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo;
 - o 1 scooterparkeerplekken per 100 m² bvo.

Indien rekening wordt gehouden met deze normen dan zijn er 212 fietsparkeerplekken en 19 scooterparkeerplekken nodig voor kantoren en 112 fietsparkeerplekken en 6 scooterparkeerplekken voor horeca. In de parkeergarage onder Rembrandt Park 2 is plek voor 223 stallingsplekken voor fietsen. Er wordt daarmee grotendeels voldaan aan het benodigde aantal fietsparkeerplekken aangezien fietsen vanwege de horeca met name in de avond- en weekenduren worden gestald, als het parkeren vanwege kantoren laag is. Daarnaast worden er op maaiveldniveau ook circa 100 fietsnietjes voor bezoekers aangelegd. Scooters kunnen op maaiveld worden gestald.

Voor de functies in het bestaande Ringparkgebouw wordt een aparte fietskelder ten noordoosten van het gebouw gerealiseerd. Deze fietskelder is al vergund (OLO-nummer 7053203).

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen 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 project gaat uit van 7.700 m² en 560 m² publieke functies. Dit programma leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen (zie paragraaf 5.1) maar deze toename is beduidend minder dan de toename als gevolg van de maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Het plan is daarmee aan te

merken als ‘niet in betekenende mate’. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig. Dit blijkt ook uit de toepassing van de NIBM-tool.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1188
Aandeel vrachtverkeer		5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,94
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,22
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding: uitkomst toepassing NIBM-tool

5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Het voorliggende project heeft echter geen betrekking op de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies zodat akoestisch onderzoek niet aan de orde is. Voor eventuele gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de omgeving wordt verwezen naar paragraaf 5.10.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid. De locatie ligt wel op circa 30 meter afstand van de A10-West. Over deze rijksweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Door de nieuwbouw is er sprake van een wijziging van het aantal personen binnen het invloedsgebied van de A10-West. De uitbreiding heeft daarmee mogelijk gevolgen voor het individueel en/of groepsrisico. Onderzoek naar externe veiligheid is nodig.

Adviesgroep AVIV BV heeft onderzoek naar de externe veiligheid uitgevoerd (projectnummer 204289, d.d. 15 september 2020, zie bijlage). In het onderzoek is ook al rekening gehouden met fase 3. Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Plaatsgebonden risico: Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering.
- Groepsrisico: Het groepsrisico is groter dan de oriëntatiewaarde. Door de transformatie neemt het groepsrisico toe van 4.98 naar 5.97 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat het groepsrisico moet worden verantwoord. Ook dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het

besluit dient in elk geval in te worden gegaan 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.

- Plasbrandaandachtsgebied: Het plangebied ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied.

Het onderzoek externe veiligheid zal na indiening worden voorgelegd aan de regionale brandweer. Aan de hand van het van de regionale brandweer te ontvangen advies zal vervolgens een verantwoording van het groepsrisico worden afgelegd, als onderdeel van de besluitvorming.

5.5. Bodem

De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik als gevolg van een ruimtelijk plan. Het project heeft echter geen betrekking op de toevoeging van nieuwe functies aangezien het gebruik als kantoor en horeca al mogelijk is. Het bouwen van de nieuwbouw met kelder zorgt echter wel voor bodemingrepen. Hiervoor is er een verkennend bodemonderzoek nodig.

Door Grondslag is een verkennend en nader bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (projectnummer 32286, d.d. 1 februari 2021, zie bijlage). Het onderzoek heeft betrekking op de gehele gebiedsontwikkeling, dus ook fase 3. Uit het verkennende deel van het onderzoek blijkt het volgende:

- In de grond een sterke verhoging aan barium is aangetoond. In verband met de aangetroffen puinbijmenging in dit monster is de verhoging vermoedelijk van een antropogene oorsprong. Deze verhoging vormt derhalve aanleiding tot het uitvoeren van een nader onderzoek.
- Behoudens deze sterke verhoging zijn er hooguit enkele lichte verhogingen in de grond en het grondwater aangetoond. De lichte verhogingen in de grond komen overeen met de lokale achtergrondwaarden. De verhoging aan barium in het grondwater is vermoedelijk van een natuurlijke herkomst.
- Aanvullend zijn de gehalten aan PFAS vastgelegd. De (gestandaardiseerde) gehalten zijn gelijk aan of lager dan de detectiegrens van het laboratorium. De grond is derhalve niet verontreinigd met PFAS.
- Het asfalt is indicatief niet teerhoudend.
- In een deel van de bovengrond is asbest aangetoond in de grondfractie < 2 cm. Voor de bodem is een indicatief asbestgehalte bepaald van 140 mg/kg ds (worst case). Deze waarde overschrijdt de toetswaarde voor nader onderzoek, alsmede de interventiewaarde voor asbest in grond. Formeel is een nader onderzoek noodzakelijk om het definitieve asbestgehalte te bepalen en de verontreiniging verder af te perken. Op basis van de huidige gegevens kan worden gesteld dat er vermoedelijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest.

Op basis van de resultaten van het verkennende onderzoek is mogelijk sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging in het kader van de Wet Bodembescherming. Er dient een nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de ernst, omvang en spoedeisendheid van de verontreiniging met barium in de deelmonsters van het grondmonster MM01 en de gehalten aan asbest in de

grond. Afhankelijk van de resultaten van het nader onderzoek dienen er mogelijk saneringswerkzaamheden plaats te vinden om de locatie geschikt te maken voor de beoogde bestemming.

Naar aanleiding van het verkennende onderzoek is door Grondslag nader onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dat nadere onderzoek zijn verwerkt in het hiervoor genoemde rapport. Uit het nadere onderzoek blijkt het volgende:

- In geanalyseerde deelmonsters zijn geen verhogingen aan barium aangetoond ten opzichte van de achtergrondwaarde en/of detectiegrens. De verhoging aan barium is niet meer aangetoond en kan worden toegeschreven aan de aangetroffen puinbijmenging tijdens het verkennend bodemonderzoek. Met het nader bodemonderzoek is deze bijmenging niet meer waargenomen. Er is géén sprake van een sterke verontreiniging met barium in grond. Daardoor is er geen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend onderzoek.
- Met het nader asbestonderzoek is de reproduceerbaarheid bepaald van het asbestgehalte in grond ter plaatse van de parkeerplaats aan de voorzijde van het pand, middels het graven van dubbele inspectiegaten (sleuven). In de bodem is in zowel de grove als de fijne fractie geen asbest aangetroffen. Het sterk verhoogde gehalte asbest zoals aangetoond in het verkennend onderzoek, is hiermee niet reproduceerbaar gebleken. Er is geen aanleiding tot het uitvoeren van nader asbestonderzoek.

De onderzoeksresultaten van het uitgevoerde verkennend en nader onderzoek vormen geen belemmeringen voor de nieuwe bestemming, de afgifte van een omgevingsvergunning en de geplande werkzaamheden.

5.6. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} 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 ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

5.6.1. Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

5.6.2. Grondwater

Het project heeft betrekking op ondergrondse bebouwing in de vorm van een tweelaagse kelder tot circa 6,1 m onder maaiveld waardoor gevolgen voor het grondwater niet zijn uitgesloten. Een onderzoek naar de gevolgen voor het grondwater is daarom nodig. Omdat in fase 3 ook een parkeerkelder is voorzien dient in het onderzoek ook rekening te worden gehouden met de gevolgen van die toekomstige kelder.

In het kader van de voorgenomen bebouwing is door Crux Engineering BV een notitie over barrièrewerking opgesteld (projectnummer 21332, d.d. 18 februari 2022, zie bijlage) om de invloed van de kelder op de grondwatersituatie inzichtelijk te maken en te bepalen welke maatregelen mogelijk zijn om de kelder grondwaterneutraal aan te leggen. Uit het onderzoek blijkt dat de kelder zonder maatregelen een ondergrondse barrière vormt doordat de doorstroming van het grondwater wordt beperkt. Er zijn dus mitigerende maatregelen nodig om de kelder grondwaterneutraal te maken. In de notitie zijn daarvoor opties gegeven, zoals:

- een grondkoffer rondom de kelder;
- het toepassen van een ruimtebesparende drainagemaatregel.

De mitigerende maatregelen zijn in overleg met Crux Engineering BV nader uitgewerkt.

5.6.3. Waterberging

De projectlocatie is momenteel verhard en er is geen watergang aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt. Als gevolg van de totale gebiedsontwikkeling zal het oppervlak aan bebouwing ten opzichte van de huidige situatie toenemen (+3.553 m²) maar de overige verharding zal afnemen (-4.927 m²). Als gevolg van de gebiedsontwikkeling zal de totale verharding dus afnemen en is er geen watercompensatie nodig.

In de nieuwe situatie wordt de buitenruimte dus groener en zal de nieuwbouw in fase 2 en 3 voldoen aan de eisen uit de hemelwaterverordening 2021. Hiermee neemt het waterbergend vermogen toe.

5.6.4. Waterkwaliteit

Momenteel is er een gescheiden rioolstelsel aanwezig zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De beoogde kelder heeft geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

5.7.1. Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is door het Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (M&A) een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd². Daaruit blijkt dat er ter plaatse van de projectlocatie een lage archeologische verwachting geldt waarvoor geen onderzoeksplicht geldt. Er is daarom geen archeologische dubbelbestemming toegepast. Archeologisch onderzoek is voor de beoogde nieuwbouw daarom niet nodig.

5.7.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. 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.

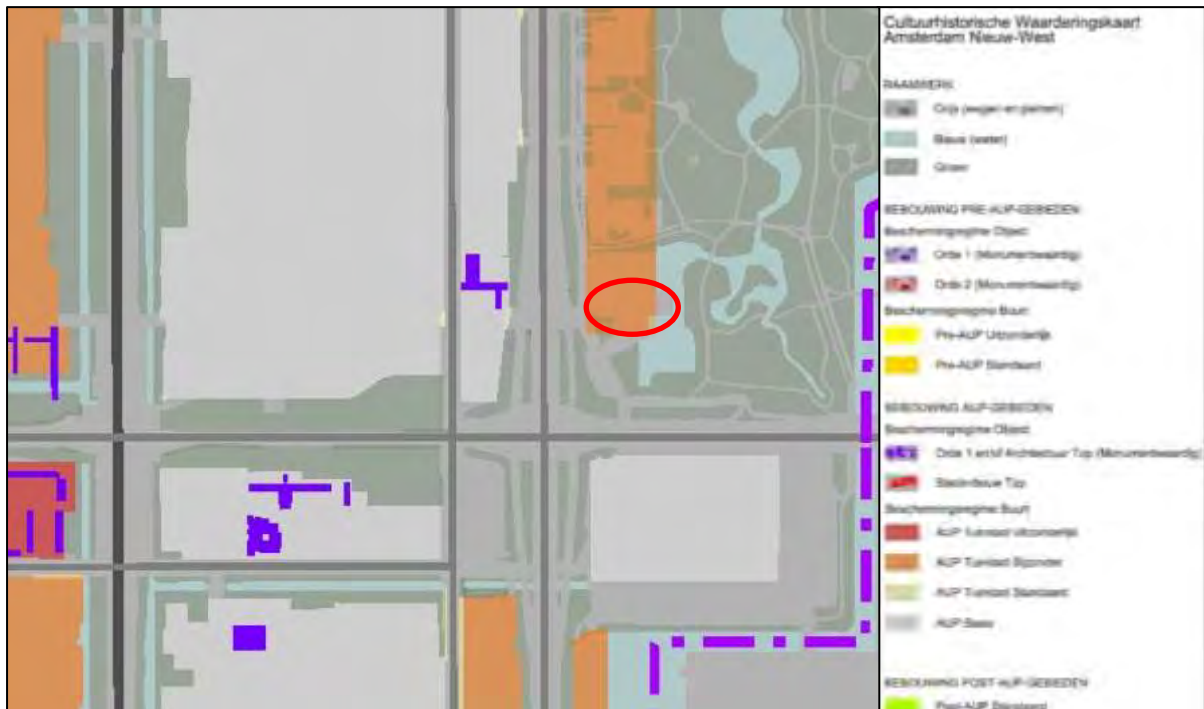
De projectlocatie maakt deel uit van het Rijkswederopbouwgebied “Westelijke Tuinsteden”, een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed afgesproken zich in te zetten voor het behoud en de versterking van de cultuurhistorische waarden. Het is met name de samenhangende, hiërarchische structuur van groen, wegen, water en bebouwing, de relatief grote omvang van het gebied alsook de betekenis van de planvorming binnen de architectuurgeschiedenis die dit gebied uniek maakt. Bij vernieuwing betekent dit dat de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw West (vastgesteld in 2013) als leidraad voor stedenbouwkundige plannen is en wordt gehanteerd.

Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West

De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West is vastgesteld in de deelraad op 26 juni 2013 en is later onderdeel geworden van de Erfgoedverordening van de gemeente Amsterdam. De beleidsregels geven beknopt weer op welke wijze de gemeente gebiedsgericht wil omgaan met haar erfgoed. Ze geven ook inzicht in de spelregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen buurten met cultuurhistorische waarden. De spelregels uit de Nota Cultuurhistorie zijn nadrukkelijk niet bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar ze zijn een eenvoudig toepasbaar middel waarmee het belang van cultuurhistorie op eenduidige wijze kan worden meegenomen.

In de Nota Cultuurhistorie is een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgenomen, welke als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West.

² Archeologisch bureau onderzoek, gemeente Amsterdam, bureau Monumenten en Archeologie, mei 2012



Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waarderingskaart Amsterdam Nieuw-West, de projectlocatie is globaal met een rode ovaal aangegeven

De projectlocatie is gelegen in een buurt waar het beschermingsregime 'Pre-AUP Standaard' van toepassing is. Binnen dit beschermingsregime zijn onder meer de volgende richtlijnen van toepassing:

- Nieuwbouw situeren in samenhang met de historische verkavelingsrichting.
- Bebouwing blijft minimaal twee meter uit de oeverlijn.
- Groene blauwe en grijze Raamwerk blijft in stand.

De bestaande bebouwing van het Ringparkgebouw is in de Nota Cultuurhistorie tenslotte niet benoemd als een (potentieel) gemeentelijk monument.

Conclusie

Nader cultuurhistorisch onderzoek naar de beoogde nieuwbouw is niet nodig. In het Stedenbouwkundig Plan bij de Investeringsnota is rekening gehouden met de eisen en voorwaarden die in dit deel van Nieuw West gelden voor nieuwbouw.

5.8. Wind en schaduw

De beoogde nieuwbouw heeft een hoogte van circa 30 meter. Door de ligging in een hoogbouwstimuleringsgebied is er, gelet op het gemeentelijk hoogbouwbeleid, geen Hoogbouw Effect Rapportage (HER) nodig. Wel is het wenselijk om te kijken naar de wind- en schaduw effecten, zoals ook is benoemd in de Investeringsnota.

5.8.1. Windeffecten

Voor de beoogde gebiedsontwikkeling van de Ringparklocatie is door Actiflow een CFD-studie naar windhinder en windgevaar uitgevoerd (kenmerk: AF-7048, d.d. 9 februari 2021, zie bijlage). Uit deze studie blijkt dat de nieuwbouw in fase 2 en 3 over het algemeen leidt tot een verslechtering van het windklimaat maar het gebied geschikt blijft om te lopen en te slenteren. Als gevolg van de nieuwbouw treden er verbeteringen op aan de noord- en westkant van het bestaande Ringparkgebouw, in de gebieden voor en achter de doorgang en aan de oostkant van het water (Rembrandtpark). Het windklimaat verslechtert aan de oostkant van het Atriumblok (fase 3) en bij sommige entrees zal zonder maatregelen niet worden voldaan aan de voorgeschreven windklassen. Windgevaar is nergens aan de orde.

Om het windklimaat rond de gebouwen te verbeteren zijn maatregelen aan het bestaande Ringparkgebouw mogelijk, bijvoorbeeld een luifel over de westkant van de doorgang en gedeeltelijk ook aan de zuidkant van het Ringparkgebouw om zo het downwash-effect op voetgangersniveau en onder de passage te verminderen. Voor het slechte klimaat tussen de noordwesthoek van het Atriumblok en de snelweg is voorgesteld een scherm of vegetatie te plaatsen, om zo daar het lokale windklimaat te verbeteren. Als laatste is een combinatie van bosjes en bomen voorgesteld op enkele locaties van het onbebouwde terrein.

Door toepassing van maatregelen aan het bestaande Ringparkgebouw, bij de nieuwbouw in fase 3 en het onbebouwde terrein blijft de verblijfskwaliteit van het park en Ringparkterrein gewaarborgd.

5.8.2. Schadueffecten

De beoogde gebiedsontwikkeling van de Ringparklocatie leidt tot een toename van schaduw. Uit een bezonningsstudie van KCAP Architects&Planners (d.d. 28 maart 2022, zie bijlage) blijkt dat de schadueffecten voor omliggende percelen als volgt zijn:

- Zomer: in de middag ondervindt een zeer beperkt deel van het terrein rondom de bebouwing van de 7^e montessorischool (Nachtwachtlaan 35) schaduw als gevolg van de nieuwbouw in fase 2. In de ochtend en avond zijn er geen schadueffecten bij omliggende percelen.
- Voor- en najaar: in de middag en ook aan het begin van de avond komt een deel van het terrein rondom de bebouwing van school in de schaduw als gevolg van de bebouwing op de Ringparklocatie. De rest van het terrein ondervindt geen schaduw.
- Winter: in de periode dat de zon laag staat en de schaduwen lang zijn ondervindt een groot deel van het terrein rondom de bebouwing van de school schaduw.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de ruimte rondom de schoolbebouwing enige bezonningstijd verliest maar omdat de schaduwtoename beperkt is behoudt de ruimte rondom de 7^e Montessorischool haar verblijfs- en speelkwaliteit.

5.9. Luchthavenindelingbesluit

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

Per 4 november 2015 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 (vvgb) 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. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. De projectlocatie valt wel binnen het beperkingengebied voor hoogtes.

5.9.1. Bouwhoogtes

Voor de projectlocatie geldt ten aanzien van hoogte het volgende:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. Dit vanwege het vliegverkeer. Ter plaatse van de projectlocatie is een bouwhoogte van 62 tot 63 meter ten opzichte van NAP toegestaan.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt

dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 47 tot 48 meter ten opzichte van NAP.

De bouwhoogte van de beoogde nieuwbouw op de projectlocatie is 16 meter lager dan de maximale waarde voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. Het project voldoet daarmee aan het Luchthavenindelingbesluit.

5.10. Ecologie

De Wet Natuurbescherming waarborgt de bescherming van natuur en plant- en diersoorten. 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 of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde 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. Ook mag een project in beginsel geen negatief effect hebben op beschermde natuurgebieden.

5.10.1. Soorten

Els & Linde heeft onderzoek uitgevoerd naar de eventuele aanwezigheid van beschermde soorten en gebieden (projectnummer 19/192, d.d. 18 augustus 2020, zie bijlage). Daaruit blijkt dat de nieuwbouw geen gevolgen heeft voor beschermde soorten. Er is geen afdoend onderzoek naar beschermde soorten nodig. Een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming is daarom niet aan de orde.

5.10.2. Gebieden

De projectlocatie behoort niet tot beschermd natuurgebied maar de gehele gebiedsontwikkeling (fase 1 t/m 3) zou wel kunnen leiden tot een depositie van stikstof in een Natura 2000-gebied. Door Cauberg-Huygen is daarom nagegaan welke stikstofdepositie er optreedt tijdens de gebruiksfase (referentie 06243-52418-04, d.d. 30 maart 2022, zie bijlage). Dit is gedaan voor de gehele gebiedsontwikkeling (fase 1 t/m 3). Daaruit blijkt dat dat er geen sprake zal zijn van een verhoging van de depositie. Een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Het onderzoek naar stikstofdepositie wordt binnenkort geactualiseerd vanwege een recente uitspraak door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State en de uitgave van een nieuwe AERIUS-calculator.

5.11. Milieuzonering

Ten aanzien van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden

beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat.

Gelet op het geldende bestemmingsplan is op de projectlocatie al een functiemix toegestaan, bestaande uit onder meer bedrijven (t/m categorie B als bedoeld in de Staat van bedrijfsactiviteiten bij het geldende bestemmingsplan), kantoren, horeca, parkeren en maatschappelijke voorzieningen. Deze functies zijn momenteel niet allemaal aanwezig. In het algemeen kan worden gesteld dat de al toegestane functies geen overlastgevende functies zijn en dat deze goed inpasbaar zijn in een gemengd woonwerkgebied. Door de ruime afstand tot woningen in de omgeving (circa 85 meter, zie subparagraaf 2.3.3) zijn er geen nadelige gevolgen te verwachten voor het woon- en leefklimaat van deze woningen.

5.12. Behoeft

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

De aanpassingen leiden tot een planologische fysieke uitbreiding van kantoren (7.700 m²). Vanwege de uitbreiding is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Aan de toevoeging van kantoren is behoefte, zoals ook blijkt uit de beschrijving van het Kantorenplan 2019-2026.

5.13. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-

beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject”.

Het onderhavige project heeft betrekking op nieuwbouw van kantoren waarbij de bestaande stedenbouwkundige opzet wijzigt. Er is zodoende sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is nodig en daarom is voor het project een Aanmeldnotitie MER opgesteld en ingediend.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn in eigendom van de gemeente en in erfpacht uitgegeven.

De kosten voor het project worden gedragen door de eigenaar.

Eventuele planschade als gevolg van het beoogde project maakt onderdeel uit van de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de eigenaar. De verwachting is dat de kans op planschade nihil is.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Participatie

Round Hill Capital en Boelens de Gruyter hebben als uitgangspunt om omwonenden en andere belanghebbende goed en veelvuldig te informeren over de beoogde gebiedsontwikkeling.

De informatie-uitwisseling met belanghebbenden is tot op heden in twee stappen gedaan. Als eerste zijn de besturen van de VvE's van de woningen aan de Nachtwachtlaan, de Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark en de directie van de 7^e Montessorischool geïnformeerd over de plannen. Vervolgens is op 5 november 2019 een eerste buurtavond georganiseerd. De eerste ideeën voor de vernieuwing van het gebied zijn gepresenteerd en besproken met de aanwezigen. Voor deze avond zijn de omwonenden van de Nachtwachtlaan en het Andreasensemble uitgenodigd, de Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark en de directie van de 7^e Montessorischool. Ook waren enkele huurders van het Ringparkgebouw aanwezig.

Tijdens de buurtavond zijn de 'buren' uitgenodigd om deel te nemen aan de Klankbordgroep. Een groep van ongeveer 35 omwonenden, Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark, directie 7^e Montessorischool en andere directe belanghebbenden hebben zich hiervoor aangemeld. De klankbordgroep is tot april 2022 vier keer bij elkaar geweest.

De algemene indruk van de gesprekken is dat veel bewoners de analyse delen en kansen zien in de voorgestelde verandering. Bewoners hadden graag gezien dat er ook woningen zouden worden gebouwd. Ook de gemeente en de ontwikkelaar hebben die wens. Maar gezien de zware geluidsbelasting van A10 en Lelylaan is dat niet haalbaar. Om toch de levendigheid in het gebied te vergroten is het voorstel om naast kantoren ook een 'actieve plint' met publiekstoegankelijke functies te realiseren. Zodat er ook 's avonds en in het weekend leven op straat is. Veel bewoners delen deze wens, maar zijn bezorgd of dat wel gaat lukken, gezien eerdere ervaringen bij bijvoorbeeld het Andreas-ensemble.

Zorgen zijn geuit over mogelijke verkeers- en parkeeroverlast en overlast tijdens de bouw. Om parkeeroverlast tegen te gaan, komen er parkeergarages onder de nieuwbouw voor zowel auto als fiets. In overleg met de school en omwonenden worden afspraken gemaakt met de ontwikkelaar en bouwaannemers om overlast tijdens het bouwen zoveel mogelijk te beperken.

Ook zijn er zorgen geuit over het verdwijnen van uitzicht door de nieuwe gebouwen. De bouw leidt tot een verandering in het uitzicht. In de plannen is geprobeerd hier zoveel mogelijk rekening mee te houden door de plaatsing van het lagere gebouw nabij de school en het hogere gebouw verder weg in de hoek van de A10/Lelylaan. De afstand tussen de eerste woontoren AUP en de nieuwbouw bedraagt ongeveer 80 meter.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Vanwege de groeiende vraag naar hoogwaardige kantoorruimte zijn Round Hill Capital en Boelens de Gruyter voornemens om op nieuwbouw te realiseren op een deel van het bestaande parkeerterrein van het Ringparkgebouw op het perceel Nachtwachtlaan 20. De nieuwbouw maakt onderdeel uit van een gefaseerde gebiedsontwikkeling. Deze gebiedsontwikkeling past in de gemeentelijke ambitie om vanuit verdichting de kwaliteit in de Ringzone-West te vergroten en de zone te transformeren naar een gemengd-stedelijk woon/werk milieu. Op dit moment is het Ringparkgebouw met de omliggende parkeerterreinen een gesloten en in zich zelf gekeerd complex dat letterlijk de fysieke en visuele verbinding tussen het zuidelijk deel van de wijk Overtoomse Veld en het Rembrandtpark blokkeert.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het plan voor de nieuwbouw leidt tot de volgende afwijkingen:

A. Gebruik

1. Gebruik als 560 m² horeca van categorie 1 i in de bestemming 'Gemengd'.
2. Gebruik als kantoren, maatschappelijke voorzieningen (niet-geluidsgevoelig), bedrijven (t/m categorie B als bedoeld in de Staat van bedrijfsactiviteiten bij het geldende bestemmingsplan), consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel en horeca van categorie 1 in de bestemming 'Verkeer - 1'.

B. Bouwen

1. Bouwen van een gebouw buiten het bouwvlak in de bestemming 'Gemengd' en in de bestemming 'Verkeer - 1', met een footprint van 1.370 m² en een maximum bouwhoogte van 31 meter vanaf peil (30 + NAP).
2. Bouwen van een tweelaagse kelder (3.100 m²).

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

Ad A1: Een belangrijke opgave in het gebied van de Ringzone-West is de transformatie van het gebied rondom de Cornelis Lelylaan tot een levendig gemengd stedelijk gebied dat Amsterdam binnen de Ring en de westelijke tuinsteden met elkaar verbindt. Door op de projectlocatie nieuwbouw met een actieve plint te realiseren wordt invulling wordt gegeven aan de gemeentelijke ambitie om een levendig gemengd stedelijk gebied in dit deel van Amsterdam te hebben.

Het realiseren van horeca aan de Nachtwachtlaan draagt bij het versterken van diverse verbindingen en het leidt tot een actieve plint bij een belangrijke toegang naar het Rembrandtpark. Ook wordt de sociale veiligheid bij dit deel van de Nachtwachtlaan verbeterd. Door de afstand tot

woningen in de omgeving (zie subparagraaf 2.3.3) zijn er geen nadelige gevolgen te verwachten voor het woon- en leefklimaat van deze woningen.

Ad A2: De nieuwbouw van Rembrandt Park 2 is grotendeels gelegen in de bestemming 'Gemengd', met uitzondering van een klein deel van de nieuwbouw dat is gelegen in de bestemming 'Verkeer - 1'. Het gaat daarbij om een oppervlak van 184 m². Deze overschrijding van de grens van de bestemming 'Gemengd' hangt samen met de wens om de nieuwbouw in de rooilijn van de Nachtwachtlaan te situeren en om langs de Nachtwachtlaan een actieve plint te realiseren en de sociale veiligheid te verbeteren.

Doordat de westgevel van de nieuwbouw iets uitsteekt in de bestemming 'Verkeer – 1' komen de functies kantoren, maatschappelijke voorzieningen (niet-geluidsgevoelig), bedrijven, consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel en horeca van categorie 1 binnen de verkeersbestemming. Het gaat daarbij om functies die in de aangrenzende bestemming 'Gemengd' al als gebruik zijn toegestaan. De beperkte overschrijding van de bestemmingsgrens door de nieuwbouw en het daarmee samenhangende gebruik als kantoren, maatschappelijke voorzieningen (niet-geluidsgevoelig), bedrijven, consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel en horeca van categorie 1 is, gelet op het voorgaande, wenselijk en ruimtelijk aanvaardbaar.

Ad B1: De voorliggende aanvraag heeft betrekking op een nieuw gebouw dat grotendeels is geprojecteerd op het parkeerterrein van het Ringparkgebouw. Er zijn al lang plannen om het gebied in de oksel van de Cornelis Lelylaan en de A10 te verdichten. Zo is op 27 februari 2002 het Vernieuwingsplan Lelylaan vastgesteld door de gemeenteraad. In dat vernieuwingsplan was in het gebied een toren van 60 meter voorzien. En ook in de op 29 oktober 2009 vastgestelde Tweede Herziening Vernieuwingsplan Lelylaan was gebied aangewezen als mogelijke ontwikkellocatie. Met de herontwikkeling van het terrein van het Ringparkgebouw en de aangrenzende gronden wordt invulling gegeven aan deze eerdere plannen.

Het Ringparkgebouw markeert de zuidwestzijde van het tussen 1971 en 1973 aangelegde Rembrandtpark. De Haagsche Hotelschool en het Leonardohotel markeren de noordwestzijde van het park. Ertussen staat een negental vierkante, 42 meter hoge woontorens, op een 'parkplint' verspringend langs de A10 (woontorens AUP). Deze gebouwen aan de westzijde van het Rembrandtpark vormen de dichte zone om zoveel mogelijk geluid van de A10 buiten te sluiten (zie ook subparagraaf 2.2.1). De dichte zone vormt zodoende een overgang tussen de A10 en het park.



Afbeelding: de dichte zone van hoogbouw aan de westzijde van het Rembrandtpark

Het Ringparkgebouw is verder onderdeel van een hoogbouwlijn langs de A10, met onder andere de Queens Towers, het World Fashion Center en de woontorens aan de rand van het Rembrandtpark. Het toevoegen van twee nieuwe bouwvolumes versterkt de zones aan weerszijden van de A10 en markeert gelijktijdig de kruising van twee belangrijke verkeersassen (A10 en Cornelis Lelylaan). Het is daarbij wel van belang dat de beide volumes niet hoger worden dan de hoogte van het Ringparkgebouw voor renovatie. Het nieuwe volume dat het dichtst bij de kruising van de A10 en Cornelis Lelylaan zal komen te liggen (Rembrandt Park 3) zal het hoogst worden (maximaal 42,8 meter). Het nu voorziene gebouw (Rembrandt Park 2) zal meer ondergeschikt worden en ook fors lager dan het Ringparkgebouw om zo meer lucht en kwaliteit op het maaiveld en de buitenruimte rond de school te geven.



Afbeelding: huidige situatie (boven) en de situatie na gebiedsontwikkeling met in het midden Rembrandt Park 2 (onder)

De nieuwbouw van Rembrandt Park 2 krijgt een bouwhoogte van 31 meter vanaf NAP. Een dergelijke hoogte is, gelet op het voorgaande, passend in de ruimtelijke structuur.

Vanwege de onderlinge afstand met bestaande bebouwing heeft nieuwbouw met een bouwhoogte van 31 meter geen onevenredig nadelige gevolgen voor bestaande bebouwing in de omgeving, zoals ook mede blijkt uit paragraaf 5.8.

Ad B2: In de huidige situatie is het parkeren dominant aanwezig op de Ringparkterrein. Door de nieuwbouw en de wens om de openbare ruimte te verbeteren wordt het parkeren volledig

ondergronds gebracht via kelders. Bij Rembrandt Park 2 gaat het om een tweelaagse kelder van 3.250 m². Deze kelder zal plek bieden aan auto's van Rembrandt Park 1 en 2 en aan fietsen van Rembrandt Park 2. De aanleg van deze kelder kan grondwaterneutraal worden uitgevoerd door het toepassen van een mitigerende maatregel. De mitigerende maatregel is onderdeel van de aanvraag zodat is gewaarborgd dat deze maatregel ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Er zijn daardoor geen nadelige gevolgen voor de grondwaterhuishouding.

7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.