



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Nieuw-West

BESTEMMINGSPLAN STATIONSLOCATIE LELYLAAN

Vastgesteld op 16 maart 2011

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
fax 020 625 63 76
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

INHOUD

1.	INLEIDING	1
2.	PLANKADER	2
2.1	Geldende bestemmingsplannen	2
2.2	Europees beleid en Rijksbeleid	3
2.3	Provinciaal beleid	5
2.4	Regionaal beleid	6
2.5	Gemeentelijk beleid	7
2.6	Parkstad	9
2.7	Sprong over de Ringweg	10
2.8	Stadsdeelbeleid	11
3.	RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	17
3.1	Uitwerkingsplan Stationslocatie	17
3.2	Uitwerkingsplan Raamwerk	29
4.	UITVOERBAARHEID	38
4.1	MER	38
4.2	Geluid	38
4.3	Geluid inrichtingen	42
4.4	Trillingen trein- en metrostation	42
4.5	Bodem	42
4.6	Luchtkwaliteit	43
4.7	Externe veiligheid	44
4.8	Luchthavenindielingsbesluit	45
4.9	Water	46
4.10	Flora en fauna	48
4.11	Effecten van hoogbouw	49
4.12	Cultuurhistorie en archeologie	52
4.13	Economische uitvoerbaarheid	53
4.14	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	54

BIJLAGEN bij de toelichting

1. Stedenbouwkundig Plan Lelylaan, windhinder op loopniveau Windtunnelonderzoek Cauberg Huygen, 5 februari 2009
2. Quick Scan Ecologie, Els & Linde, april 2008
3. Geohydrologische berekening Waternet, 6 februari 2007
4. Archeologisch bureau onderzoek, BMA, 28 april 2008
5. Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen, 31 maart 2010
6. Onderzoek luchtkwaliteit, Cauberg Huygen, 30 maart 2010
7. Verkennend bodemonderzoek Wareco, 19 april 2002
8. Notitie geluid- en trillingaspecten Stationslocatie Lelylaan, Cauberg Huygen, 1 april 2010
9. Verslag inspraakavond, 18 januari 2010

1. INLEIDING

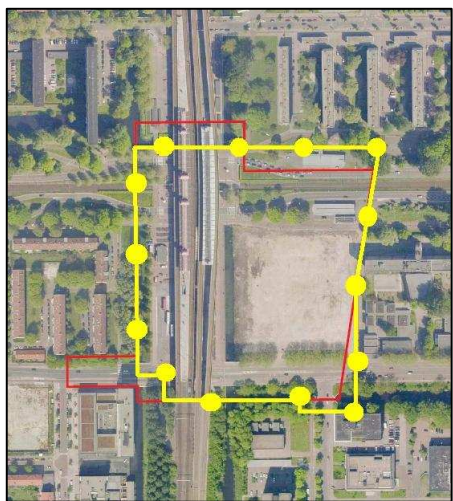
Voor de herontwikkeling van het gebied rondom de Lelylaan tussen het spoor en de 19^e eeuwse binnenstad is in 2001 het Vernieuwingsplan “Sprong over de Ringweg” vastgesteld dat in 2004 en 2009 is geactualiseerd. Voor een onderdeel daarvan, het station Lelylaan, is in 2009 een Uitwerkingsplan (overeenkomstig de Parkstad-systematiek, dus geen uitwerkingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening) gemaakt. Het Uitwerkingsplan is op 30 september 2009 door de stadsdeelraad van Slotervaart vastgesteld. Het Uitwerkingsplan voorziet in de realisatie van een nieuw stationsgebouw en aangrenzende gebouwen op het terrein van de voormalige zeevaartschool, die inmiddels is gesloopt. Ter plaatse worden naast stationsvoorzieningen ook commerciële voorzieningen, woningen, horeca, kleinschalige bedrijfs- en kantoorruimten en een hotel gerealiseerd.



Afbeelding: station Lelylaan met het terrein van de voormalige zeevaartschool (links)

Het bestemmingsplan voorziet tevens in de aanleg van het zuidelijk deel van de Willem Frogerstraat, een nieuwe verbindingsweg tussen de Lelylaan en de Schipluidenlaan. Dit is conform het Uitwerkingsplan Raamwerk uit 2003.

De ontwikkelingen zoals beschreven in de beide Uitwerkingsplannen passen niet binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft daarom als doel om de in de Uitwerkingsplannen beschreven ontwikkelingen juridisch planologisch te faciliteren. De grenzen van het bestemmingsplan zijn daarmee als volgt:



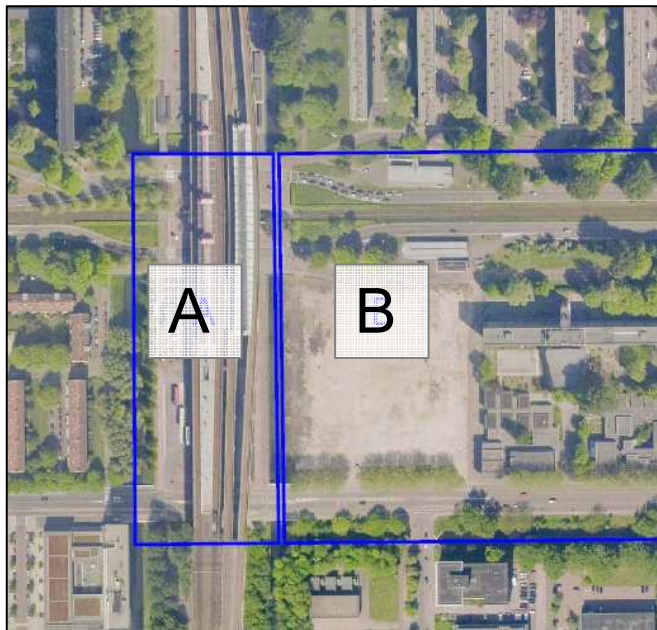
Afbeelding boven: ligging in de omgeving
Afbeelding links: grenzen bestemmingsplan

2. BELEIDSKADER

2.1 Geldende bestemmingsplannen

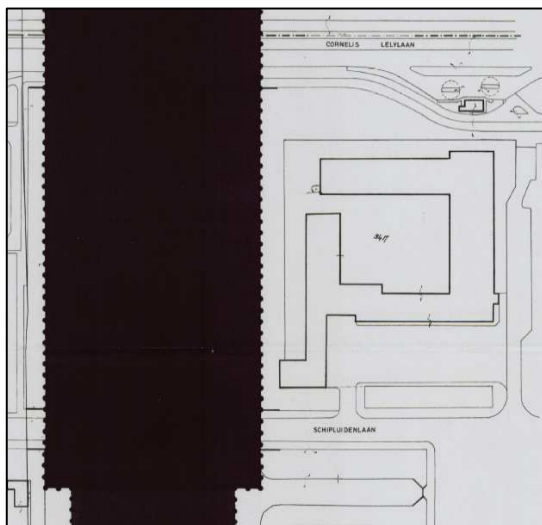
Ter plaatse van het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- a. Westelijke ringspoorbaan
- b. Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)



Ad. A Westelijke ringspoorbaan

De spoorbanen en bijbehorende stations zijn bestemd als "Spoorwegen en spoorweginrichtingen I en II". Categorie I betreft de delen van de spoorbaan die op een aarden baan liggen. Categorie II betreft de delen van de spoorbaan die op viaducten liggen. In het laatste geval zijn tevens rijwegen, trambanen en toegangsvoorzieningen toegestaan.



Binnen beide bestemmingen zijn gebouwen ten dienste van spoorwegdoeleinden met inbegrip van bijbehorende haltegebouwen en loodsen toegestaan. De gebouwen mogen maximaal in 2 lagen worden gebouwd tot een hoogte van 13,50 meter. Bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegestaan tot maximaal 18 meter.

Ad. B Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP)

Het gebied ten noorden van de Lelylaan is bestemd als "woonwijken, gemiddeld 110 woningen per hectare". Het gebied ten zuiden van de Lelylaan is bestemd als "terrein met bijzondere bestemming".



2.2 Europees beleid en Rijksbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. Door deze nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de



veiligheid. Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod.

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

Het realiseren van nieuwe woningen en voorzieningen ter plaatse van station Lelylaan past binnen het Rijksbeleid om de leefbaarheid van de compacte stad te vergroten door ondermeer voorzieningen en woningen te clusteren in bestaand stedelijk gebied.

Nationaal Waterplan

De vierde nota waterhuishouding is vervangen door het Nationaal Waterplan. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdttekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Bij de aanpak van de stedelijke wateropgave wordt rekening gehouden met verdergaande verstedelijking en klimaatverandering en zoveel mogelijk aangesloten bij de dynamiek van de stad. De uitvoering van maatregelen wordt gecombineerd met herstructurering van bestaand bebouwd gebied en de realisatie van groen in en om de stad. De combinatie van water en groen biedt volop kansen om het stedelijk watersysteem robuuster en klimaatbestendiger te maken.

Nota Mobiliteit

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

Op termijn wordt voorzien in de verbreding van de Ringspoorbaan van 2 naar 4 sporen. Dit betreft nog geen concrete ontwikkeling maar uitsluitend een beleidsmatige wens. In dit bestemmingsplan wordt hier dan ook nog niet van uitgegaan, maar wordt ook niet onmogelijk gemaakt.

Het voorliggende bestemmingsplan is weliswaar hoofdzakelijk gericht op ontwikkeling, maar leidt niet tot aanpassingen van Rijks- of provinciale wegen danwel het spoorwegnetwerk. Het bestemmingsplan is dus in overeenstemming met de Nota mobiliteit.

Actieplan gelijke behandeling in de praktijk

Het kabinet is zich er van bewust dat de positie van mensen met beperkingen in veel gevallen niet makkelijk is. De samenleving is in het algemeen niet ingesteld op het goed omgaan met deze mensen en werpt daarom nodeloos drempels op. Het kabinet wil bevorderen dat deze drempels worden voorkomen. Dit wordt ondermeer bereikt door:

- te stimuleren dat voldoende nultredewoningen en verzorgd wonen gebouwd worden om aan de behoefte te voldoen (ondermeer door afspraken met de corporatiesector en door bij de stedelijke vernieuwing de toegankelijkheid van woningen nadrukkelijker een plaats te geven);
- er naar streven om het streek- en stadsvervoer over de weg in 2010 toegankelijk te laten zijn voor mensen met beperkingen en over rails in 2030.

Voor het nieuwe station is uitgangspunt dat het station ook voor minder valide mensen bereikbaar en toegankelijk is. Hierbij horen voorzieningen als kiss & ride voorzieningen, liften en roltrappen en perrons op instapniveau van tram, bus en metro.

2.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland is samen met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. In de verordening zijn, net als in de geldende provinciale verordening regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het “Bestaand Bebouwd Gebied” (BGG). Het station Lelylaan en omgeving ligt in het “Bestaand Bebouwd Gebied” zoals benoemd in de verordening. Het bestemmingsplan gaat uit van de realisatie van woningen, stationsvoorzieningen en commerciële voorzieningen. Het bestemmingsplan staat de realisatie van nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen niet toe, uitsluitend kleine bedrijven en kantoren worden mogelijk gemaakt. Ook staat het bestemmingsplan de realisatie van nieuwe grootschalige en perifere detailhandel niet toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.



2.4 Regionaal beleid

Regionaal verkeer en vervoersplan

Het toenmalige ROA heeft een nieuw beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeer&Vervoerplan (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) als onderdeel van de Regionale Agenda van het ROA. Het gaat daarbij om: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. Het beleid is ondermeer gericht op het streven naar verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Rond het station Lelylaan worden woningen en voorzieningen in hoge dichtheden gebouwd, hetgeen in lijn is met het beleid.

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. Voor Amsterdam gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen). Op de stationslocatie worden woningen toegevoegd aan de woningvoorraad, zodat aan de realisatie van de centrale doelstelling wordt bijgedragen.

Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)

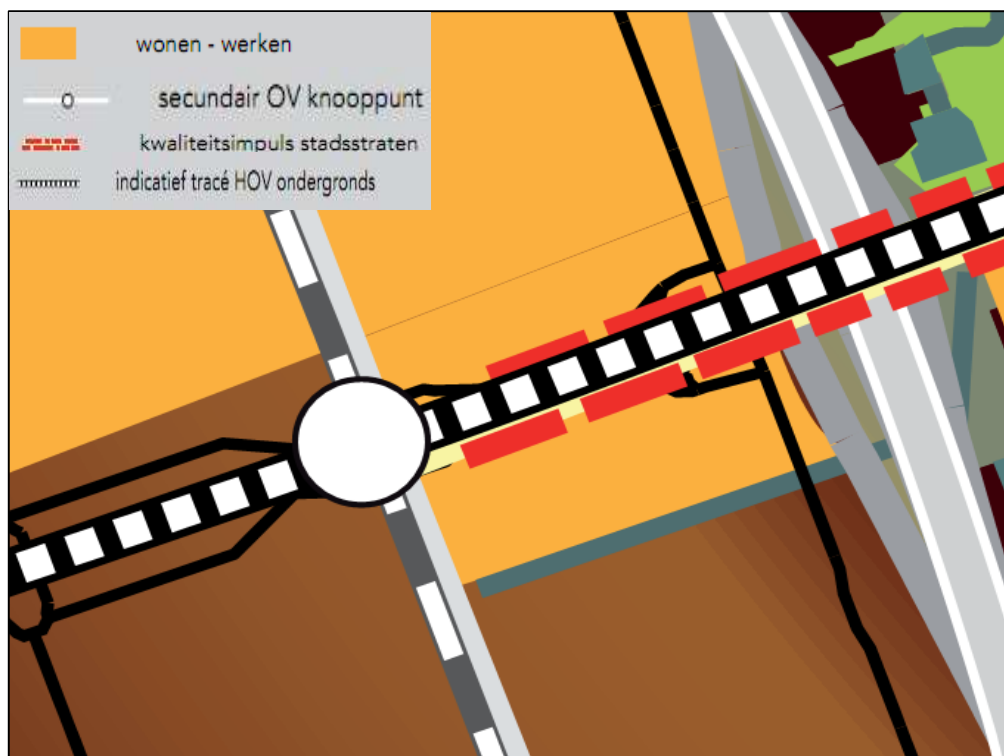
Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROAgemeenten. Evenals het RVVP en de hierna beschreven Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio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

2.5 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 “Economisch sterk en duurzaam”

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie Amsterdam 2040 “Economisch sterk en duurzaam” door de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam vastgesteld. Daarin zijn de ruimtelijke ambities tot 2040 vastgelegd. Voor het plangebied van de stationslocatie wordt gestreefd naar het realiseren van een gemengd woon- en werkgebied.

Voor de Lelylaan ten oosten van het spoor wordt gestreefd naar een “kwaliteitsimpuls” en het omvormen van de weg naar een “stadsstraat” (combinatie van verkeersfunctie en verblijfsgebied) in plaats van de huidige functie (pure verkeersader). Het station is aangewezen als “secundair ov-knooppunt”. Het realiseren van woningen in combinatie met stationsgebonden voorzieningen, een hotel en kleinschalige bedrijfsruimten past binnen de kaders van de Structuurvisie.



Afbeelding:
uitsnede
visiekaart “uitrol
centrumgebied”
2040

In de Structuurvisie is een reservering opgenomen voor de toekomstig aan te leggen Oost-West metroverbinding. De bestemmingsruimte voor de verkeersbundel Cornelis Lelylaan biedt voldoende ruimte voor deze toekomstige verbinding.

Minder kantorenplannen in uitvoering

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



kantorenlocatie langs de A10 ter hoogte van de Lelylaan geschrappt als grootschalige kantorenlocatie.

Het bestemmingsplan staat in een deel van de bebouwing naast het station de realisatie van kleinschalige kantoren en bedrijven toe. Het maximum bruto vloeroppervlak per bedrijfs- of kantoorruimte bedraagt 250 m². Dit is in lijn met het gemeentelijk beleid om geen nieuwe grootschalige kantoren toe te staan rond de Lelylaan.

Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen

Op 31 oktober 2007 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen vastgesteld. Doelstelling van dit beleidskader is het formuleren van een samenhangend beleid voor het oplossen van fietsparkeerproblemen bij concentraties van publiekstrekkende stedelijke bestemmingen (= bezoekersparkeren). Dit zijn bestemmingen met een stedelijke (= stadsdeel overstijgende) functie die veel publiek trekken.

Voor wat betreft de Stationslocatie Lelylaan is de eigenaar/ exploitant van deze bestemming in beginsel verantwoordelijk voor voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor realisatie van onbewaakte stallingsvoorzieningen op maaiveld voor bezoekers en voor stallingsvoorzieningen voor bewoners.

In het Uitwerkingsplan Stationslocatie is een parkeerbalans voor fietsparkeervoorzieningen opgenomen. Hierbij wordt uitgegaan van in pandige fietsparkeervoorzieningen in zowel het oostelijk als het westelijk deel. In totaal worden circa 2.300 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, zowel voor bewoners, bezoekers van het station, de bijbehorende woningen en voorzieningen als het personeel van de voorzieningen op en rond het station. Voor het oostelijk bouwdeel geldt dat de bewoners van de appartementen hun fietsen in de bergingen kunnen stallen. Bezoekers dienen hun fiets in de fietsenstalling van het station te plaatsen.

Short stay beleid

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

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

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

Enkele uitgangspunten van het short stay beleid:

1. De basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet.
2. De eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze geldt voor tien jaar.
3. Short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen).
4. Maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken

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

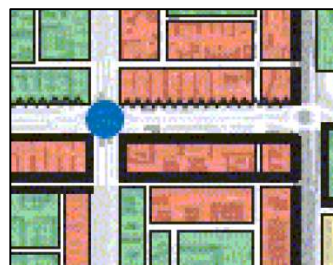
Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006

Het College van B&W heeft op 14 juni 2005 de vernieuwde regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam vastgesteld. Hierin zijn in vergelijking met de Basiskwaliteit 2003 de richtlijnen voor gebruikskwaliteit (gebruiksoppervlakte van woningen, buitenruimte en bergruimte) vervallen. De richtlijnen voor aanpasbaar bouwen zijn volledig gehandhaafd. De richtlijnen voor duurzaam bouwen (milieu) zijn aangepast aan het Amsterdams Milieubeleidsplan, het Waterplan en het Klimaatconvenant. Hiermee is het aantal milieumaatregelen gereduceerd tot 12. Vanwege de plannen voor stadsverwarming zijn deze maatregelen niet verplicht voor Parkstad.

2.6 Parkstad

Op 11 november 2007 is de herziening Richting Parkstad 2015 in de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. In de herziening is het beleid uit het document Richting Parkstad 2015 tegen het licht gehouden en geactualiseerd.

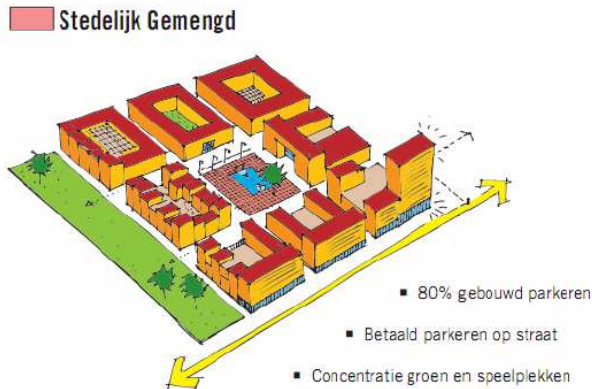
-  Stations metro & trein (r=800m)
-  Stedelijk gemengd
-  Straat wanden (rooilijn & bouwhoogte)



De bebouwingswanden aan de Cornelis Lelylaan en Schipluidenlaan zijn aangewezen als "straatwanden". Deze wanden vormen de schakel tussen de bebouwing en de hoofdnetten voor het autoverkeer en openbaar vervoer. Voor deze wanden wordt gestreefd naar het realiseren van middelhoogbouw in minimaal 4 bouwlagen, waarbij de bebouwing éézelfde bouwhoogte heeft en in dezelfde rooilijn wordt gebouwd.

Stedelijk gemengde buurten kennen een hoge bebouwingsdichtheid. Dat heeft te maken met hun ligging dichtbij openbaar vervoer, hoofdwegen en bij stedelijke voorzieningen. Deze buurten hebben overwegend compacte blokken in gestapelde woonvormen. De scheiding tussen privé en openbaar is scherp en duidelijk. Door de hoge bebouwingsdichtheid en de gesloten bouwblokken is het noodzakelijk dat 80% van de auto's wordt geparkeerd in parkeergarages binnen de bouwblokken. Daardoor kunnen de straten aantrekkelijk blijven.

Voor de stationslocatie wordt gestreefd naar het bouwen van woningen, een hotel en enkele voorzieningen (ten behoeve van het station) in hoge dichtheden. Onder de bebouwing wordt geparkeerd. Voor de stationslocatie wordt daarbij uitgegaan van 100% gebouwd parkeren, omdat er op maaiveld geen ruimte is voor parkeerplaatsen. Dit sluit aan bij het leefmilieu “stedelijk gemengd”.



2.7 Sprong over de Ringweg

In 2001 is het ruimtelijk kader voor de Cornelis Lelylaan e.o. vastgesteld in het RPvE Sprong over de ringweg. Dit RPvE biedt het ruimtelijke kader voor de uitwerking van de afzonderlijke uitwerkingsplannen zoals het UWP Stationslocatie Lelylaan. Het is tot stand gekomen in opdracht van het stadsdeel en de centrale stad. In het RPvE wordt geconstateerd dat de betekenis van het station Lelylaan gegroeid is en verder toeneemt. De aangekondigde uitbreiding van de metro-ringlijn, het regionet en de realisatie van de Hemboog tussen Schiphol en Zaanstad geven het station, gelegen op de grens van de westelijke tuinsteden en de vooroorlogse stad, in de toekomst strategische betekenis in de ontwikkeling en vernieuwing van het westen van Amsterdam. De trein brengt de reiziger in zes minuten naar Schiphol. De omgeving van station Lelylaan is een uitgelezen locatie om de grond beter te benutten dan nu het geval is en daarom de bebouwing sterk te verdichten. Het gebied vraagt om een vorm van verstedelijking, waarin woningen, bedrijven en voorzieningen in een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte met elkaar worden gemengd. Maar station en omgeving spelen ook een andere rol in de opgave voor het plangebied. De huidige inrichting is onoverzichtelijk, zorgt voor overlast en wordt door velen als onveilig ervaren. Het plan voor het gebied moet hierin verbetering brengen.

Samenvattend luidt de opgave voor het vernieuwingsplan stationsomgeving Lelylaan:

- Verbetering van de sociale veiligheid in het plangebied;
- Intensivering van de bebouwing en optimalisering van het grondgebruik door verschillende functies in dichte pakking met elkaar te mengen;
- Verbetering van de verbindingen en de samenhang tussen vooroorlogse stad en de Westelijke Tuinsteden;
- Ontwikkeling van een integraal plan voor de vernieuwing van het gebied in sociaal, economisch en stedenbouwkundig opzicht;
- Integratie met het specifieke groene karakter van de westelijke tuinsteden.

2.8 Stadsdeelbeleid

Fusie stadsdelen

Vanaf 1 mei 2010 zijn de stadsdelen Slotervaart, Geuzenveld-Slotermeer en Osdorp gefuseerd naar het nieuwe stadsdeel Nieuw-West. De onderstaande beleidsstukken zijn nog vastgesteld door het dagelijks bestuur resp. de stadsdeelraad van het stadsdeel Slotervaart. Aangezien deze beleidstukken kaderstellend zijn geweest voor het voorliggende bestemmingsplan wordt hier nader op ingegaan. Vooralsnog is geen nieuw beleid vastgesteld dat voor het voorliggende bestemmingsplan van belang is.

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

Nota detailhandel en horeca

Op 4 juli 2001 is de nota detailhandel en horeca door de stadsdeelraad vastgesteld. Ten aanzien van detailhandel is het beleid gericht op het instandhouden en versterken van enkele zogenaamde concentratiegebieden. Het gebied rond de Lelylaan is geen concentratiegebied. Voor de bijzondere gebieden geldt dat hier slechts in beperkte mate detailhandel is gewenst. Bijzondere gebieden zijn ziekenhuislocaties, stationslocaties of een grote kantoorconcentratie.

De detailhandel en horeca in deze bijzondere gebieden dient gericht te zijn op de hoofdfunctie van het bijzondere gebied en complementair te zijn aan de winkelgebieden. Met betrekking tot Lelylaan is een beperkt aantal voorzieningen toegestaan die complementair zijn aan de winkelconcentratiegebieden en die zich met name richten op reizigers.

Ten aanzien van deze gebieden moet de horeca ondersteunend zijn aan de hoofdfunctie van het gebied. Vestigingsmogelijkheden bestaan slechts wanneer de aard van de horeca ondersteunend is aan de hoofdfunctie van het betreffende gebied. Daarnaast moet op industrieterreinen, kantoorlocaties en stationslocaties ook horecavormen als hotels en grote restaurants mogelijk zijn. Marktverhoudingen zullen het aanbod bepalen.

Het toestaan van (stationsgebonden) detailhandel en horeca (waaronder een hotel) op de stationslocatie past binnen het horecabeleid van het stadsdeel.

Watervisie Slotervaart

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

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

In de plannen voor de stationslocatie wordt uitgegaan van het gedeeltelijk realiseren van daktuinen en het realiseren van ecologische oevers. In de Nota Watercompensatie Stedelijke Vernieuwing is voor alle stedelijke vernieuwingsprojecten samen, waaronder Lelylaan een waterbalans opgezet, waarbij de toename van verhard en bebouwd oppervlak overeenkomstig de richtlijnen van Waternet wordt gecompenseerd. Zie in dit verband ook de waterparagraaf in deze toelichting.

Visie Wonen

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

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

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

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



Rond station Lelylaan is thans het aandeel sociale huurwoningen oververtegenwoordigd. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van circa 140 vrije sector woningen, 70 sociale huurwoningen en eventueel (tijdelijke) studentenwoningen, waarmee conform de woonvisie een gevarieerdere woningvoorraad wordt gerealiseerd.

Beleid inzake fietsparkeren

Op 23 november 2006 is het beleid inzake fietsparkeren door de stadsdeelraad vastgesteld. Daarin wordt gestreefd naar het stimuleren van fietsgebruik, het voorkomen van fietsendiefstal, het bereiken van een rustig straatbeeld, het realiseren van voldoende fietsenstallingen, het bereikbaar houden van fietsenstallingen en het verwijderen van fietswrakken. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van veel fietsparkeervoorzieningen, waardoor er wordt bijgedragen aan het bereiken van de doelstellingen van het beleid.

Hotelnota

Op 18 februari 2009 is de hotelnota Slotervaart vastgesteld. Doel van de nota is om in Slotervaart meer hotels te realiseren. De ambitie is om tot 2015 circa 1.500 extra hotelkamers te realiseren. Het hotel dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt draagt daar met circa 270 kamers aan bij.

Hotels worden gezien als een welkome nieuwe functie in het stadsdeel. Het zorgt voor werkgelegenheid en de kans om de economische structuur van het stadsdeel verder te versterken. Hotelontwikkeling wordt vooral haalbaar geacht langs de grote verkeersaders in het stadsdeel, zoals de A10 en de A4 en dicht bij de metrostations. Het realiseren van een hotel naast het station Lelylaan past binnen de beleidskaders van de hotelnota.

Energie en duurzaamheid

Het doelstellingen van het stadsdeel ten aanzien van energie en duurzaamheid zijn vastgelegd in de diverse beleidsplannen van het stadsdeel waaronder:

- Milieuvisie Slotervaart
- Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart
- Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012

Uitgangspunt van het stadsdeelbeleid is dat nieuwbouw van woningen en utiliteit zo energiezuinig mogelijk wordt uitgevoerd en dat op een duurzame wijze in de resterende energievraag wordt voorzien. Stadsdeel Slotervaart heeft de Amsterdamse doelstelling (besluit gemeenteraad september 2008) overgenomen dat vanaf 2015 alle nieuwbouw klimaatneutraal is en dat in de periode 2010-2014 40% klimaatneutraal gebouwd wordt. Voor het bepalen de energieprestatie van de gebouwen kunnen algemeen gebruikte instrumenten als Breeam en GPR-gebouw worden gehanteerd.

Stadsdeel Slotervaart heeft een warmte-koude kaart in ontwikkeling die aangeeft welke gebieden op stadswarmte, duurzame koude, warmte-koude opslag of alternatieven kunnen worden aangesloten. In de concept-kaart is aangegeven dat voor de Stationslocatie op basis van de locatie en de hier geplande bouw zowel het gebruik van duurzame warmte als duurzame koude van belang zijn. Bij de verdere uitwerking is het van belang om op basis van zowel de warmte- als koudevraag te kiezen voor een duurzame en financieel haalbare oplossing.

Overige uitgangspunten die wat betreft energie en duurzaamheid van belang zijn:

- Voor de bouw van hotels is de menukaart 'Duurzame Nieuwbouw Hotels' een richtsnoer. De menukaart telt diverse maatregelen voor het duurzaam ontwikkelen van nieuwe hotels in Amsterdam. De betreffende maatregelen zijn gerangschikt in de categorieën 'brons', 'zilver' en 'goud'. Het streven van het stadsdeel is het realiseren van een hotel dat voldoet aan niveau goud.
- Bij het toepassen van duurzame energiesystemen, zoals zonnepanelen, is het streven om dit al bij het ontwerp van dak, gevel en overstekken te integreren.
- Uitgangspunt is het gebruik van duurzame materialen zoals FSC-hout (of vergelijkbaar) en een voorkeur voor gerecyclede of cradle-to-cradle producten. Gebruik van uitlopende materialen zoals zink, koper en lood wordt vermeden (zie ook paragraaf 4.7)

Milieuvisie stadsdeel Slotervaart

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

- Voor luchtkwaliteit wordt aangesloten bij het grootstedelijke Actieplan Luchtkwaliteit en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit stadsdeel Slotervaart. Voorgenomen acties zijn onder meer het terugdringen van emissies van het autoverkeer, het bevorderen van het fietsen en openbaar vervoer, het rekening houden met luchtkwaliteit bij ruimtelijke plannen.
- Ten aanzien van klimaat wordt onder meer gestreefd naar klimaatneutrale stadsdeelgebouwen, duurzaam bouwen en duurzame energie bij stedelijke vernieuwing, informeren van bedrijven en inrichtingen en gebruik van duurzame energie
- Ten aanzien van bodem wordt aangesloten bij het Amsterdamse beleid en de wettelijke taken die door het stadsdeel vervuld moeten worden.
- Ten aanzien van groen is aangegeven dat dit onderwerp standaard onderdeel is van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast is bij stedelijke vernieuwing onder meer het Bomenstructuurplan Nieuw West en het groencompensatiebeleid van het stadsdeel het kader

Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart

Om het gebruik van duurzame energie op een systematische wijze te bevorderen heeft het stadsdeel een plan van aanpak opgesteld dat in januari 2008 door de stadsdeelraad is vastgesteld. In het Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart staan diverse doelstellingen en de daarbij behorende acties. Het gaat daarbij onder meer om de volgende acties:

- Opnemen kleine windturbines in bestemmingsplannen: door in nieuwe bestemmingsplannen kleine stedelijke windturbines toe te staan, eventueel onder voorwaarden, wordt de plaatsing ervan in die gebieden sterk vergemakkelijkt. Het stadsdeel zal daarom in nieuw op te stellen bestemmingsplannen bepalingen over windturbines gaan opnemen;
- Bevorderen van duurzame energie, zoals zonne-energie en warmte koude opslag in de bodem bij onder meer stedelijke vernieuwingsprojecten;
- Nieuwbouw in de stedelijke vernieuwingsgebieden aansluiten op stadswarmte;
- Overleg met corporaties, projectontwikkelaars en energiebedrijven over duurzame koeling van gebouwen.

Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012

In juni 2009 heeft de stadsdeelraad het Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012 vastgesteld. Met het klimaatprogramma draagt het stadsdeel bij aan een reductie van CO₂-uitstoot en zoekt zij naar mogelijkheden voor het realiseren van betaalbare, duurzame en schone energie. Uitgangspunt is om in de eerste plaats de energievraag te beperken en vervolgens de resterende energievraag duurzaam op te wekken. Het klimaatplan bevat voor de periode 2009 – 2012 concrete doestellingen en acties voor de thema's:

- Eigen gebouwen en wagenpark
- Woningbouw en bewoners
- Bedrijven, scholen en andere instellingen
- Verkeer en vervoer

De concrete doelstellingen voor het klimaatbeleid van het stadsdeel zijn onder meer:

- Actief meewerken aan de stedelijke doelstelling om in 2025 40% minder CO₂ uit te stoten dan in 1990.
- Een klimaatneutrale stadsdeelorganisatie in 2014.
- Energiebesparing en gebruik duurzame energie bevorderen bij onder meer woningbouw en bedrijven. Dit in samenwerking met de verschillende externe partijen, zoals de corporaties, bedrijven en andere instellingen.
- Bevorderen energiebewustzijn bij bewoners.
- Waar haalbaar bij de nieuwbouw van woningen en utiliteitsbouw uitgaan van klimaatneutraal bouwen.

Groencompensatiebeleidsplan 2009 stadsdeel Slotervaart

In de Kapverordening van het stadsdeel is bepaald dat voor de realisering van een groot ruimtelijk project een plan voor groencompensatieplan dient te worden opgesteld. Het Groencompensatiebeleidsplan geeft de regels waaraan de groencompensatie bij een project dient te voldoen. Achterliggende doelstelling is om bij de grootschalige ruimtelijke projecten, zoals stedelijke vernieuwingsprojecten, de kwaliteit van het groen te waarborgen. Om dit te bereiken is kwaliteit het uitgangspunt voor de groencompensatie. In het Groencompensatiebeleidsplan is een systeem uitgewerkt voor de kwalitatieve waardering van bomen en ander groen.

Belangrijke uitgangspunten van het Groencompensatiebeleidsplan zijn:

- Groen dat verdwijnt kwalitatief moet worden gecompenseerd. Kwaliteit wordt tot uitdrukking gebracht in het soort groen, de locatie, de beeldbepalendheid en de duurzaamheid van de standplaats. Door kwalitatieve compensatie wordt het mogelijk om groen dat verdwijnt te compenseren met in kwantitatieve zin minder groen, maar van een hogere kwaliteit.
- Om een kwalitatieve compensatie mogelijk te maken wordt een methode gehanteerd waarbij de waarde van het groen in de bestaande en toekomstige situatie op dezelfde rekenkundige wijze wordt bepaald.
- Uitgangspunt is een zo volledig mogelijke compensatie van het groen binnen het project.
- Bij de groencompensatie rekening houden met overig stadsdeelbeleid op het gebied van groen en streven naar een integrale aanpak van het groenbeleid. Belangrijk punt hierbij is het streven naar het behoud van de belangrijke groenstructuren van het stadsdeel en hun karakteristieken.

Groenvisie Slotervaart 2007-2020

In 2007 heeft de stadsdeelraad de Groenvisie 2007-2020 vastgesteld. De visie geeft richting aan de ontwikkeling van het groen in de komende jaren en vormt een toetsingskader voor vraagstukken met betrekking tot ontwerp, inrichting, aanleg, beheer en onderhoud van het groen in Slotervaart.

De groenvisie moet ervoor zorgen dat ontwikkelingen op het gebied van stedelijke vernieuwing en de toenemende druk op beschikbare financiële middelen het groene karakter van Slotervaart niet verloren laten gaan. Naast een 'overall visie' wordt er ook een 'visie op onderdelen' gegeven en de visie is in de vorm gegoten van een aantal stellingen. Zo wordt de groene identiteit van het stadsdeel in beeld gebracht en is het wensbeeld voor het groen in de toekomst vastgesteld. Een 16 tal kaarten geeft verschillende groenindelingen weer. Met name de watergang en het daarnaast gelegen groen komt voor als structuur- en natuurgroen (kaartbijlagen 7 en 10)

Enkele belangrijke punten uit de groenvisie:

- Groen vormt de basis voor leefkwaliteit en is een essentieel onderdeel van de openbare ruimte in stadsdeel Slotervaart
- Het groenontwerp vormt een onderdeel van het stedenbouwkundige ontwerp. Hiermee wordt een goede afstemming gewaarborgd.
- Het openbaar groen in het stadsdeel heeft duidelijke en soms gecombineerde functies (zoals natuur, recreatie en speelplaats).
- Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte wordt vastgehouden aan het Bomenstructuurplan Nieuw West. Type en grootte van de bomen wordt afgestemd op de plaats.

Ecologische structuur Slotervaart

De ecologische structuur van het stadsdeel is in 1998 door de stadsdeelraad vastgesteld. Deze structuur vormt een aanvulling op de stadsdeelloverschrijdende structuren, zoals het Natte Econet en de Groene AS (Provinciale Ecologische HoofdStructuur). De ecologische structuur heeft tot doel het verhogen van de belevingswaarde voor de bewoners (en passanten) én het ecologisch functioneren van de groene structuren te versterken (waardoor de kwaliteit van de natuur in het stadsdeel verbetert).

In februari 2003 besloot de stadsdeelraad tot een herziening van de ecologische structuur in het stadsdeel. Dit houdt in dat de A10 uit de ecologische zone wordt gehaald en dat ter compensatie hiervan het groen langs de A10 kwalitatief wordt versterkt en de ecologische zone langs de spoor- en metrolijn als belangrijk wordt benoemd en ecologisch wordt versterkt. Op de kaart 'natuurlijk groen' in de groenvisie staan de verschillende structuren aangegeven.

3. RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

3.1 Uitwerkingsplan Stationslocatie

3.1.1 Visie

Op dit moment is station Lelylaan een autonoom, functioneel ingericht station. De verblijfswaarde is laag doordat er weinig tot geen voorzieningen zijn en de inrichting niet uitnodigt om lang te verblijven. De herontwikkeling moet er toe leiden dat het station in de toekomst een comfortabele overstapmachine én een volwaardige entree van Amsterdam-west wordt. Voor deze twee belangrijke doelstellingen zijn de volgende opgaven van belang:

- De kwaliteit van het station (o.a. de routing en het verblijfsklimaat) en de inrichting van de openbare ruimte moeten worden aangepakt.
- De herkenbaarheid, de verbinding met de omgeving en het imago van station en omgeving moeten worden verbeterd.

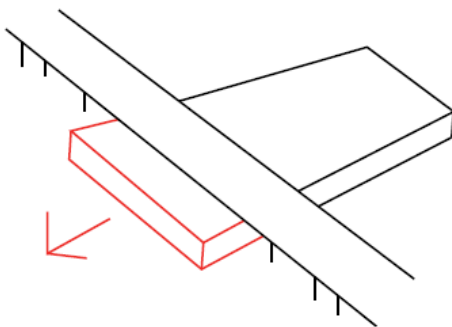
In de visie staat gelet op de opgaven de transformatie van het autonoom, functioneel ingericht station naar een in het stedelijk weefsel geïntegreerd stationsmilieu centraal.

Het station is meer dan alleen een 'overstapmachine'. Het is ook een plek waar mensen verblijven. Een deel van reizen bestaat immers uit wachten en daarmee verblijven op een station. Veiligheid, gemak, de aanwezigheid van voldoende voorzieningen en de sfeer zijn hiervoor belangrijk. De manier waarop ruimte voor (reizigers)stromen en verblijven is georganiseerd en hoe deze zich tot elkaar verhouden, bepaalt in grote mate de kwaliteit van het stationsmilieu.

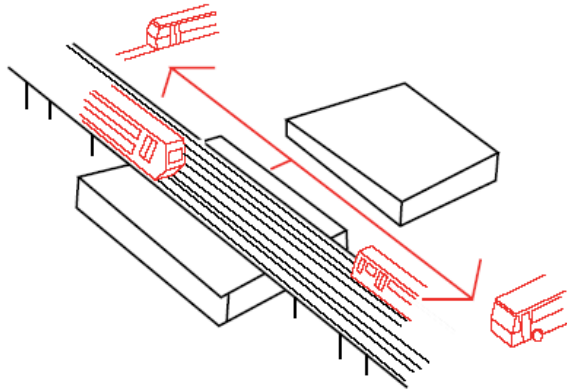
Het station en zijn omgeving kunnen worden verstedelijkt door bestemmingen toe te voegen waaronder woningen, voorzieningen, werkruimtes en een hotel. De omgeving wordt hierdoor niet alleen door reizigers gebruikt maar ook door bewoners, werkzame personen en toeristen. Deze toevoeging van functies betekent meer mensen en meer levendigheid op het station. Daarnaast wordt het meer een onderdeel van de stad. Men bezoekt het station niet alleen om te reizen, maar er wordt er ook gewoond, gewerkt en gewinkeld. Het beeld en de sfeer zijn meer stedelijk in plaats van functioneel. Het station en de stationsomgeving krijgt naast de functie als 'overstapmachine' ook een verblijfs- en bestemmingsfunctie.

3.1.2 Stedenbouwkundige opzet

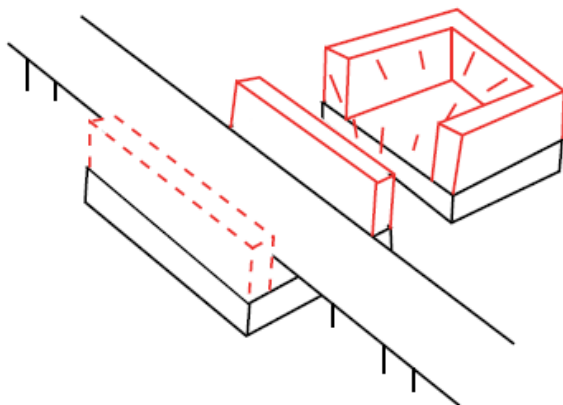
Aan de hand van de geschetste situatie van de stationslocatie is een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten geformuleerd om een beter functionerend station en verblijfsgebied te realiseren. Zo wordt uitgegaan van het doortrekken van de bebouwing onder het spoor aan zowel de westzijde als de oostzijde. Op deze wijze worden de twee zijden van het spoor beter met elkaar verbonden en worden de spoor- en metrolijnen minder als een barrière ervaren.



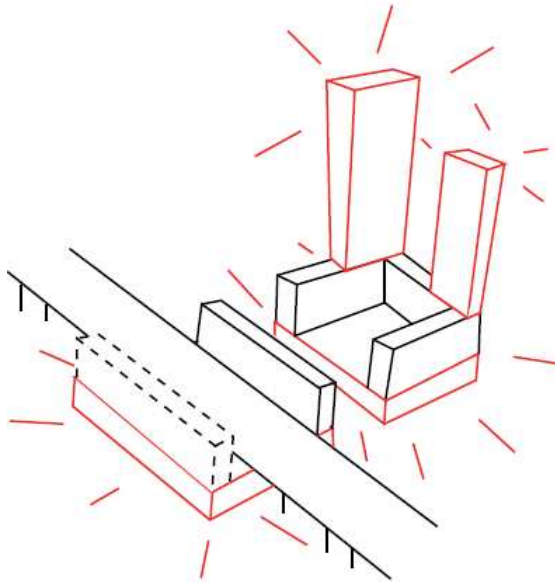
De stationslocatie wordt gekenmerkt als 'overstapmachine' omdat verschillende modaliteiten (tram, bus, metro en trein) er bijeenkomen. De haltes liggen echter in de huidige situatie verspreid over de locatie en zijn niet logisch met elkaar verbonden. Door een snede te maken in de bebouwing ontstaat een promenade en worden alle modaliteiten direct met elkaar verbonden. Er ontstaat als het ware een 'stationsplein' *in* de bebouwing, een centrale ruimte waar reizigers bijeenkomen en waar de verschillende modaliteiten zichtbaar zijn. Naast het verbindende karakter zorgt deze ruimte voor een betere oriëntatie van de reiziger.



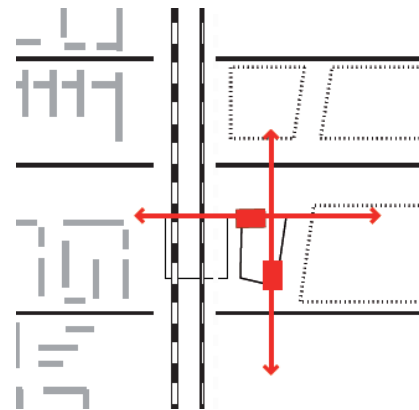
Door de snede door het gebouw - de 'promenade' wordt de eerste stap gemaakt om gebouw en openbare ruimte met elkaar te mengen. Daarmee wordt ook de eerste stap gezet naar het creëren van een stedelijk interieur: van gebouw naar milieu. Het maken van een 'kraag' is de volgende stap. Door het maken van een 'kraag' wordt het verschil tussen de ruimte buiten het gebouw en binnen het gebouw groter. Er vindt een schielsprong van de binnenruimte plaats. Door deze ingreep bestaat de binnenruimte uit de promenade én uit de ruimte die wordt omsloten door de kraag.



Om het gebouw optimaal aan te laten sluiten bij de directe omgeving is eenzijdige oriëntatie gewenst. Hiervoor wordt een transparante, zichtbare, zijdelingse oriëntatie ingezet. Om de stationslocatie ook op de schaal van de Westelijke Tuinsteden en de westrand van de 19^e eeuwse binnenstad te markeren, en zodoende herkenbaar te maken, worden hoogte accenten gerealiseerd in de vorm van twee torens. Eén toren van circa 90 meter aan de Lelylaan en één toren van circa 75 meter aan de Schipluidenlaan.



De oriëntatie van de torens wordt ontleend aan de ordening van de westelijke tuinsteden. Door de sterk waarneembare orthogonale ordening aan de oostzijde van de sporen voort te zetten, wordt ook aan deze zijde de infrastructuur meer deel van het stedelijk weefsel.



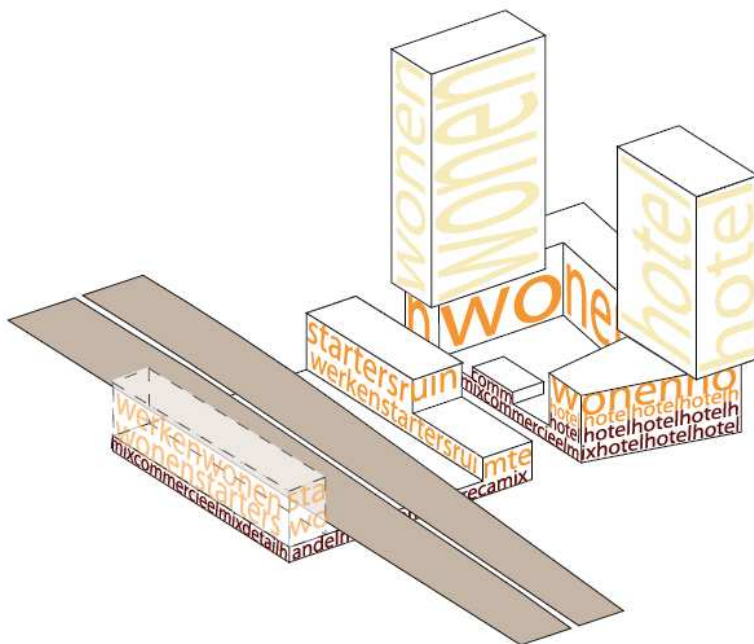
De middelhoogbouw voegt zich naar de omgeving. De bouwhoogtes zijn in relatie met die van omliggende bebouwing bepaald. Aan de Lelylaan is dit 7-8 lagen, aan de Schipluidenlaan 5-6 lagen. In dit bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om aan de westelijke zijde van het spoor tijdelijke bebouwing toe te staan bovenop de laag die onder het spoor doorloopt. De perrons liggen dan tussen de opbouwen. In een besloten ruimte, als het ware in het stedelijke interieur van het stationsgebouw.

3.1.3 Functionele invulling

Functionele opzet

Het programma voor de Stationslocatie wordt gekenmerkt door een mix van functies. Deze mix is volgens twee principes georganiseerd. Het eerste is de samenhang tussen functies en overstapomgeving. Het programma biedt de reizigers onder meer diverse voorzieningen, levendigheid en sociale veiligheid. Andersom bieden de reizigers een afzetmarkt voor de voorzieningen. Het tweede principe is het integreren van de bestemmingen zoals woningbouw met de overstapomgeving, zonder dat de toekomstige bewoners last hebben van de overstapomgeving.

Deze twee principes leveren een gelaagd programmatische model op met een gradatie van stedelijkheid. Op de begane grond is het een stedelijk stationsmilieu met een mix van commerciële voorzieningen, detailhandel, horeca, woningentrees, fietsenstalling en hotel(lobby). De winkels worden daarbij uitsluitend in het westelijk bouwdeel (de stationshal) gerealiseerd. Het programma is divers en vooral gericht op de samenhang met de overstapomgeving.



Op de tweede laag (vanaf de 1e verdieping tot ca 5-6 lagen) is een stedelijk woon-werkmilieu gesitueerd, dat bestaat uit de kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimten voor ondernemers, woningen en een hotel. Deze programma's kunnen goed naast elkaar functioneren omdat ze van elkaar gescheiden worden door de groene binnenruimte van het complex. De relatie met de overstapomgeving bestaat uit het bijdragen aan de sociale veiligheid doordat de woningen en het hotel 's avonds zorgen voor activiteiten.

Tot slot de derde laag (vanaf de 7e bouwlaag): wonen en hotel. Hier bevindt zich het "suburbane milieu". De afstand tot de overstapomgeving en het uitzicht op de stad (en het landschap verderop) zorgen voor de gewenste (woon)kwaliteit.

Programma westelijk bouwdeel: het stationsgebouw

Het programma in het gebouw onder en aan weerszijden van het spoor bestaat uit een stationshal en een fietsenstalling. Er is ruimte voor stationsgebonden detailhandel (maximaal 700 m²), commerciële voorzieningen, horeca en kleinschalige kantoren en bedrijven (maximaal 4.400 m²). De detailhandel richt zich vooral op de reiziger. De maximale omvang per winkel bedraagt 250 m².

Aan de westzijde van het spoor is bovenop de eerste laag (entree station en fietsenstalling) tijdelijke bebouwing mogelijk waarin woningen gesitueerd kunnen worden. Het stadsdeel richt zich daarbij programmatisch op eenheden voor studenten- of jongerenwoningen. Gelet op de ruimtereservering voor de mogelijke uitbreiding van het aantal sporen gaat het om tijdelijke bebouwing (tot uiterlijk 2020). Gezien de locatie naast het spoor en het geluid, is een voor de woningen een dove gevel, vliesgevel of een vergelijkbare geluidwerende voorziening aan de spoorzijde een vereiste.

Aan de oostzijde van de spoor- en metrobaan wordt een bedrijfsverzamelgebouw mogelijk gemaakt. Daarin zijn uitsluitend kleinschalige bedrijfs- en kantoorunits toegestaan van maximaal 250 m². In dit gedeelte van het gebouw behoort het bestemmen van een aantal woningen eveneens tot de mogelijkheden.

Programma oostelijk bouwdeel

Het oostelijk bouwdeel bestaat uit circa 210 woningen (inclusief bergingen), een hotel (circa 270 kamers, circa 17.000 m²) en er is plek voor horeca, commerciële- en maatschappelijke voorzieningen. De commerciële voorzieningen bestaan ondermeer uit consumentverzorgende dienstverlening zoals uitzendbureaus, reisbureaus, kappers, makelaarskantoor, een sportschool of sociaal maatschappelijke functies zoals kinderopvang.

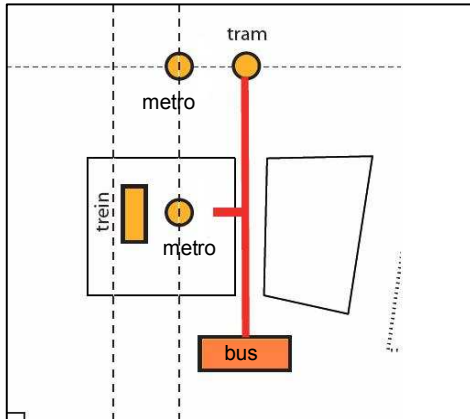
3.1.4 Verkeerskundige opzet

Inrichting haltes openbaar vervoer

Station Lelylaan heeft een belangrijke overstapfunctie. Ongeveer de helft van het aantal reizigers gebruikt het station om over te stappen van het ene vervoersmiddel (modaliteit) naar het andere. De manier waarop de verschillende vervoermiddelen ten opzichte van elkaar zijn georganiseerd, wordt ook wel de 'overstapmachine' genoemd. In deze organisatie is de ligging van de verschillende modaliteiten ten opzichte van elkaar belangrijk maar ook de manier waarop deze modaliteiten zijn verknoopt met de rest van het programma en de openbare ruimte. Kernbegrippen in de opgave voor de overstapmachine zijn gemak, snelheid, comfort en oriëntatie. Het bundelen van reizigers is daarbij een effectief ruimtelijk middel om het stationsgebied sociaal veiliger en duidelijker van opzet te maken. Het ligt daarom voor de hand om de direct overstap tram-trein te vervangen door een route vanaf de tramhalte via de stationshal naar de trein.

Bovengenoemde opgave vertaalt zich in het ruimtelijk model door de ligging van trein- en metro overstap te handhaven en zowel de tramhaltes als het busstation te verplaatsen. De tramhaltes worden in oostelijke richting verplaatst, onder de sporen vandaan. De haltes komen zo in het daglicht te liggen. Voor de reizigers en trambestuurders wordt daardoor een overzichtelijkere situatie gecreëerd. De ruimte aan de voet van de trappen onder de sporen kan breder worden waardoor er meer ruimte ontstaat voor de OV-poortjes. Dit verbetert de doorstroming. Om aan de toekomstverwachtingen te kunnen voldoen moet het busstation worden vergroot en ruimte bieden aan 8 bussen, waarvan 5 gelede bussen.

Door de voorgenomen vergroting van de bebouwing onder de sporen is het niet meer mogelijk om het busstation op de huidige locatie te handhaven. Het nieuwe busstation wordt ten opzichte van de bestaande situatie een kwartslag gedraaid en komt aan de noordkant van de Schipluidenlaan te liggen. Door deze nieuwe ligging komt het busstation centraal te liggen ten opzichte van de promenade.



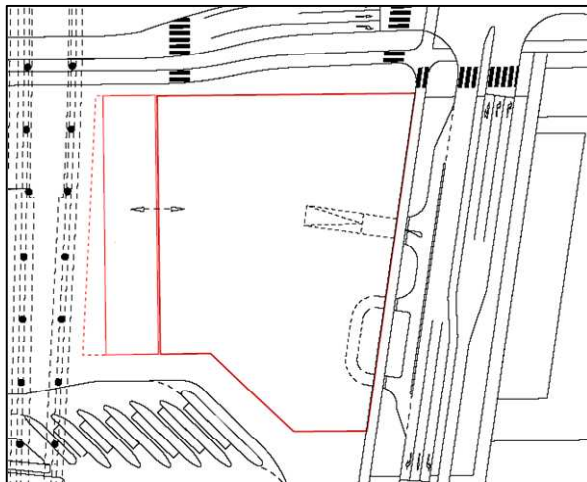
Parkeren

De parkeerkelder wordt onder de nieuwbouw en de promenade gerealiseerd, deels in twee bouwlagen en deels in één bouwlaag. Bij de bepaling van het benodigde aantal parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van de parkeernormen van het stadsdeel en de gemeente Amsterdam (locatiebeleid). In totaal worden 470 parkeerplaatsen gerealiseerd, allemaal inpandig. In de openbare ruimte rond het station worden geen parkeerplaatsen aangelegd, behoudens een kiss & ride strook.

	programma	aantal	eenheid	norm	aantallen			
				bezoekers	eigenaar/werkenden	bezoekers	eigenaar	totaal
oostelijk bouwdeel	wonen, vrije sector	140	won	0,25 pp/won	1 pp/won	35	140	
	wonen, sociale sector	70	won	0,2 pp/won	0,8 pp/won	14	56	
	commerciële voorzieningen	2100	m2	0,5 pp /100 bvo		11		
	hotel	270	kamers	vast aantal		160		
								416
westelijk bouwdeel		aantal	eenheid	bezoekers	eigenaar/werkenden	bezoekers	eigenaar	totaal
	detailhandel	700	m2	1 pp/100 bvo		7		
	horeca	500	m2	1 pp/100 bvo		5		
	commerciële voorzieningen	1200	m2	0,5 pp /100 bvo		6		
	kleinschalige bedrijfs- en kantoorruimte	4400	m2	1 pp /125 bvo		35		
								53

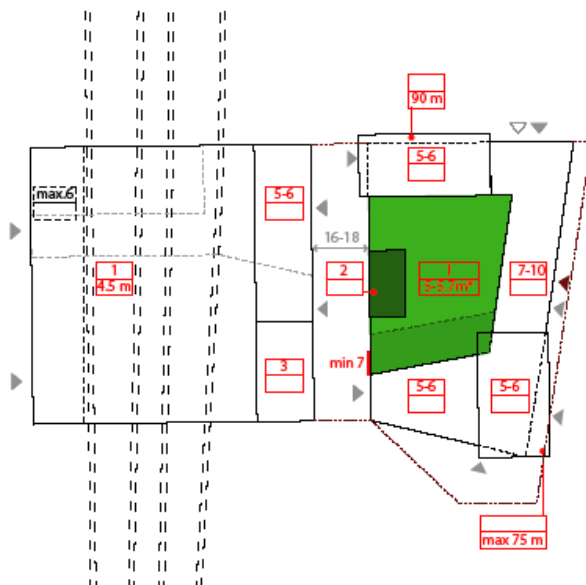
De ontsluiting van de parkeerkelder wordt aan de Willem Frogerstraat gerealiseerd. Om verkeerstechnische redenen is het niet mogelijk om deze aan de Lelylaan of aan de Schipluidenlaan onder te brengen. Aan de kant van de Lelylaan is vanwege de toekomstige kruising met de Willem Frogerstraat geen ruimte voor een extra in- en uitrit. Aan de Schipluidenlaan is vanwege de aanleg van het busstation en de entree van het hotel geen ruimte voor een in- en uitrit.

Op de afbeelding is dit weergegeven.



3.1.5 Bouwvelop

Op de onderstaande afbeelding is de totale bouwvelop voor de stationslocatie weergegeven. Voor de diverse onderdelen geldt een maximum aantal bouwlagen of een hoogte in meters.



De bebouwing bestaat uit drie onderdelen: de plint, de middelhoogbouw en de torens. Voor de verschillende onderdelen gelden verschillende bouwregels.

De plint

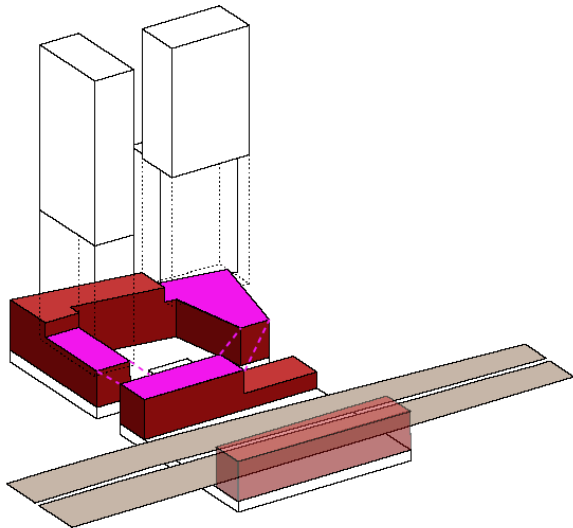
De plint en het programma op de begane grond zijn de schakel tussen de openbare ruimte en het gebouwde deel. In de plint worden dan ook de commerciële functies gerealiseerd. De plint mag gedeeltelijk in twee lagen worden gebouwd. De begane grond van het westelijk bouwdeel heeft een hoogte van 4,50 meter onder de sporen en 4,50 tot 5 meter naast de sporen. Het oostelijk deel heeft een vergelijkbare hoogte, maar doordat de hoogte van het maaiveld afloopt richting de Willem Frogerstraat heeft de plint aan die zijde een hoogte van 5,20 tot 5,70 meter. De eerste verdieping is in beide gevallen 3,50 tot 4 meter hoog. Aan de zijde van de promenade is de stationshal 2 lagen hoog, circa 9 meter.

Bij het hotel aan de zuidzijde is de mogelijkheid opgenomen om een inham te realiseren zodat auto's bij de entree van het hotel kunnen voorrijden en mensen laten in- en uitstappen. Hierbij wordt de plint teruggelegd ten opzichte van de voorgevelrooilijn. Daarnaast is het toegestaan om een luifel te realiseren om de entree van het hotel te verbijzonderen. De luifel mag maximaal 6 meter uitsteken ten opzichte van de voorgevelrooilijn, ter plaatse van de promenade maximaal 2 meter.

Middelhoogbouw

De middelhoogbouw is cruciaal om de bouwdelen als één stedenbouwkundig complex te laten functioneren. De vorm en het aaneengesloten karakter van de middelhoogbouw is daarom van groot belang. Langs de promenade (aan de oostzijde van het station) wordt de bebouwing aan weerszijden ongeveer even hoog.

Door de realisatie van een (vrijwel) gesloten bouwblok ontstaat aan de binnenzijde en bij de promenade een geluidsluw stedelijk gebied.

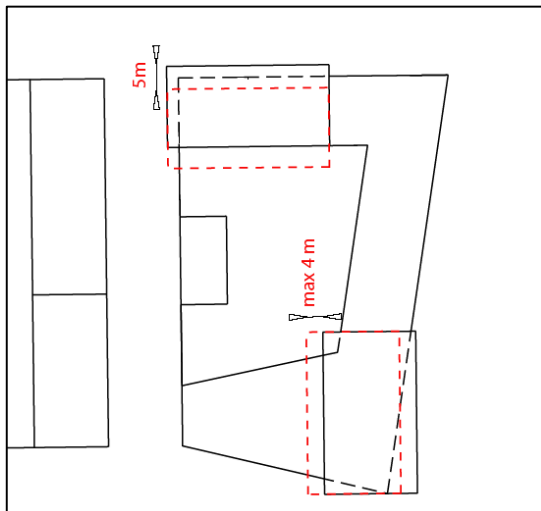


Torens

De positie, oriëntatie en vorm van de torens is afgestemd op enerzijds de stedenbouwkundige inpassing in de omgeving en omliggende bebouwing en anderzijds op aspecten als windhinder en bezonning. Dit leidt ertoe dat het uitgangspunt is om twee slanke torens te bouwen waarbij de woontoren aan de Cornelis Lelylaan 90 meter hoog wordt en de hoteltoeren aan de Willem Frogerstraat circa 15 meter lager (circa 75 meter). Deze hoogteverschillen zijn bewust gekozen om daarmee de hiërarchie tussen de Cornelis Lelylaan (hoofdontsluiting) en de Willem Frogerstraat weer te geven. De torens worden haaks op elkaar gebouwd en steken ten opzichte van de middelhoogbouw uit de rooilijn. Hierdoor staan de torens visueel los van de middelhoogbouw.

Zoekruimte torens en middelhoogbouw

De bouwenvelop geeft de gewenste stedenbouwkundige opzet weer. In de verdere uitwerking van bouwplannen kan het, ondermeer om bouwtechnische redenen of omwille van een betere indeling van de gebouwen, wenselijk zijn om enigszins te schuiven met gebouwen of gebouwen op beperkte schaal te vergroten. Voor zowel de hoogbouw als de middelhoogbouw is onderzocht in welke mate dit stedenbouwkundig nog aanvaardbaar is. Dit heeft geresulteerd in zogenaamde "zoekruimte", waarbinnen met de gebouwen mag worden geschoven of de gebouwen mogen worden vergroot. De zoekruimte bedraagt zowel voor de torens als de middelhoogbouw enkele meters, waardoor de stedenbouwkundige hoofdopzet in stand blijft. In het akoestisch onderzoek (zie hoofdstuk 4) is al met deze zoekruimte rekening gehouden.



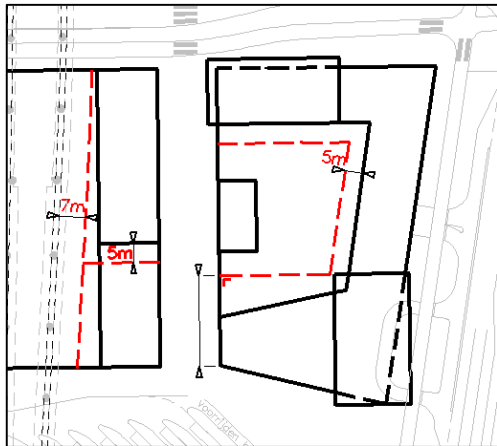
Voor de torens is als uitgangspunt gehanteerd dat er uitsluitend mag worden geschoven en dat de torens niet mogen worden vergroot. Dit is om de stedenbouwkundige opzet met twee vrij ranke torens te behouden. Voor de noordelijke toren geldt een zoekruimte van circa 5 meter. Voor de zuidelijke toren is dit maximaal 4 meter. Op de afbeelding is de zoekruimte voor de torens weergegeven.

Afbeelding: zoekruimte torens

In het bestemmingsplan is het uitgangspunt om ranke torens te realiseren vertaald door in de regels aan te geven dat de korte zijde van de noordelijke toren (hoogte 90 meter) maximaal 17,5 meter breed mag zijn. De lengte is niet gemaximaliseerd, maar dit vloeit voort uit het deel van het bouwvlak waar de 90 meter geldt. Op deze wijze is verankerd dat er een rank gebouw wordt gerealiseerd. Een vergelijkbare bepaling is opgenomen voor de toren van 75 meter.

Voor de middelhoogbouw is een zoekruimte van 5 meter aan de binnenzijde van het bouwblok opgenomen. Hierbij geldt dat de bebouwing aan deze zijde met maximaal 5 meter mag worden vergroot. Door de ligging aan de binnenzijde leidt de beperkte vergroting van 5 meter niet tot een stedenbouwkundig ander beeld vanaf de openbare weg.

Om die reden is vergroting van de bebouwing hier in tegenstelling tot de torens wel toelaatbaar.

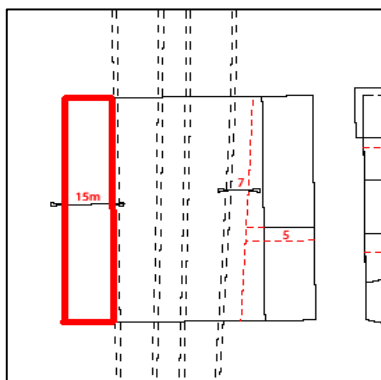


Afbeelding: zoekruimte bebouwing oostzijde spoorbaan

De middelhoogbouw direct langs het spoor mag aan die zijde worden vergroot mits er een minimale afstand van 7 meter tot aan de spoorbaan in acht wordt genomen (rode lijn). Ook is het toegestaan om het hogere noordelijke bouwdeel (hoogte maximaal 23 meter) met maximaal 5 meter te vergroten. In het bestemmingsplan is de zoekruimte voor de middelhoogbouw op de verbeelding (plankaart) weergegeven.

Aan de westzijde van het spoor is een zoekruimte opgenomen ten behoeve van tijdelijke bebouwing die gebruikt kan worden voor fietsparkeervoorzieningen en/of woningen voor studenten of starters. De maximum bouwhoogte van dit bouwdeel bedraagt 23 meter, dezelfde bouwhoogte als de bebouwing direct aan de oostzijde van het spoor.

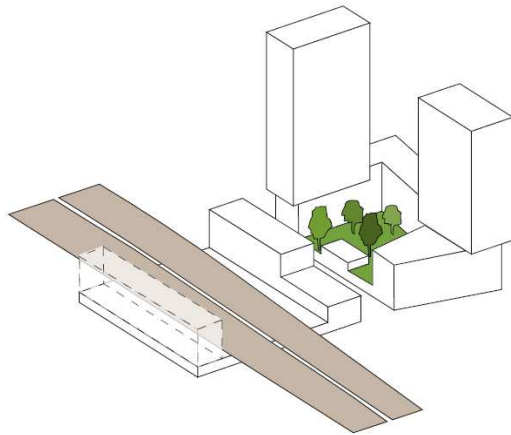
Voor deze zone geldt een ruimtereservering voor de uitbreiding van de spoorbaan van 2 naar 4 sporen. De verdubbeling van het spoor zal naar verwachting niet voor 2020 worden gerealiseerd. Het stadsdeel houdt derhalve op de volgende wijze rekening met de spoorverdubbeling: Met het opstellen van een opvolgend bestemmingsplan voor de periode na 2020 kan de bebouwing weer worden afgebroken om plaats te maken voor een andere bestemming. Deze uitbreiding zal naar verwachting niet binnen de planhorizon van het nu voorliggende bestemmingsplan worden gerealiseerd. Voor het geval dit toch aan de orde is, voorziet het bestemmingsplan in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de woonfunctie alsmede de bebouwing van 23 meter kan worden geschrapt, zodat uitsluitend bebouwing ten behoeve het station met een hoogte van 5 meter resteert.



Afbeelding: zoekruimte bebouwing westzijde spoorbaan

Daktuinen

In het grootstedelijk milieu is het wenselijk om de binnenzijde van het oostelijke bouwblok en de daken van de bebouwing waar mogelijk groen in te richten. Op het dak van de eerste verdieping van het oostelijk deel wordt daarom voorzien in een daktuin. Om te zorgen dat er bomen kunnen groeien wordt om de eerste verdieping plaatselijk een voorzieningenpakket ten behoeve van de groei van bomen van circa 1 meter aangebracht. Ook is een terras behorend bij het hotel toegestaan.



Fietsenstalling

In het westelijk deel van de bebouwing wordt een fietsenstalling van minimaal 2.230 plekken gerealiseerd. Het gaat hierbij om minimaal een overdekte fietsenstalling. In een later stadium wordt het principe van de fietsenstalling verder uitgewerkt en wordt het type stalling (bewaakt, onbewaakt, mengvorm) bepaald. Het bestemmingsplan maakt zowel ongebouwde als gebouwde fietsparkeervoorzieningen mogelijk.

3.1.6 Openbare ruimte

Station Lelylaan is een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer en wordt dagelijks gebruikt door vele mensen. De uitstraling en kwaliteit van het nieuwe gebied heeft daarom een hoog ambitieniveau. Gestreefd wordt om de openbare ruimte van de stationslocatie en de omringende verkeerswegen zoveel mogelijk gevrijwaard te laten blijven van storende elementen, zoals geparkeerde fietsen, overbodige verwijs- en verkeersborden, verkeersdrempels, slecht passend bestratings- en afwateringsmateriaal etc.

Het Raamwerk Lelylaan biedt het kader om het imago en de kwaliteit van de stationsomgeving duurzaam te verbeteren. Het stedenbouwkundig plan voorziet in een samenhangend bouwkundig ensemble waarin een stationspromenade centraal ligt tussen een westelijk bouwdeel/stationsgebouw en een oostelijk bouwdeel met o.a. appartementen en een hotel. Een bijzonder aspect in het oostelijk bouwdeel vormt de daktuin; het groen zal het gebied een extra accent geven. Het station Lelylaan krijgt een duidelijke stadszijde (promenade) en een parkzijde.

Aan de stadszijde worden alle belangrijke voorzieningen op één lijn, langs de stationspromenade geordend.

Op de onderstaande afbeelding is het voorlopige ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte weergegeven. Het principe van de inrichting wordt hierop afgebeeld, de exacte inrichting kan afwijken, hiervoor wordt nog een maaiveldontwerp gemaakt.



Afbeelding: voorlopig ontwerp inrichting openbare ruimte

Aan de westkant van het Station Lelylaan vormt het 'park' de ontspannen tegenhanger van stationsgebied. Hoewel het woord 'park' een te groot begrip is om het beeld van de ruimte ook in de naaste toekomst te duiden geeft het hier wel de ambitie voor de ontwikkeling van deze kant weer.

Een belangrijk element in deze ruimte is de watergang, die de ecologische verbinding vormt tussen de Brettenzone en Oeverlanden. Deze functie zal een nadere vertaling krijgen in de vormgeving en behandeling van de waterranden. Tevens zal het groene beeld van de ruimte worden ondersteund door een daarop toegesneden vormgeving en detaillering van de gevels. De ambitie voor het stationsgebied is hoog. Het station Lelylaan vormt immers één van de belangrijkste visitekaartjes voor de westelijke tuinsteden in het algemeen en het stadsdeel in het bijzonder. Een helder ingerichte, overzichtelijke, schone en veilige openbare ruimte waar bezoekers makkelijk hun weg kunnen vinden is essentieel. In samenhang is het noodzakelijk een aantal stedenbouwkundige ingrepen te doen, waarbij begrippen als landmark en oriëntatie, wandvorming, stroomlijnen van routes en verlevendiging van de omgeving sleutelwoorden zijn.

De positie van de nieuwbouw en het ombouwen van de ruimte onder de sporen verandert de oriëntatie in de openbare ruimte. Hiermee wordt de transformatie van ongedefinieerde, diffuse ruimte naar een door wanden begrensde ruimte ingezet. De definitie van deze ruimte, plein of straat, wordt enerzijds door deze wanden (maatvoering) en anderzijds door het specifieke gebruik (overstapmachine) bepaald. De maat van de ruimte moet daarbij aan een aantal criteria voldoen. Breed genoeg om te passen binnen de ruimtelijke context van de westelijke uitbreidingswijken en het herstructureringsplan van het Raamwerk. Breed genoeg ook om de schaalstap van het stationsgebouw naar de tegenoverliggende woontoren van circa 90 meter hoog te kunnen overbruggen en plaats te bieden aan de bezoekersstroom op weg van en naar huis, trein-, metro-, en busstation en tramhaltes. Tegelijkertijd óók smal genoeg om deze bezoekers beschutting en beslotenheid te kunnen bieden.

Op basis van bovengenoemde overwegingen en naar aanleiding van een analyse van een aantal vergelijkbare situaties, waaronder de stationsomgevingen van Voorburg, Zoetermeer en Rotterdam Alexander, is de breedtemaat van de ruimte vastgesteld op een maat tussen de 16 en 18 meter. Deze breedte zorgt voor een ruimte die niet alleen overzichtelijk is, maar ook mogelijkheden biedt tot een mogelijke opdeling in een aantal functionele onderdelen, waarbij de inrichting van de randen in relatie staat tot het te realiseren programma in de plint (winkels, horecavestiging, stationshal, entree fietsenstalling, chauffeursonderkomen).

3.2 Uitwerkingsplan Raamwerk

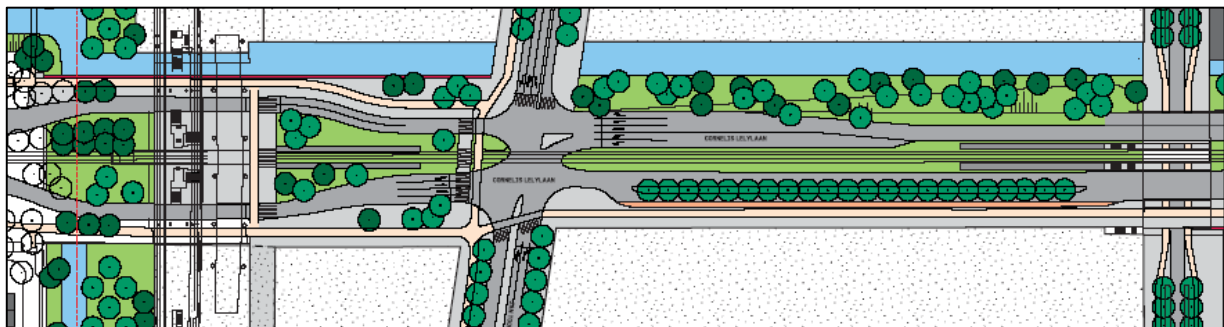
Het Bestemmingsplan Stationslocatie gaat uit van de noodzakelijke verwijdering van de tankstations aan de Lelylaan. De onderlegger van de ruimtelijke onderbouwning hiervan is gelegen in het uitwerkingsplan Raamwerk dat op 28 mei 2003 is vastgesteld in de stadsdeelraad. Het uitwerkingsplan heeft betrekking op de openbare ruimte, het water en het groen in het hele plangebied van het Vernieuwingsplan Lelylaan. De Groenvisie, het Groen compensatie beleidsplan en de Ecologische structuur (zie hoofdstuk 2) vormen de leidraad voor het Uitwerkingsplan Raamwerk. In het uitwerkingsplan wordt (naast herinrichting van bestaande straten) uitgegaan van vier ingrepen in de infrastructuur in het plangebied van dit bestemmingsplan:

- reconstructie en herinrichting van de Cornelis Lelylaan;
- het aanleggen van een nieuwe weg: de verlengde Jan Tooropstraat tussen de Schipluidenlaan, via de Lelylaan naar de Johan Jongkindstraat, inclusief een gelijkvloerse kruising met de Lelylaan;
- reconstructie busstation;
- het verwijderen van de BP benzinestations.

De plekken van de ingrepen zijn op de onderstaande figuren weergegeven.

Ad. a Reconstructie Lelylaan

De reconstructie van de Lelylaan betreft het verwijderen van de op- en afritten van de Lelylaan naar de Derkinderenstraat en het aanpassen van de weg ter hoogte van de nieuwe kruising met de Verlengde Jan Tooropstraat. Onderstaande figuur geeft dit weer volgens het Uitwerkingsplan Raamwerk.



Het doel van de ze ingrepen is om van de Lelylaan, welke nu wordt gezien als 'verkeersas', te transformeren naar een stadsstraat. Dit als belangrijke bouwsteen om van het vernieuwingsgebied een hoogstedelijk en aangename omgeving te maken wat de schakel gaat vormen tussen de Westelijke Tuinsteden en de 19^e eeuwse binnenstad van Amsterdam.

Het verwijderen van de op- en afritten of de 'oren' van de Cornelis Lelylaan naar de Derkinderenstraat en het aanleggen van een gelijkvloerse kruising op de Lelylaan nabij het station zijn belangrijke ingrepen om de Cornelis Lelylaan van een 'snelweg' naar een stadsstraat te transformeren.

Daarbij maakt de reconstructie de infrastructuur ook toegankelijk voor andere weggebruikers (zoals fietsers en voetgangers) en wordt een directe verbinding tussen de weg en het dagelijkse leven in de buurt gelegd. Het realiseren van adressen rechtstreeks aan de Cornelis Lelylaan sluit hierbij aan. Deze ingrepen zijn een belangrijke stap in het realiseren van stedelijke levendigheid en sociale veiligheid.

Naast ingrepen aan de infrastructuur zijn ook de groenstructuur en waterstructuur belangrijke peilers van het UWP Raamwerk. De singel, groenstrook (beiden noordzijde) en de beplanting op de Lelylaan zorgen voor continuïteit en daarmee voor verbinding tussen binnenstad en Westelijke Tuinsteden. Ook zijn het beeldbepalende elementen die zorgen voor aansluiting bij het groene karakter van de Westelijk Tuinsteden.

Voor de noordelijke locaties (Jan Tooroplocatie) zijn de singel en de groenstrook bepalend voor het woonklimaat.

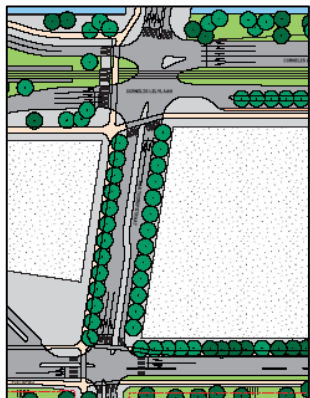
In het nu voorliggende bestemmingsplan wordt uitsluitend uitgegaan van een verbindingsweg tussen de Cornelis Lelylaan en de Schipluidenlaan. Het doortrekken van de nieuwe verbindingsweg naar de Johan Jongkindstraat valt buiten de grenzen van het nu voorliggende bestemmingsplan.

In relatie tot ad. d , het verwijderen van de BP benzinestations, zijn de bovenstaande argumenten zwaarwegend. Vanuit de vernieuwingsdoelstellingen zijn de benzinestations dan ook niet te handhaven langs de Lelylaan.

Ad. b Willem Frogerstraat

De nieuwe weg vervangt de op- en afritten bij de Derkinderenstraat en zorgt voor een verbinding tussen de Lelylaan en achterliggende buurten.

Tussen de A10 en Station Lelylaan kan deze verbinding vanwege het overbruggen van hoogteverschillen alleen worden gerealiseerd ter hoogte van de Jan Tooropstraat. De plannen gaan uit van het doortrekken van de Jan Tooropstraat tussen de Schipluidenlaan en de Cornelis Lelylaan (de "Willem Frogerstraat"). Hiervoor zal een gelijkvloerse kruising (met verkeerslichten) worden aangelegd op de plek waar nu de benzinestations liggen.



De kruising met de Schipluidenlaan (50 kilometer per uur) wordt net als de Lelylaan gelijkvloers met verkeerslichten. De figuur geeft een en ander weer en is een uitsnede uit het uitwerkingsplan Raamwerk.

Het doortrekken van de Willem Frogerstraat naar de Johan Jongkindstraat is al beschreven in het Uitwerkingsplan Raamwerk. De uitvoering daarvan hangt samen met de eventuele sloop van woningen aan de noordzijde

Ad. c Reconstructie busstation

Het huidige busstation onder de spoorviaducten wordt vervangen door een busstation aan de Schipluidenlaan. De geplande promenade langs de oostzijde van het stationsgebouw verbindt het busstation en de tramhalte op een logische wijze, zodat er een comfortabele overstapmogelijkheid ontstaat. Rekening is gehouden met 8 busplaatsen. De pleinruimte rond het nieuwe station zal Willem Frogerplein gaan heten. Op de figuur is dit weergegeven.



Ad. d Verwijderen BP Benzinstations

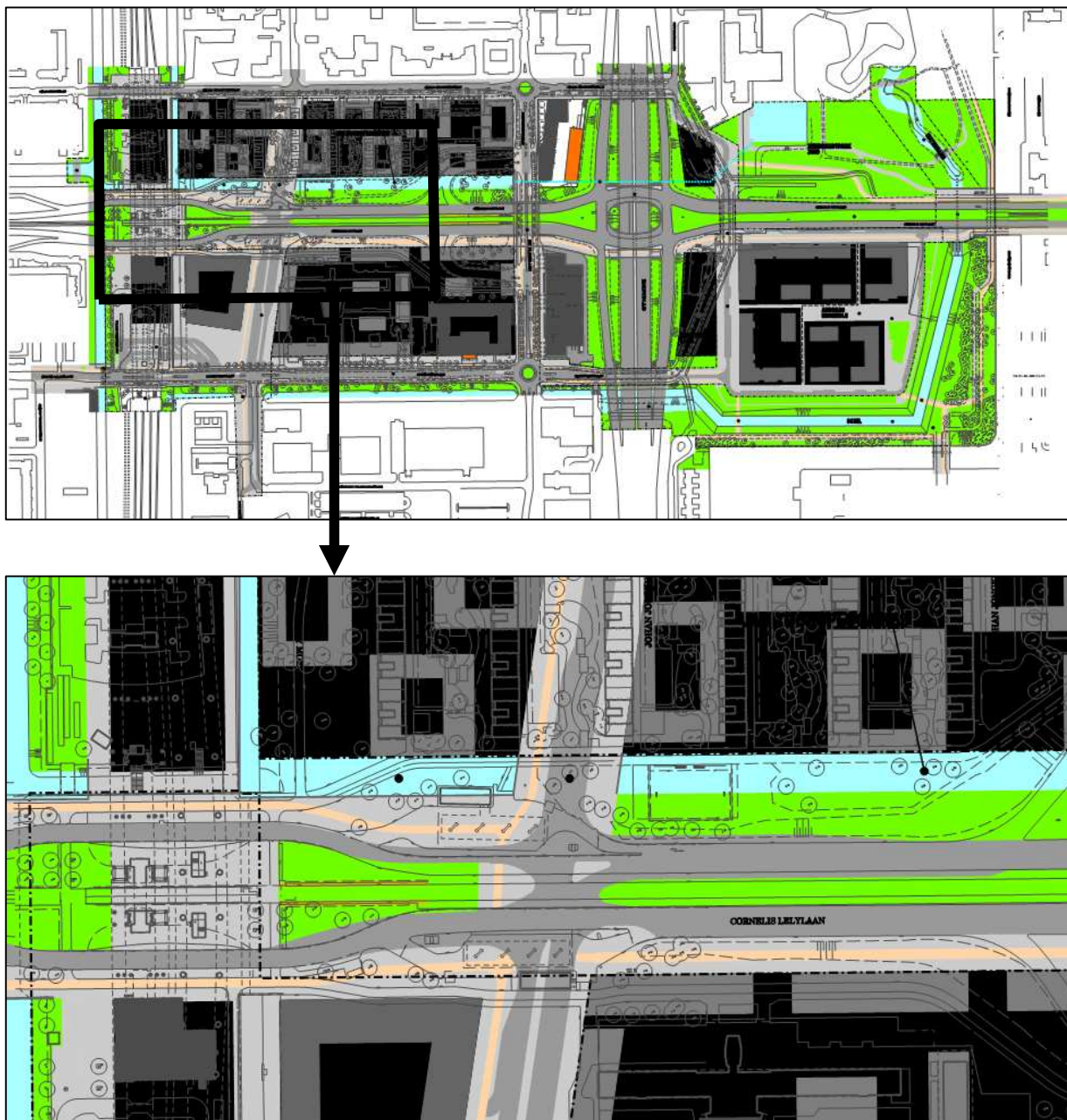
Op de plek waar in de toekomst de kruising tussen de verlengde Jan Tooropstraat en de Cornelis Lelylaan is gepland, bevinden zich momenteel twee benzineverkooppunten van BP. De opheffing van de benzinestations volgt uit de algemene uitgangspunten van de Stationslocatie en is voorzien in de volgende plandocumenten: De Sprong over de Ringweg, het Uitwerkingsplan Raamwerk en het geactualiseerde Vernieuwingsplan Lelylaan.

De opgave is ruimtelijk divers en complex:

- Ontwikkeling van een integraal plan voor de vernieuwing van het gebied in sociaal, economisch en stedenbouwkundig opzicht;
- Intensiveren van de bebouwing en optimalisering van grondgebruik;
- Verbetering van de verbindingen tussen metro, tram, trein, bus en directe omgeving
- Integratie van de locatie met het specifieke groene karakter van de Westelijke Tuinsteden.
- Het aanleggen van een nieuwe weg.

Tussen de A10 en Station Lelylaan kan deze koppeling vanwege het overbruggen van hoogteverschillen alleen gerealiseerd worden ter hoogte van de Jan Tooropstraat. De plannen gaan uit van het doortrekken van de Jan Tooropstraat tussen de Schipluidenlaan en de Cornelis Lelylaan (de "Verlengde Jan Tooropstraat"). Hiervoor zal een gelijkvloerse kruising (met aanpalende fietspaden, voetpaden en kiss&ride zone) worden aangelegd, op de plek waar nu de benzinestations liggen.

Daarnaast zou handhaving van het noordelijke station de continuïteit singel en de groenstrook aan de noordzijde van de Lelylaan te niet doen, hetgeen in conflict is met de vernieuwingsdoelstellingen (zie ad a). In de plannen wordt er daarom vanuit gegaan dat beide verkooppunten op hun huidige locaties niet handhaafbaar zijn.



Afbeelding: projectie van bestaande situatie op planvorming Raamwerk Lelylaan (onderste afbeelding betreft uitsnede ter plaatse van tankstations)



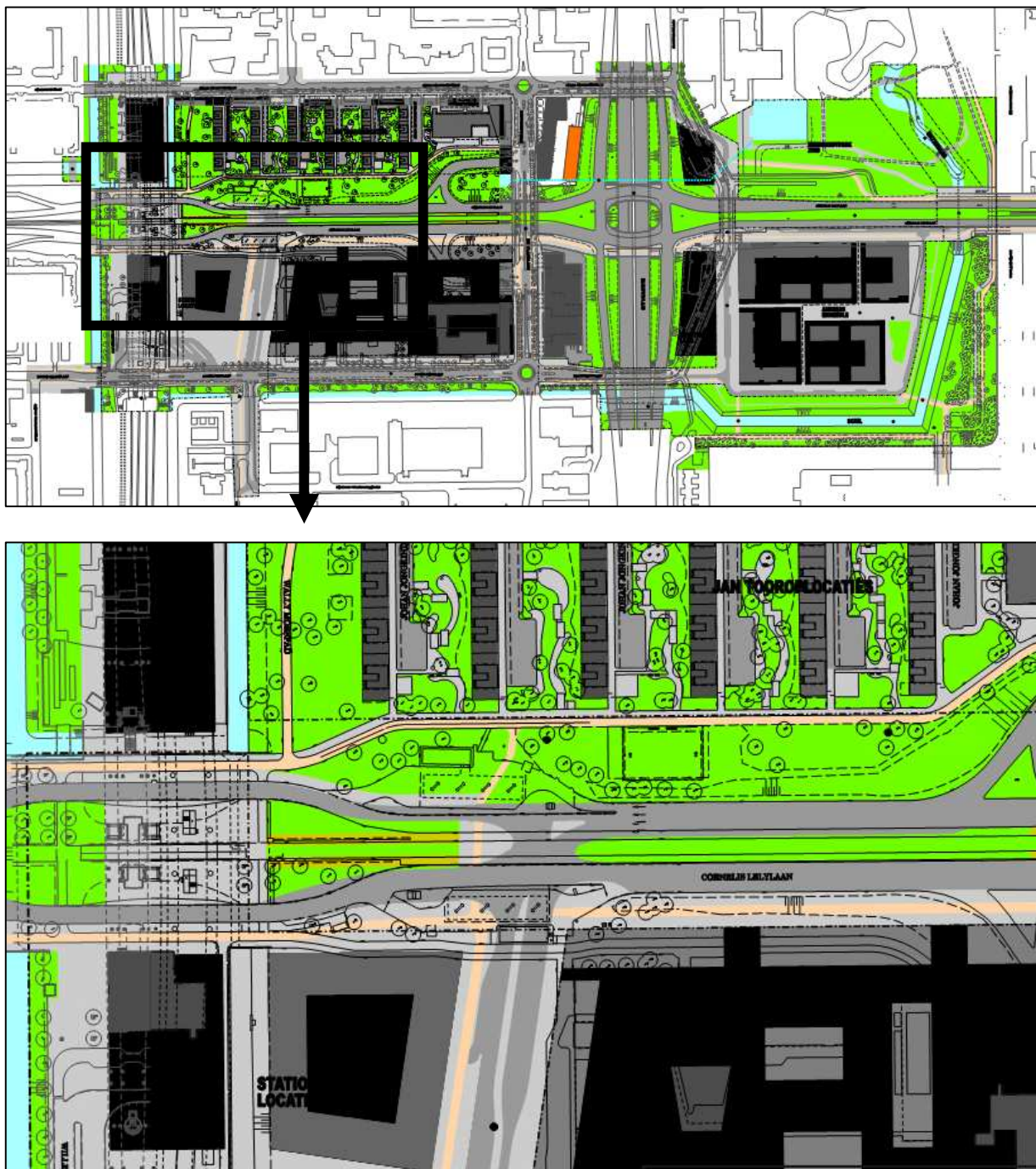
Bij deze afweging is ook gekeken of verplaatsing van de tankstations binnen het plangebied of naar elders mogelijk.

Ten eerste is een kleine verschuiving van het noordelijke station noordwaarts geen optie vanwege:

- het in- en uitrijden van het benzinestation zorgt voor conflicten met fietspaden, kiss&ride zone en voorsorteerstroken van de nieuwe kruising. Er ontstaat een verkeersonveilige situatie;
- de ligging van kabels en leidingen maakt het onmogelijk om hier een benzinestation te realiseren. Kabels en leidingen dienen in de openbare ruimte te liggen;
- verplaatsing van een benzinestation doorbreekt de singel en groenstrook aan de noordzijde van de Lelylaan. De groen/blauwe kwaliteit zou ernstig worden aangetast (zie ad a);
- verplaatsing van een benzinestation gaat ten kosten van woningen en zal het woonklimaat en daarmee de afzetbaarheid van de overige nog te realiseren woningen aan de Jan Tooroplocatie sterk negatief beïnvloeden (zie ad a).

In eerste instantie zal alleen een T-kruising worden aangelegd. In de toekomst wordt van de mogelijkheid gebruik gemaakt om de Verlengde Jan Tooropstraat door te trekken richting de Johan Jongkindstraat. De T-kruising dient mede als ontsluiting van het Oostelijk deelgebied van de Stationslocatie en dient in ieder geval gerealiseerd te zijn, op het moment dat het Oostelijk deelgebied in gebruik wordt genomen. Dit is nodig voor de verwerking van het verkeer van het oostelijke deelgebied.

Voor het zuidelijke station blijft de situatie ongewijzigd. Voor het noordelijke station is het onmogelijk het station te handhaven. Ook de T- kruising overlapt deels met het benzinestation. Het fietspad wat de stationslocatie verbindt met de woonwijken ten noorden van de Lelylaan zou bij handhaving dwars over het benzinestation lopen.



Afbeelding: projectie van bestaande situatie op T kruising in Raamwerk Lelylaan (onderste afbeelding betreft uitsnede ter plaatse van tankstations)

Ten tweede is gekeken naar de mogelijkheid om het noordelijke tankstation te verplaatsen in oostelijke richting, tussen de toekomstige T-kruising en de Derkinderenstraat. Vanwege de volgende afwegingen is dit niet mogelijk:

- bij een dergelijke inpassing leidt de geplande gelijkvloerse kruising met bijbehorende voorsorteerstroken ertoe dat er nauwelijks verkeersruimte is om op een veilige manier in te voegen na het verlaten van de benzinepomp. Daarnaast is de ruimte tussen de kruising met de A10 en de afrit naar de door BP aangegeven benzinepomp zodanig kort dat er geen verkeersveilige situatie ontstaat met in- en uitvoegend verkeer;
- inpassing van een benzinestation doorbreekt de singel en groenstrook aan de noordzijde van de Lelylaan. De groen/blauwe kwaliteit zou over een grote lengte (ca. 80 meter) ernstig worden aangetast (zie ad a);
- de ligging van kabels en leidingen maakt het onmogelijk om hier een benzinestation te realiseren. Kabels en leidingen dienen in de openbare ruimte te liggen;
- de inpassing van een benzinestation op plek zal de afzetbaarheid van de nog te realiseren woningen aan de Jan Tooroplocatie sterk negatief beïnvloeden (zie ad a).

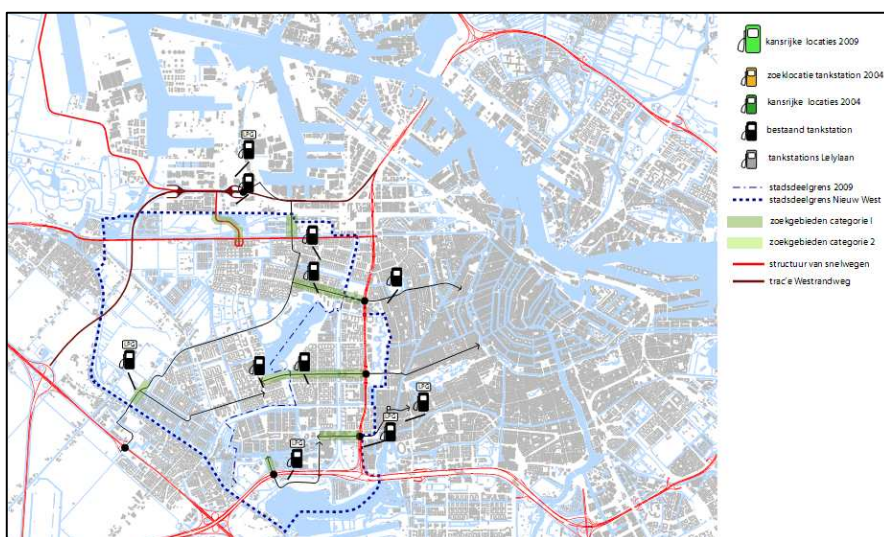
Ten derde is er in de privaatrechtelijke verhouding tussen Gemeente en BP ook gesproken over andere alternatieve locaties dan in de directe omgeving van het plangebied.

Het onderzoek naar alternatieve locaties voor een benzinepomp heeft het stadsdeel uitgevoerd om de huidige pomphouder van 2 benzinepompen aan de Lelylaan te ondersteunen bij het zoeken naar nieuwe vestigingsmogelijkheden.

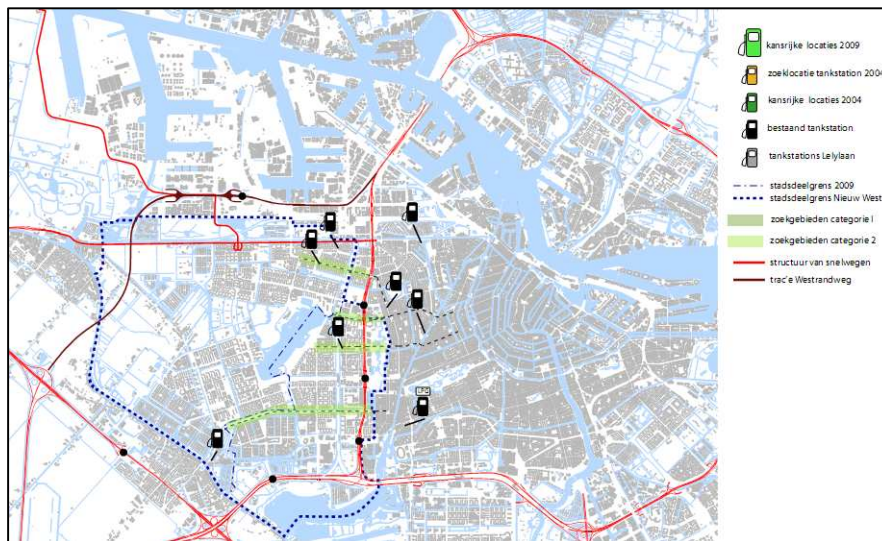
Al in 2004 is door het stadsdeel Slotervaart onderzoek gepleegd naar een alternatieve locatie voor BP. Dit heeft niet tot een akkoord geleid. Uit dat onderzoek is overigens gebleken dat herhuisvesting in de vorm van een buurtpomp (benzinepomp in de woonwijk) financieel niet haalbaar is, zodat de focus is gelegd op de hoofdontsluitingswegen.

In 2010 is een aanvullende verkenning uitgevoerd. Daarbij is primair gekeken naar de hoofdontsluitingswegen, vergelijkbaar met de Lelylaan, de wegen met het meeste verkeer. In deze verkenning is ook rekening gehouden met de komst van de Westrandweg, waardoor de verkeersstructuur binnen het stadsdeel anders wordt.

Er is onderscheid gemaakt tussen twee soorten hoofdontsluitingswegen: hoofdwegen met directe verbinding met de Ring A10 of de Westrandweg (categorie 1) en hoofdwegen zonder directe verbinding (categorie 2).

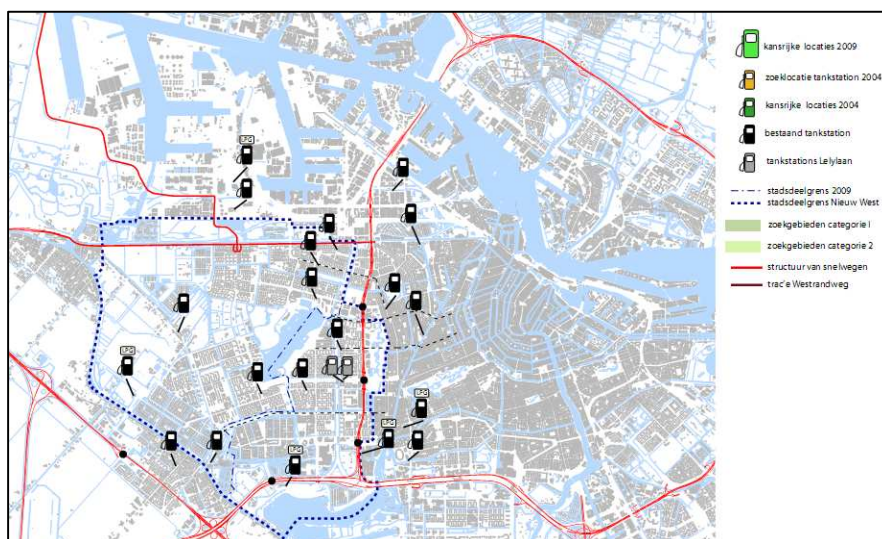


Afbeelding:
Hoofdontsluitingswegen
categorie 1



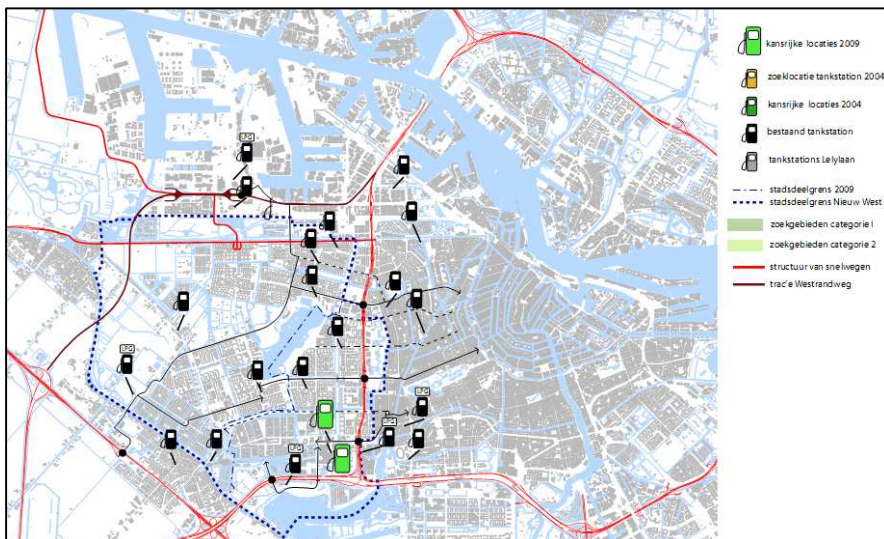
Afbeelding:
Hoofdontsluitingswegen
categorie 2

In de aanpalende gronden van deze hoofdontsluitingswegen is bekeken of het mogelijk is om een benzinepomp te huisvesten. Er is gekeken naar verkeerskundige inpassing, ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen), juridische mogelijkheden (bestemmingsplannen), beleidsmatige beperkingen (hoofdgroenstructuur en Rijksbufferzone), plancontext (lopende planvorming) en locatie specifieke aspecten zoals omliggende functies en waterkeringen. Uiteraard is ook de aanwezigheid van bestaande benzinestations meegenomen in de afweging voor kansrijke locaties.



Afbeelding: bestaande
pompen in het stadsdeel
Nieuw-West e.o.

Alle zoekruimten langs de hoofdontsluitingswegen zijn onderzocht en de conclusie is dat alleen de Henk Sneevlietweg (zowel noord- als de zuidzijde), tussen het Ringspoor en de Johan Huizingalaan, mogelijkheden biedt voor een alternatieve locatie. Het Stadsdeel is hierover opnieuw met BP in gesprek getreden. Daarbij is gekeken naar een financieel gunstiger aanbod aan BP en mogelijkheden om de vestiging aantrekkelijker te maken door aanvullende activiteiten zoals een lunchplek en een wasstraat. BP heeft daarop nieuwe randvoorwaarden geformuleerd. Het uiteindelijke resultaat is dat BP en het Stadsdeel geen akkoord hebben gesloten over een alternatieve locatie aan de Henk Sneevlietweg.



Afbeelding: locatie Henk Sneevlietweg

4. UITVOERBAARHEID

4.1 Milieueffectrapportage (MER)

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

- de bouw van meer dan 2.000 woningen binnen de bebouwde kom (daarbij gaat het om 2.000 toe te voegen woningen, vervangende nieuwbouw valt daar niet onder);
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een recreatieve of toeristische voorziening met meer dan 250.000 bezoekers per jaar, een oppervlakte van 25 hectare of meer
- de uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van de uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen van 100 hectare of meer en/of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het plangebied voor dit bestemmingsplan maakt onderdeel uit van een groter plangebied. In het vernieuwingsplan behoren ook de deelgebieden “Andreas ensemble”, “Nachtwachttorens” en “Rembrandtparktorens” tot het plangebied. Door de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam is in het kader van de Actualisatie Vernieuwingsplan een beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Lelylaan en omgeving opgesteld (rapport 18 februari 2002). Geconcludeerd is dat een MER niet nodig is. Gesteld is dat de randvoorwaarden die de Wet geluidhinder, de Wet Luchtkwaliteit en andere relevante wetgeving biedt, voldoende waarborg zijn voor het volwaardig meenemen van de milieuaspecten in de planvorming. De stadsdeelraad van Slotervaart heeft op 26 juni 2002 besloten dat er geen MER voor dit project gaat worden gemaakt.

4.2 Geluid

Wegverkeer

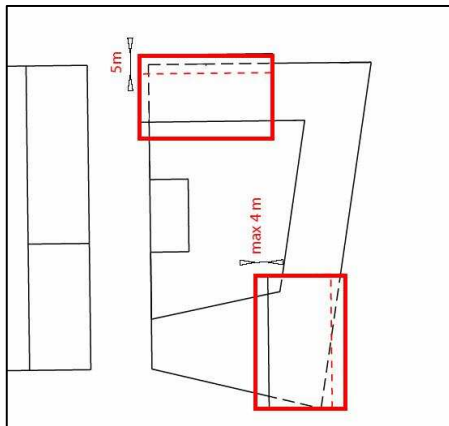
Conform de Wet geluidhinder is bij de realisatie of het in het bestemmingsplan mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) verplicht akoestisch onderzoek uit te voeren als deze bestemmingen binnen de geluidzone van een weg vallen. Voor het akoestisch onderzoek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

De voorkeurgrenswaarde voor het wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB. Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen

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

- Rijksweg A10 west
- Cornelis Lelylaan;
- Willem Frogerstraat (nieuwe weg);
- Calandlaan / Schipluidenlaan.

Voor de Rijksweg A10 geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB, voor de (nieuw aan te leggen) Willem Frogerstraat 58 dB en voor de Cornelis Lelylaan, Schipluidenlaan en Pieter Calandlaan 63 dB. In het onderzoek is rekening gehouden met de zoekruimte die in het bestemmingsplan voor de twee torens van het oostelijk bouwdeel is opgenomen. De zoekruimte is de ruimte waarbinnen de torens gerealiseerd mogen worden. Daarnaast is in het onderzoek rekening gehouden met de realisatie van (tijdelijke) bebouwing ten behoeve van (studenten)woningen aan de westzijde van de spoorbaan.



Afbeelding: zoekruimte voor de positie van de hotel- en woontoren (rode kaders) waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden

Resultaten onderzoek

Voor de verschillende wegen rondom het plangebied zijn de volgende geluidbelastingen berekend. Hierbij is voor de Willem Frogerstraat uitgegaan van het realiseren van geluidreducerend asfalt, dunne deklagen type A (reductie 3 dB).

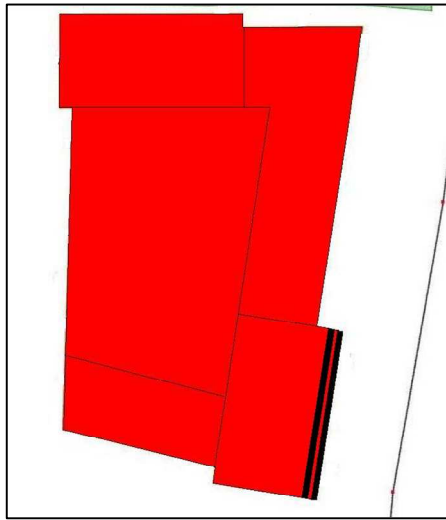
Westelijk bouwdeel (bestemming "Gemengd-2")

- Ring A10 west: maximaal 47 dB - geen hogere waarde nodig
- Cornelis Lelylaan: maximaal 63 dB - hogere waarde nodig
- Calandlaan / Schipluidenlaan: maximaal 54 dB - hogere waarde nodig
- Willem Frogerstraat: maximaal 47 dB - geen hogere waarde nodig

Oostelijk bouwdeel (bestemming "Gemengd-1")

- Ring A10 west: maximaal 53 dB - hogere waarde nodig
- Cornelis Lelylaan: maximaal 62 dB - hogere waarde nodig
- Calandlaan / Schipluidenlaan: maximaal 54 dB - hogere waarde nodig
- Willem Frogerstraat: maximaal 59 dB - hogere waarde nodig
(+ dove gevel ter plaatse van hoteltoeren)

De geluidbelasting op één deel van de nieuwe bebouwing hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB welke voor de Willem Frogerstraat geldt. In dit (uitkragende) deel wordt een hotel gerealiseerd, dat niet geluidgevoelig is. Het bestemmingsplan staat echter de realisatie van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen op dat deel toe, zodat op de verbeelding het betreffende deel van de gevel is voorzien van de specifieke bouwaanduiding "dove gevel". Bepaald is dat indien in het betreffende deel van het gebouw woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, deze moeten worden voorzien van een dove gevel of andere geluidwerende voorziening. Op de afbeelding is aangegeven om welk deel van de gevel van het oostelijk bouwdeel het gaat.



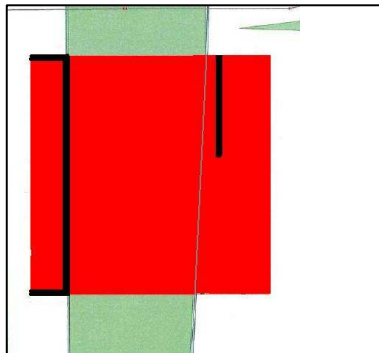
Afbeelding: deel van de gevel waar een dove gevel vereist is, indien er woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd.

Railverkeer

Het plangebied ligt in de zone van de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk – Schiphol. Voor railverkeer geldt een voorkeurgrenswaarde van 55 dB en de maximale ontheffingswaarde 68 dB. De geluidbelasting is als volgt:

Westelijk bouwdeel (bestemming "Gemengd-2"): maximaal 76 dB
 Oostelijk bouwdeel (bestemming "Gemengd-1"): maximaal 63 dB

Indien de woningen worden gebouwd in het westelijk bouwdeel moeten deze voor een groot gedeelte worden voorzien van dove gevels, vliesgevels of andere geluidwerende voorzieningen. Op de afbeelding is te zien voor welk deel van de gevels dit geldt.



Afbeelding: deel van de gevel waar een dove gevel vereist is, indien er woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd.

Stille zijde

Conform het gemeentelijk geluidbeleid dient elke woning waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, te worden voorzien van een stille zijde. Dit is een zijde waarbij de gevelbelasting gelijk of lager is dan de voorkeurgrenswaarde. Aan die zijde zullen de slaapkamers gerealiseerd moeten worden. Door Cauberg Huygen is dit aspect ook onderzocht.

Hieruit blijkt dat voor een groot deel van de woningen aanvullende maatregelen nodig zijn om minimaal één stille zijde te realiseren. Hierbij kunnen loggia's of serres worden toegepast. Loggia's zijn inspringende of inpandige balkons. Met een loggia kan een geluidreductie van 3 tot 7 dB geluidreductie worden bereikt. Voor een aantal woningen geldt dat loggia's onvoldoende geluid reduceren en er serres moeten worden gemaakt. De geluidreductie voor serres bedraagt 8 of 9 dB bij niet-geluidgedempte ventilatiestroken tot circa 13 dB bij toepassing van geluidgedempte ventilatiestroken.

Op basis van de berekende geluidbelastingen, de ligging van de gevels en de plek waar serres en loggia's gerealiseerd moeten worden, kan worden geconcludeerd dat alle woningen kunnen worden voorzien van een geluidluwe gevel waarmee aan het Amsterdamse geluidbeleid kan worden voldaan.

Gecumuleerde geluidbelasting

Voor zowel "Kraag" als "Kraag met zoekruimte" geldt dat op een beperkt aantal plekken in de plannen de gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum of LRL,cum meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB bij wegverkeerslawaaï en 68 dB bij spoor- weglawaai). Vanuit de toets aan de grenswaarden per (spoor)weg is echter gebleken dat op deze plekken al maatregelen in de vorm van geluidschermen of dove gevels moeten worden toegepast. Op grond van de gecumuleerde geluidbelastingen LVL,cum of LRL,cum zijn in geen van de planmodellen extra dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen noodzakelijk.

Industriegeluid

Het plangebied ligt volgens de dienst ruimtelijke ordening Amsterdam buiten de geluidszones van industrieterreinen. Akoestisch onderzoek naar industrielawaai is niet nodig.

Luchtvaartgeluid

Voor het vliegtuiglawaaï is het Luchthavenindielingsbesluit toetsingskader.

Conclusie

Om op de stationslocatie woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen te kunnen realiseren dienen de volgende hogere waarden te worden vastgesteld:

Westelijk bouwdeel (bestemming "Gemengd-2")		
-	Wegverkeer Cornelis Lelylaan:	63 dB
-	Wegverkeer Calandlaan / Schipluidenlaan:	54 dB
-	Railverkeer:	68 dB



Oostelijk bouwdeel (bestemming "Gemengd-1")

- Wegverkeer Ring A10 west:	53 dB
- Wegverkeer Cornelis Lelylaan:	62 dB
- Wegverkeer Calandlaan / Schipluidenlaan:	54 dB
- Wegverkeer Willem Frogerstraat:	58 dB
- Railverkeer:	63 dB

4.3 Geluid inrichtingen

Het trein- en station Lelylaan is een inrichting die valt onder de Wet milieubeheer. Naast het station worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Onderzocht is wat de geluidbelasting van het station is op de toekomstige woningen en of de woningen gelet op de geluidbelasting inpasbaar zijn. De woningen langs het spoor zullen gelet op de ligging aan de metro- en spoorbaan worden voorzien van dove gevels of andere geluidwerende voorzieningen zoals schermen. Uit akoestisch onderzoek van Cauberg Huygen blijkt dat de gangbare grenswaarden voor gemiddelde geluidniveaus en piekniveaus worden ter plaatse van de woninggevels niet overschreden. De eventuele hinder van het trein- en metrostation wordt ter plaatse van de woningen tot dus een aanvaardbaar niveau teruggebracht.

Het busstation is geen inrichting die valt onder de Wet milieubeheer. Desondanks is onderzocht welke geluidbelasting het busstation op de nieuwe woningen genereert. Uit akoestisch onderzoek van Cauberg Huygen blijkt dat de gangbare grenswaarden voor gemiddelde geluidniveaus en piekniveaus ter plaatse van de woninggevels niet worden overschreden. De eventuele hinder van busstation wordt ter plaatse van de woningen tot dus een aanvaardbaar niveau teruggebracht.

4.4 Trillingen trein- en metrostation

Eventuele hinder door trillingen van vooral passerende treinen dienen ter plaatse van woningen te worden voorkomen. In het ontwerp van de woongebouwen dienen hiertoe, indien nodig op basis van uit te voeren onderzoek, trillingreducerende maatregelen te worden uitgevoerd.

Gegeven de situatie dat de treinsporen zijn gelegen op betonnen viaducten op betonnen pijlers en dat de woongebouwen niet worden gekoppeld aan deze viaducten is sprake van minder hinder ten opzichte van een situatie van sporen op een grondlichaam. Onze inschatting op basis van ervaring is dat trillinghinder ter plaatse van de woongebouwen kan worden vermeden.

4.5 Bodem

Terrein voormalig ROC gebouw

Door Wareco is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op het toekomstig terrein voor de nieuwbouw van de Stationslocatie. Uit het bodemonderzoek bleek dat de grond ter plaatse van het vulpunt van een in pandige HBO tank ernstig verontreinigd is met minerale olie. De hoeveelheid ernstig vervuilde grond bedraagt echter minder dan 25 m³. Daarmee is er geen sprake van ernstige bodemverontreiniging als bedoeld in de Wet bodembescherming. Desondanks is de bodem gesaneerd op 20 oktober 2008. Hiervan is een evaluatierapport opgesteld dat is voorgelegd aan het bevoegd gezag, de dienst Milieu- en Bouwtoezicht. Deze instantie heeft aangegeven dat de sanering is afgerond. De grond is daarmee geschikt voor de toekomstige bestemming (wonen, hotel, commerciële voorzieningen, parkeerkelder).

Op het overige terrein zijn in de bovengrond en het grondwater geen verontreinigingen aangetroffen. In de ondergrond is plaatselijk een lichte olieverontreiniging gemeten die veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van humuszuren. Indien bij de herinrichting ter plaatse van de ernstige olieverontreiniging graafwerkzaamheden dienen te worden verricht, wordt geadviseerd deze grond gescheiden te ontgraven. Voor het overige onderzochte niet verdachte terrein zijn er op basis van de resultaten van het bodemonderzoek vanuit milieuhygiënisch oogpunt

Locatie benzinestation

In verband met het leggen van kabels en leidingen door het terrein aan de zuidzijde van de Lelylaan, op de plaats waar nu nog een benzinestation is gevestigd, is bodemonderzoek relevant. De kabels en leidingen zullen worden verlegd in verband met de ontwikkeling van de Stationslocatie. Na een eerdere sanering nabij het benzinestation is hier weer een bodemvervuiling geconstateerd en is vervolgens nog een extra sanering uitgevoerd. Na sloop van het station dient de grond ook op die plaats onderzocht te worden op vervuiling. Volgens de Bodemskwaliteitskaart van het stadsdeel bestaat de bodem in het overige deel van het plangebied grotendeels uit licht verontreinigde grond. Binnen de kaders van het Bodembeheerplan en de Bodemskwaliteitskaart kan de vrijkomende grond worden hergebruikt binnen het plangebied of elders in het stadsdeel. Op basis van deze kaart en het plan is verplaatsing van grond tot 4 meter diepte op eenvoudige wijze mogelijk als uit historisch onderzoek blijkt dat het geen verdachte locatie betreft. Dit is kostenbesparend en beperkt milieubelastende transporten met grond.

4.6 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het nemen van een projectbesluit moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer 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 sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een projectbesluit 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.

Het bestemmingsplan voorziet zowel de realisatie van woningen, kantoren als andere functies zoals winkels, horeca, leisure, etc. Gezien het programma kan er geen gebruik worden gemaakt van de bepalingen uit de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" en is onderzoek naar luchtkwaliteit nodig. In het onderzoek moet worden vastgesteld of er wordt voldaan aan de bepalingen uit de Wet milieubeheer.

Het onderzoek is uitgevoerd door Cauberg Huygen. Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde) voor fijn stof op de relevante rekenpunten niet wordt overschreden. Dezelfde conclusie kan worden getrokken voor stikstofdioxide en de overige stoffen waarvoor in de Wet milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen. Deze conclusie geldt zowel voor de huidige situatie als de toekomstige situatie met en zonder planrealisatie. Op grond van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met titel 5.2 van de Wet milieubeheer en de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de doorgang van het plan.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 100 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Er worden in het plangebied geen bestemmingen gerealiseerd die genoemd zijn in artikel 3 van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) zodat ook aan dit besluit wordt voldaan.

Beleid gemeente Amsterdam

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

4.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid inrichtingen

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

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



Externe veiligheid vervoer

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen kader. Op basis van de circulaire geldt dat buiten een zone van 200 meter rond een transportroute van gevaarlijke stoffen er in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. De stationslocatie ligt op bijna 500 meter van de A10.

De ringspoorlijn-west loopt over het plangebied. Over de ringspoorlijn vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Gevaarlijke treinen mogen nu en in de toekomst niet door de Schiphol tunnel, en komen daarom ook niet langs station Lelylaan. Ten aanzien van de externe veiligheid van de spoorlijn doen zich dus geen beperkingen voor.

4.8 Luchthavenindelingbesluit

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

Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit van belang. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen).

Maximale bouwhoogte

Voor het plangebied gelden op grond van het LIB verschillende maximale bouwhoogten, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). In het zuidwestelijke deel geldt een maximale bouwhoogte van 90 meter (86 meter boven NAP). In het noordoostelijke deel geldt een maximale bouwhoogte van 100 meter (96 meter boven NAP). Tussen deze twee gebieden ligt een diagonale baan die het grootste deel van het gebied omvat. De grootste bouwhoogte wordt bij het station gerealiseerd (90 meter boven NAP, waar op grond van het LIB maximaal 91 meter is toegestaan). De ontwikkeling is daarom niet in strijd met het LIB.

Vogelaantrekkende functies

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

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

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



Toegestane functies

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

4.9 Water

Inleiding

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “Watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen. De Watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming). Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

Duurzaam bouwen en materialen

De woningbouw moet voldoen aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006. Dit houdt onder meer in dat de woningen voldoende worden geïsoleerd om aan de wettelijk vereiste energieprestatie te voldoen. Zo zullen alle vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen worden toegepast, zal er geen tropisch hardhout zonder FSCkeurmerk worden gebruikt en mag er geen koper of zink worden blootgesteld aan hemel of oppervlaktewater. Voor kantoor- en bedrijfsgebouwen geldt het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw. Op grond van de Wet milieubeheer stelt de gemeente eisen aan de lozing van het hemelwater op het riool en het oppervlaktewater. Deze eisen beperken de mogelijkheden om zink, koper en lood toe te passen aan de schil van gebouwen.

Huidige situatie binnen plangebied

De oostelijke spoorloot die tussen de Calandlaan en de Cornelis Lelylaan loopt, is een hoofdwatgang. In verband met de ontwikkeling van de stationslocatie komt deze watgang te vervallen.

Grondwater

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



gebied wordt gebouwd met kruipruimten, mag een ontwateringdiepte van 0,90 meter beneden maaiveld met een herhalingskans van $\frac{1}{2}$ keer per jaar (1x per 2 jaar) worden overschreden. Hierbij wordt als richtlijn een verhoogde grondwaterstand over een periode van vijf dagen achtereen als overschrijdingsduur gehanteerd.

Door Omegam is onderzocht of in het plangebied aan de gemeentelijke grondwaternorm wordt voldaan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle locaties (ruim) aan de norm wordt voldaan. De realisatie van een parkeerkelder kan gevolgen hebben voor de grondwaterstanden. Dit is door Waternet onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat er relatief kleine veranderingen kunnen worden verwacht in de gemiddelde grondwaterstand. Aan de noordwestzijde van de geplande parkeerkelder wordt de gemiddelde toename van de grondwaterstand van enige centimeters voorspeld. Aan de zuidwestzijde is sprake van een relatief kleine afname van 0,05 meter. Waternet acht het niet nodig om maatregelen te nemen om de grondwaterstand te beïnvloeden, zoals drainage. De voorspelde veranderingen zijn dusdanig klein dat beheersmaatregelen niet nodig worden geacht.

Ter compensatie van de gedempte oostelijke spoorsloot wordt er, conform het vastgestelde Uitwerkingsplan Raamwerk, aan de noordzijde van de Lelylaan een doodlopende watergang gerealiseerd. Deze watergang zal naast waterberging tevens zorgen voor de regulering van de grondwaterstand in het plangebied. Het is niet bekend wat de effecten zijn op de grondwaterstand in de tijdelijke situatie wanneer de spoorsloot gedempt is en de noordelijke watergang nog niet gegraven. De verwachting is dat deze effecten beperkt zullen zijn. Om deze reden, en aangezien het een tijdelijke situatie betreft hoeft er geen nader geohydrologisch onderzoek gedaan te worden.

Natuurvriendelijke oevers

Het waar mogelijk realiseren van natuurvriendelijke oevers is uitgangspunt in de planvorming. In het Uitwerkingsplan raamwerk Lelylaan is aangegeven dat in elk geval de westelijke spoorsloten natuurvriendelijk zullen worden ingericht.

Waterkwaliteit

Voor de waterkwaliteit is het Waterbeheersplan AGV 2006-2009 "Water in een dynamische wereld" kader. Oppervlaktewater wordt systematisch gecontroleerd op kwaliteit. De waterkwaliteit mag niet achteruitgaan. Het gebruik van uitlopende materialen beïnvloed de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden. Dit is aan de orde bij de eventuele sloop/nieuwbouw. Het materiaalgebruik valt echter buiten de strekking van het bestemmingsplan. Richtlijnen voor afkoppelen van hemelwater zijn opgenomen in het beleidsdocument van Waternet "Richtlijnen lozen regen-, grond- en leidingwater".

De watergang die aan de noordzijde van het plangebied gecreëerd wordt zal in eerste instantie doodlopend zijn. Doodlopende watergangen zijn vanuit waterkwaliteits oogpunt zeer onwenselijk. Om de waterkwaliteit in het gebied zo goed mogelijk op peil te houden zal er nader bekeken worden of de nieuw aan te leggen watergang aan de noordzijde van de Lelylaan doorgespoeld kan worden vanuit het Rembrandpark.

Oppervlakte watersysteem

Door de realisatie van de nieuwe gebouwen op de stationslocatie neemt ten opzichte van de huidige situatie de hoeveelheid bebouwing en verharding toe. In de oude situatie was echter het terrein van het ROC overwegend bebouwd.

Stadsdeel Slotervaart heeft in samenwerking met Waternet een overzicht opgesteld van alle stedelijke vernieuwingsprojecten (de nota "Watercompensatie Stedelijke Vernieuwing", d.d. 6 april 2009). In dat overzicht is voor alle projecten bepaald hoeveel extra verharding en bebouwing er wordt gerealiseerd en hoeveel extra open water daarvoor nodig is ter compensatie. Ook is bepaald op welke locaties dit extra open water gerealiseerd kan worden. Dit heeft geresulteerd in een zogenaamde waterbalans. Uit het volgende blijkt dat de waterbalans een positief saldo heeft.

Voor de stationslocatie geldt dat er in de huidige situatie 3.650 m² groen en 1.140 m² water aanwezig is. Door de sloop van het ROC is er tijdelijk 661 m² extra grond beschikbaar. Er wordt 1.140 m² water gedempt aan de oostzijde van het station. Daarnaast wordt 3.460 m² extra oppervlak bebouwd of verhard. Voor het te dempen water geldt dat dit 1 op 1 moet worden gecompenseerd. Voor de extra verharding geldt dat 10% van de extra verharding moet worden gecompenseerd. Voor de stationslocatie is in de totale waterbalans in totaal 1.486 m² te compenseren water opgenomen. Dit wordt elders, conform de waterbalans, gecompenseerd.

Daar de oostelijke spoorlood een hoofdwatgang is, die van belang is voor de doorstroming van water zal het wegvallen van een gedeelte van deze hoofdwatgang op zodanige wijze opgevangen dienen te worden dat de doorstroming gegarandeerd blijft. Om de doorstroming in toereikende mate te garanderen, wordt er een duiker langs de Schipluidenlaan, onder het spoor aangelegd. Op die manier wordt er een verbinding met de westelijk gelegen hoofdwatgang gerealiseerd.

Riolering

In Amsterdam is het toepassen van het gescheiden stelsel uitgangspunt in de planvorming. Hierbij wordt het hemelwater gescheiden van het afvalwater. Dit is ook uitgangspunt in de plannen voor de stationslocatie.

4.10 Flora en fauna

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

Op grond van de Flora en Faunawet is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Ontheffing van deze regels is onder voorwaarde mogelijk voor onder andere bouwprojecten.

Het plangebied is niet aangewezen als beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Door Els & Linde is een flora en fauna onderzoek uitgevoerd. Tijdens veldwaarnemingen zijn geen beschermde plant- en diersoorten aangetroffen. Ten tijde van het onderzoek was de bebouwing van de voormalige zeevaartschool nog niet gesloopt. In het onderzoek is

aangegeven dat daar mogelijk vleermuizen zouden kunnen huizen. Omdat het gebouw inmiddels is gesloopt is een nadere vleermuizeninventarisatie niet meer aan de orde.

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

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

1. de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
2. het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

Het volgen van de gedragscode zal met zekerheid leiden tot een zorgvuldige omgang met flora en fauna zoals omschreven in artikel 2 lid 1 en 2 van de Flora- en faunawet. De gedragslijnen zorgen ervoor dat er geen “wezenlijke invloed” van de werkzaamheden op het lokale voortbestaan van de beschermde soorten uitgaat. Een gedragscode is echter geen technische handleiding die altijd tot succes leidt. Zorgvuldigheid is het resultaat van de inzet van mensen. De mensen die het werk doen – vooral het buitenwerk – kunnen en moeten de zorg voor de natuur vorm geven. Deze gedragscode kan daarvoor de leidraad zijn, maar kan de individuele verantwoordelijkheid en zorg niet vervangen.

4.11 Effecten van de hoogbouw

Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van twee torens: een hoteltoren van 75 meter en een woontoren van 90 meter. In deze paragraaf zijn de effecten van deze torens op de omgeving in kaart gebracht. Daarbij is gekeken naar landschappelijke inpassing, windklimaat en bezonning.

Landschappelijke inpassing

In april 2007 is door de dienst Ruimtelijke Ordening een studie naar de landschappelijke inpassing gedaan van de hoogbouw op de stationslocatie, op basis van het oude uitwerkingsplan voor de stationslocatie. Dit rapport is ter kennisname aangeboden aan de Commissie RO van de centrale stad. In overleg met het team Stad Regio en Infrastructuur van DRO (dit team adviseert over de interpretatie van het structuurplan) is besloten dat de nieuwe inpassingstudie niet opnieuw hoeft te worden voorgelegd aan de commissie, en dat de verschillen met de voorgaande studie in dit uitwerkingsplan worden opgenomen.

Een belangrijk verschil met het oude plan is dat de torens nu verschillend van elkaar zijn. Er is sprake van een ‘lange dunne’ toren en een ‘kortere dikke’ en ze staan nu haaks op elkaar:

- De noordelijke (woon)toren is 90 meter hoog in plaats van 70;
- De zuidelijke toren (hotel) wordt maximaal 75 meter hoog in plaats van 70, en is nu met de lange zijde evenwijdig aan de spoorbaan gesitueerd (dus 90 graden gedraaid). Vanaf de zuidzijde kijk je nu tegen de slanke kant van de toren aan. De torens staan dus haaks op elkaar.

Daarnaast heeft het westelijke bouwdeel dat aan het station vast zit meer volume gekregen. Samen met het oostelijke bouwdeel vormt het een (architectonisch) samenhangend ensemble

Ondanks het hoogteverschil van 20 meter van de noordelijke toren en een verdraaiing van de zuidelijke toren, verandert er niks aan de conclusies die in het rapport van 2007 worden getrokken. De torens vormen een markerings- en herkenningspunt en benadrukken het belang van het station. Zichtlijnen in omliggende woonstraten veranderen marginaal, ze zijn vanuit de woonstraten slechts gedeeltelijk zichtbaar. Vanuit de stadsstraten zijn de torens, net als in de oude situatie, beter zichtbaar en vormen een herkenningspunt. Met de hoogte van de torens wordt het station als een “Poort van West” gemarkeerd. In het AUP worden infrastructurele lijnen benadrukt en wordt de Lelylaan als lijn van het Surinameplein naar de Sloterplas geaccentueerd door middel van hoogbouw. Hoogbouw ter plaatse van station Lelylaan past in de gedachte van het AUP. De huidige positionering van de torens (haaks op elkaar) past bij de configuratie van de hoogbouw in de westelijke tuinsteden.

Windklimaat

In februari 2009 is door bureau Cauberg-Huygen een onderzoek uitgevoerd naar de windhinder op loopniveau in en rond het plangebied. Het onderzoek heeft plaatsgevonden via metingen aan een maquette (schaal 1:250 van het bouwplan) in de windtunnel. Bij de meting wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. Bij windhinder hanteert men een ‘drempelsnelheid’ van 5 m/s (windkracht 3 op schaal van Beaufort) en de kans dat deze snelheid wordt overschreden. Bij windhindergevaar wordt een drempelsnelheid van 15 m/s (windkracht 6 à 7) aangehouden. Daarnaast onderscheidt men activiteiten met elk een eigen windhindergevoeligheid. Zitten op een terras is gevoeliger voor windhinder dan op een trottoir van A naar B lopen. Bij de beoordeling van windhinder wordt daarom onderscheid gemaakt tussen de activiteiten ‘doorlopen’, ‘slenteren’ en ‘langdurig zitten’. De eerste activiteit vindt plaats op trottoirs en parkeerterreinen, de tweede in een winkelstraat of park en de derde op een terras of bankje. De activiteit doorlopen is nauwelijks windhinder gevoelig. De twee laatste activiteiten zijn dat wel. Hierbinnen worden vijf kwaliteitsklassen gehanteerd van het hoogste tot het laagste windcomfortklasse. Gecombineerd met bovenstaande activiteit, levert dat een beoordeling op of het windklimaat als goed, matig of slecht beoordeeld moet worden.

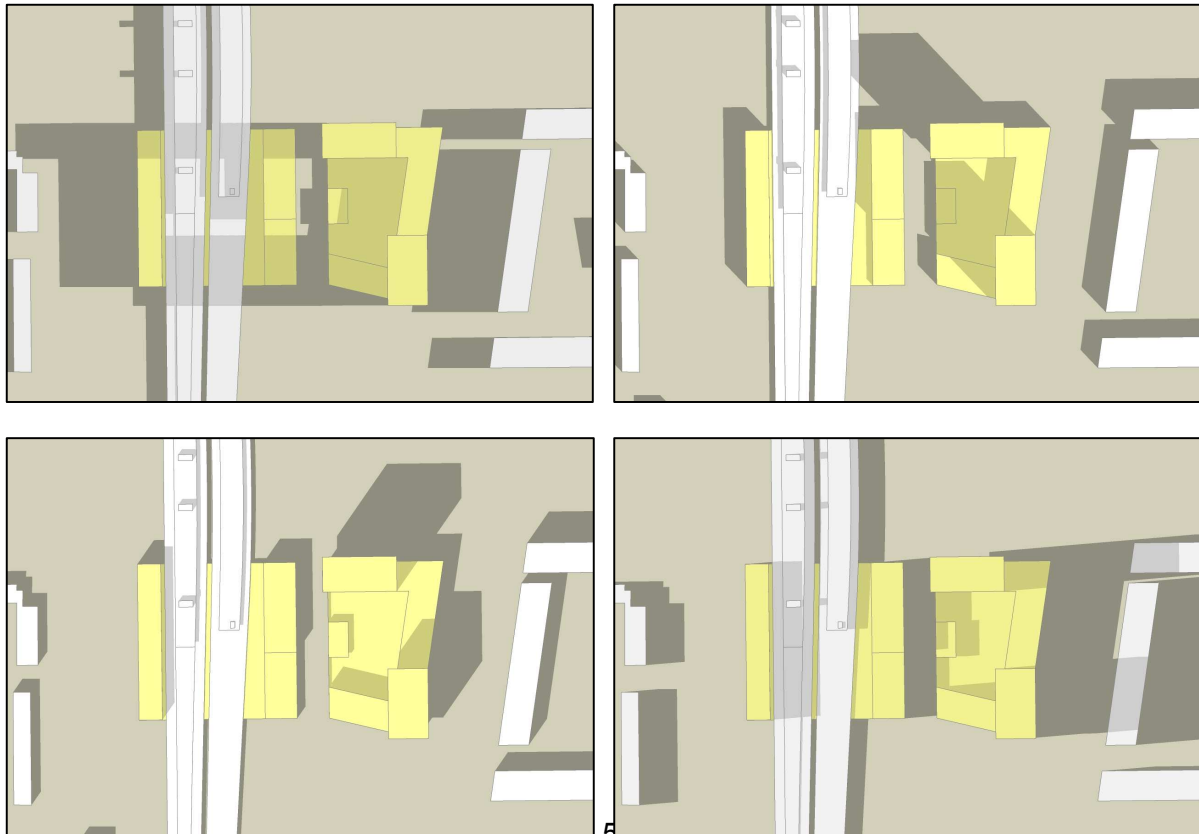
De beoordeling spitst zich toe op een aantal aandachtsgebieden zoals de gebouwhoeken van het bouwplan, de looproutes direct langs het gebouw, op de perrons van het busstation, looproutes op grotere afstand van het bouwplan, in oostelijke richting (deelgebied “Podium”) en in de binnentuin. De promenade waar zich de ingangen van commerciële ruimtes bevinden, alsmede aan de westzijde van het stationsbouwblok, wordt een kwaliteitsniveau nagestreefd passend bij de activiteit ‘slenteren’. Dit geldt ook voor de busperrons en de binnentuin. Bij de overige posities waar gemeten wordt, is het kwaliteitsniveau ‘doorlopen’ van toepassing. In de windtunnel zijn meerdere configuraties doorgemeten, variërend van bouwhoogtes van de kraag (4 tot 8 bouwlagen op verschillende plaatsen) en de draaiing en plaatsing van de torens. Ook is het effect van het plaatsen van luifels (met een breedte van vier meter op een hoogte van 4,5 m) aan de gevels op verschillende plaatsen doorgemeten.

In het onderzoek is geconcludeerd dat nergens het windklimaat wordt aangemerkt als gevaarlijk. In de slentergebieden is de kwalificatie ‘beperkt risico’ nergens van toepassing. Uit het windtunnelonderzoek blijkt dat het comfort qua windhinder rondom het gebouw, op de gebouwhoeken en in de binnentuin op een aantal plaatsen matig is. Aan de zuidelijke kant van de passage en van de bouwblokken, op de perrons van het busstation en op grotere afstand van het bouwplan is het windklimaat goed. De verschillende hoogtes van de ‘kraag’ en de verschillende (geringe) draaiingen van de torens beïnvloeden deze resultaten niet of nauwelijks.

Het aanbrengen van luifels heeft op een aantal plaatsen wel een positief effect op het comfort, maar luifels zijn vanuit oogpunt van sociale veiligheid ongewenst. Ze belemmeren het zicht van de woningen op de straten. De *promenade* wordt vooral aan de zuidzijde als slentergebied beoordeeld. Over het algemeen laat het windhinderonderzoek daar ook een goed klimaat zien. De openbare ruimte aan de zuidzijde van het hotel, waar ook een terras gesitueerd is, scoort goed. De hoek van het hotel bij de ingang (Schipluidenlaan en Willem Frogerstraat) vraagt echter aandacht. Het windklimaat wordt hier matig tot slecht gekwalificeerd. Voorzieningen in de vorm van een mooi vormgegeven luifel zouden hier verlichting kunnen bieden. De windhinder ter plaatse in de *binnentuin* van het oostelijk bouwblok wordt op twee van de vier meetpunten als matig en slecht beoordeeld. Binnen de gegeven zoekruimte voor plaatsing van het terras en geveloplossingen voor de binnenzijde van het gebouw (bijvoorbeeld een kartelrand, erkers, een doorstekende eerste verdieping) kunnen oplossingen worden bedacht die het windklimaat positief beïnvloeden.

Bezonning

De bezonningsstudie is uitgevoerd voor verschillende modellen van het oostelijk en westelijk bouwdeel van de stationslocatie. Daarbij is in hoogte gevarieerd voor de 'kraag' van het oostelijk bouwdeel, en het aantal lagen van het westelijk bouwdeel dat aan de promenade ligt. Ook is met een draaiing van de hoteltoeren gevarieerd. De torens, voor woningen en hotel hebben beide een zuid-zuidwestgevel en daarmee een zonnige zijde. Aan de zuidzijde van het plan is een terras gesitueerd dat op de zon ligt. In het westelijk bouwdeel is aan de zuidzijde een uitsparing bedacht - het bouwblok is daar lager dan het noordelijke deel - die ervoor zorgt dat de promenade, de eerste verdieping aan de promenade van het oostelijk bouwdeel, en de daktuin op het oostelijk bouwdeel optimaal worden bezond. In de warme seizoenen en het najaar wordt de promenade en daktuin vooral in de namiddag door de zon beschenen. Op de onderstaande afbeeldingen is de bezonnings situatie van de nieuwbouw en de omgeving weergegeven op 21 juni om 9, 12, 15 en 18 uur.





Uit de bezonningsstudie kan worden opgemaakt dat de effecten van de nieuwbouw op de bezonning van de meest nabij gelegen woningen (aan de westzijde van het spoor en de noordzijde van de Cornelis Lelylaan) door de onderlinge afstanden te verwaarlozen zijn.

4.12 Cultuurhistorie en archeologie

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

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

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

Het onderzoek is uitgevoerd door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam. Daarbij zijn de strook waar de Lelylaan ligt en de plek van het voormalige ROC aangemerkt als gebied waar “recente verstoring” heeft plaatsgevonden. In deze gebieden zijn geen archeologische overblijfselen meer aanwezig, omdat er voor de aanleg van gebouwen en wegen grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden. Voor deze gebieden is geen nader archeologisch onderzoek nodig.

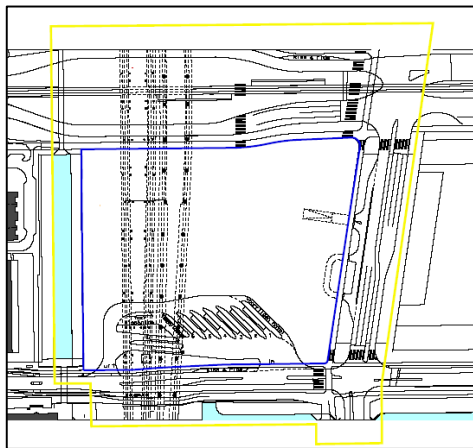
De ruimte rond het voormalig ROC gebouw en de noordelijke helft van de Willem Frogerstraat is onderdeel van de Sloter Binnenpolder. Hier kan een wijde verspreiding voorkomen van bewonerssporen, erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12^e en 13^e eeuw). Dergelijke overblijfselen hebben echter geen samenhang en wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag. BMA hanteert als beleid dat bij grondverzet groter dan 10.000 m² en dieper dan 3 meter een inventariserend veldonderzoek gedaan zou moeten worden. Op de stationslocatie wordt in het gebied dat behoort tot de Sloter Binnenpolder over circa 6.000 m² grond vergraven. Een nader Inventariserend Veldonderzoek is gelet hierop en de lage archeologische verwachting niet nodig. Op grond van de Monumentenwet is de uitvoerder van het werk (de bouw) verplicht om melding te doen indien er alsnog archeologische resten worden aangetroffen.

4.13 Economische uitvoerbaarheid

Stationslocatie

Bij ieder uitwerkingsplan (Parkstad) hoort een grondexploitatie (inclusief financiële toelichting). De grondexploitatie vormt de financiële vertaling van het uitwerkingsplan en dient getoetst te worden aan de financiële uitgangspunten van het Vernieuwingsplan. Hiertoe is het Financieel Kader Vernieuwingsplan Lelylaan e.o opgesteld (Hierna Financieel Kader genoemd). Het Financieel Kader is in 2002 vastgesteld en in 2004 voor de eerste maal herzien. Kortgeleden is het Financieel Kader opnieuw herzien naar aanleiding van een aantal ingrijpende gemeentelijke besluiten (het schrappen van kantorenprogramma volgens PlaBeKa en een financiële audit A10).

De grondexploitatie Stationslocatie is de derde grondexploitatie die binnen het Financieel Kader wordt voorgelegd ter vaststelling. De grondexploitatie Stationslocatie en het Uitwerkingsplan zijn op 30 september 2009 door de stadsdeelraad en vervolgens op 3 november 2009 door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam vastgesteld. In de grondexploitatie Stationslocatie worden alleen kosten en opbrengsten opgevoerd die direct betrekking hebben op het in exploitatie te nemen gebied. Het exploitatiegebied (blauwe lijn) is kleiner dan het plangebied (gele lijn).



De grondexploitatie Stationslocatie heeft een positief saldo. De kosten van sloop, bouwrijp maken en het inrichten van het exploitatiegebied worden volledig gedekt door de grondopbrengsten van de te realiseren woningen en overige bebouwing. Het positieve saldo van het uitwerkingsplan Stationslocatie past binnen het Financieel Kader en zal ten goede komen aan het Vereveningsfonds.

Voor de oostkant van het plangebied zal bij de vrijgave voor inspraak op dit uitwerkingsplan op twee aspecten na, gesproken kunnen worden van een bouwrijp terrein. De sloop van de voormalige Zeevaartschool en afwerken van het terrein zijn voor de zomer van 2008 afgerond.

Gelet op de vastgestelde grondexploitaties en het positieve saldo ervan wordt toepassing gegeven aan artikel 6.12, tweede lid Wro en wordt er geen exploitatieplan vastgesteld.

BP benzinestations

De twee aspecten die resteren zijn de sloop van het BP-station en de verlegging van de kabels en leidingen aan de zuidkant van de Lelylaan. Gezien de lopende juridische procedures inzake de huuropzegging door stadsdeel van het BP-terrein, is nog geen definitieve datum te geven voor de ontruiming.

Raamwerk infrastructuur

De ingrepen in de infrastructuur zoals beschreven in het Uitwerkingsplan Raamwerk zijn onderdeel van de grondexploitatie voor het hele vernieuwingsgebied Lelylaan. De kosten voor de infrastructurele ingrepen worden gedekt uit de positieve saldi van de deelexploitaties van de verschillende deelgebieden zoals de stationslocatie. De overige kosten worden gedekt uit het Stadsvernieuwingsfonds.

4.13 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan Stationslocatie Lelylaan heeft van 7 januari tot en met 17 februari 2010 ter inzage gelegen. Op 18 januari 2010 heeft een informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk en mondeling (op de inspraakavond) te reageren. Van deze gelegenheid hebben 3 insprekers gebruik gemaakt. De inspraakreacties zijn hieronder samengevat en voorzien van een beantwoording.

Inspreker 1

1.1 Opmerking

BP is huurder van de benzinestations aan de Cornelis Lelylaan 31 (zuidzijde) en 32 (noordzijde). Middels het bestemmingsplan worden beide benzinestations wegbestemd. Adressant stelt dat de beleidsstukken “Sprong over de Ringweg”, “Uitwerkingsplan Raamwerk” en “Vernieuwingsplan Lelylaan” algemene uitgangspunten bevat, waarbij nooit aangegeven is wat nu precies de bestemming zou worden van het BP-terrein. Pas in het voorontwerp wordt gesproken over de invulling van de beleidsstukken. Zo wordt voorzien in het doortrekken van de Jan Tooropstraat tussen de Schipluidenlaan en Lelylaan (“Willem Frogerstraat”).

Antwoord

Zowel in het vastgestelde Vernieuwingsplan “Sprong over de Ringweg” (2001), het vastgestelde Uitwerkingsplan Raamwerk (2003) als het vastgestelde Uitwerkingsplan Stationslocatie (2009) is aangegeven dat de benzinestations plaats maken voor een nieuwe inrichting van de Cornelis Lelylaan, inclusief de kruising met de Willem Frogerstraat. Uit de kaarten / afbeeldingen in ondermeer het Uitwerkingsplan Raamwerk is duidelijk af te lezen welke invulling de gronden van de huidige benzinestations krijgen. In het voorontwerp bestemmingsplan is één en ander juridisch planologisch vertaald, overeenkomstig de eerder beschreven beleidsstukken. Bovendien is in 2007 een procedure gestart om de huur te beëindigen, met oog op de geplande ontwikkelingen.

1.2 Opmerking

BP exploiteert de twee benzinestations en is voornemens deze exploitatie voort te zetten. Door de vaststelling van het bestemmingsplan wordt BP hierin geschaad. BP is

momenteel met de gemeente Amsterdam verwickeld in een civielrechtelijke procedure inzake het beëindigen van de huur. Deze procedure staat BP niet in de weg om een inspraakreactie in te dienen.

Antwoord

De constatering dat BP het recht heeft om een inspraakreactie in te dienen is juist. Zoals de adressant al aangeeft loopt er momenteel een procedure bij de Rechtbank om de huur te beëindigen. Het voorontwerp bestemmingsplan bekrachtigt deze wens in juridisch planologische zin.

1.3 Opmerking

Het bestemmingsplan geeft geen blijk van een belangenafweging tussen de belangen van BP bij handhaving van de status quo en het belang van de gemeente bij het wegbestemmen van BP.

Antwoord

In de toelichting van het bestemmingsplan is aan de hand van een beschrijving van de diverse vastgestelde beleidsstukken (zoals het Vernieuwingsplan Lelylaan en het Uitwerkingsplan Raamwerk) aangegeven waarom de voorgestelde ingrepen in de verkeersstructuur en stedenbouwkundige structuur wenselijk zijn. Het algemene belang om zowel de verkeerskundige, stedenbouwkundige als ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van de Cornelis Lelylaan te verbeteren gaat daarbij boven het individuele belang van BP.

1.4 Opmerking

Verzocht wordt om rekening te houden met de belangen van BP door (1) een alternatieve locatie met gunstige voorwaarden ter beschikking te stellen, waarmee BP wordt gecompenseerd voor het verlies van deze locatie en (2) het voorontwerp bestemmingsplan te wijzigen, in die zin dat de kruising waarvoor BP moet wijken, anders wordt ingericht zodat beide benzinestations behouden kunnen blijven.

Antwoord

Het Stadsdeel en BP zijn al geruime tijd in bespreking over een alternatieve locatie. De laatste bespreking daarover is gevoerd op dinsdag 2 februari. Per brief is op 16 maart een finaal voorstel aan BP gedaan. Daarin heeft het Stadsdeel een verbeterd aanbod van de locatie aan de Henk Sneevlietweg gedaan, met mogelijkheden voor twee stations en uitbreiding van de winkeloppervlakte.

Ten aanzien van de inpassing in de huidige plannen heeft het Stadsdeel als volgt gereageerd. Het bestemmingsplan Stationslocatie is de juridische uitwerking van de ambitie die beschreven is in de beleidsstukken 'Sprong over de Ring' en het 'Uitwerkingsplan Stationslocatie'. Samengevat wil het Stadsdeel uit het oogpunt van stedelijke vernieuwing de Cornelis Lelylaan transformeren van verkeersas tot stadsstraat. Hiermee kunnen de Westelijke Tuinsteden verbonden worden met de 19^e eeuwse stad binnen de ring.

Ter plaatse van de huidige tankstations komt in de toekomst een volwaardige kruising van de Cornelis Lelylaan en de Willem Frogerstraat. De omliggende gebieden (Stationslocatie, Podium en in de toekomst de Jan Tooroplocatie) worden getransformeerd tot gemengde gebieden met stedelijke uitstraling. Inpassing van een tankstation in dit eindbeeld acht het Stadsdeel niet mogelijk en wel vanwege de volgende argumenten:

- Op de Lelylaan liggen een afslag van de A10, het viaduct over de Derkinderenstraat en de kruising Lelylaan-Willem Frogerstraat zo dicht bij elkaar dat inpassing van het benzinestation (met in- en uitvoegstrook) tot verkeerskundige problemen leidt.

- Een tankstation aan de Cornelis Lelylaan doorsnijdt en versnipperd de groene ruimte langs de Lely-as;
- Een tankstation gaat ten koste van de waterberging van de Singel;
- Behoud van een tankstation past niet in de transformatie van de Cornelis Lelylaan van verkeersas naar stadsstraat;
- De groenstrook aan de Noordzijde is ook bedoeld als ruimte voor kabels- en leidingen. Een benzinestation met ondergrondse opslagtanks conflicteert hiermee.

Kortom, het Stadsdeel heeft BP in uiterste instantie een verbeterd aanbod gedaan voor de locatie Henk Sneevlietweg en vanuit stedenbouwkundig oogpunt is inpassing van een tankstation zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan vanuit het eindbeeld niet mogelijk.

Inspreker 2

2.1 Opmerking

Adressant heeft een staanplaats op de Cornelis Lelylaan waar de adressant al ongeveer 14 jaar bloemen en planten verkoopt. Adressant geeft aan graag op de hoogte gehouden te willen worden over de plannen, waarbij adressant aangeeft zeker bereid te zijn om te investeren in een nieuwe bloemenkraam.

Antwoord

In het bestemmingsplan is geen ruimte opgenomen voor een nieuwe bloemenkraan in de openbare ruimte. De plek waar de huidige bloemenkraam staat, is bestemd voor verkeersareaal, in het bijzonder voor de herinrichting van de Lelylaan en opstelstroken voor de kruising met de Willem Frogerstraat. Pal daarnaast zal een groot bouwwerk verschijnen. Naast de fysieke inperking van de ruimte, wil het Stadsdeel in de toekomstige situatie zoveel als mogelijk 'losse' elementen uit de openbare ruimte voorkomen. Dit vanwege de overzichtelijkheid van de openbare ruimte, en de eenheid van het ontwerp.

De staanplaatsvergunning voor de bloemenkraam zal in de aanloop naar de definitieve start van de werkzaamheden worden ingetrokken. Het Stadsdeel is graag bereid om naast de formele informatiemomenten, apart contact te hebben met de heer Van der Poll. Het Stadsdeel zal (onverplicht) de inspreker in contact brengen met de ontwikkelaars van het nieuwe station, waar ruimte beschikbaar is voor een (in pandige) bloemenkiosk. De concrete invulling van de afspraken is vervolgens een zaak tussen huurder en verhuurder.

Inspreker 3

3.1 Opmerking

Het bevreemdt de adressant dat het stadsdeel de schijn ophoudt dat het stadsdeel zich interesseert in de mening van de burgers. Het betreurt de adressant dan ook dat het geen nut heeft om zijn mening te geven over het plan Lelylaan, gelet op de wijze waarop het stadsdeel met de mening van de burgers over andere onderwerpen is omgegaan.

Antwoord

De opmerkingen geven geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan Stationslocatie Lelylaan is voor advies overeenkomstig artikel 3.1.1. gezonden aan de volgende instanties:

1. Ministerie van VROM, inspectie;
2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noord-Holland;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Gemeente Amsterdam, College van Burgemeester en Wethouders / APC;
5. Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV)
6. Gemeente Amsterdam, dienst Milieu- en Bouwtoezicht;
7. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet;
8. ProRail;
9. NS Poort;
10. Liander;
11. Stadsregio Amsterdam;
12. Brandweer;
13. Tennet;
14. Gasunie;
15. Stadsdeel Osdorp;
16. Ministerie van Defensie, commando dienstencentra

Van de volgende adressanten is binnen de gestelde termijn een reactie ontvangen en hieronder samengevat en voorzien van een beantwoording.

1. Ministerie van VROM, inspectie Noordwest

1.1 Opmerking

Aangegeven is dat in de toelichting zou moeten worden aangegeven welke invloed het vliegtuiglawaai heeft.

Antwoord

Het plangebied valt buiten de zone nummer 4 waarbinnen vanwege externe veiligheid en geluidhinder beperkingen zijn gesteld aan gevoelige functies, zoals woningen. De Cornelis Lelylaan valt buiten deze zone. De toelichting zal hierop worden aangevuld.

2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noord-Holland

2.1 Opmerking

Aangegeven is dat in de toelichting een hoofdstuk ten aanzien van het Europees beleid wordt gemist. Daarbij gaat het om de kaderrichtlijn Water.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

2.2 Opmerking

Met het vaststellen van het Nationaal Waterplan op 22 december is de 4^e nota waterhuishouding komen te vervallen. Geadviseerd wordt de toelichting hierop aan te passen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

2.3 Opmerking

Geadviseerd is om aandacht te besteden aan de Nota Mobiliteit.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

2.4 Opmerking

Geadviseerd is om aandacht te besteden aan de het Actieplan gelijke behandeling in de praktijk. Dit plan is relevant omdat er sprake is van een stationsomgeving. Aangegeven zou moeten worden of er voldoende parkeerplekken dicht bij het station zijn om minder valide mensen af te zetten en of er voldoende voorzieningen in het station zijn zoals liften.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

2.5 Opmerking

Aangegeven is dat voor 30 kilometer zones geen verplichting tot het doen van akoestisch onderzoek geldt. Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State (Abcoude) moet worden gemotiveerd dat dit ook realistisch is.

Antwoord

Alle straten die in het plangebied van het bestemmingsplan liggen, zijn of worden straten waar een maximum snelheid van 50 km/u of hoger geldt. Al deze straten zijn daarom in het akoestisch onderzoek betrokken. Er zijn geen 30 km/u straten in de directe omgeving van het station.

2.6 Opmerking

In de toelichting wordt nog verwezen naar het oude Besluit ruimtelijke ordening uit 1985.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangepast.

3. **Provincie Noord-Holland**

3.1 Opmerking

Adressant geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Antwoord

De opmerking geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4. **Gemeente Amsterdam, Burgemeester en Wethouders**

4.1 Opmerking

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan past binnen de kaders van het Structuurplan uit 2003.

Antwoord

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.2 Opmerking

Langs het spoor ligt een ruimtelijke reservering voor uitbreiding, te weten aan de westzijde van het spoor. In het bestemmingsplan wordt aan deze zijde nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt. Verondersteld wordt dat dit geen gevolgen heeft voor de uitbreiding van het spoor op termijn.

Antwoord

Het stadsdeel is zich bewust van de spoorreservering voor een verdubbeling van de spoorweg tussen Amsterdam Sloterdijk en de Riekerpolder, waartussen het station Lelylaan en de beoogde ontwikkeling dat met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt gelegen is. De verdubbeling zal naar verwachting niet voor 2020 worden

gerealiseerd. Het stadsdeel houdt derhalve op de volgende wijze rekening met de spoorverdubbeling:

- Van de geldigheidsduur (tot 2020) van het onderhavige ontwerp bestemmingplan wordt ter plaatse van de reservering voor spoorverdubbeling gebruik gemaakt van de mogelijkheid *tijdelijke* bebouwing toe te staan;
- Met het opstellen van een opvolgend bestemmingsplan voor de periode daarna kan de bebouwing weer worden afgebroken om plaats te maken voor een andere bestemming;
- Als voor 2020 spoorverdubbeling aan de orde is, voorziet dit bestemmingsplan in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de tijdelijke bebouwing kan worden geschrapt.

Het stadsdeel denkt aan het toestaan van tijdelijke bebouwing voor studentenwoningen of (starters)ruimtes voor bedrijven.

4.3 Opmerking

Het plangebied is belast met geluid van het spoor en een aantal wegen. In het akoestisch onderzoek is aangenomen dat de Willem Frogerstraat bestaat uit geluidreducerend asfalt (deklaag type 2). Het is echter zeer twijfelachtig of dit type asfalt op deze weg toegepast kan worden. Bij de behandeling in het TAVGA is aangegeven dat deze woningen gelet op het voorgaande zullen moeten worden voorzien van een dove gevel, aangezien de maximale ontheffingswaarde voor de nieuwe weg (58 dB) wordt overschreden. In het bestemmingsplan kan een bepaling worden opgenomen dat dove gevels niet nodig zijn, indien uit (aanvullend) akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale ontheffingswaarde niet meer wordt overschreden.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking worden de regels en de toelichting aangepast.

4.4 Opmerking

Op de plankaart is vrijwel exact de contour van het stedenbouwkundig plan overgenomen. Bij een verandering van het bouwplan (en de bouwvelop) kan een nieuw bestemmingsplan nodig zijn. De vraag rijst of de ontheffingsregels met betrekking tot de aangeduide maatvoeringsvlakken voldoende flexibel zijn.

Antwoord

In de regels is een beperkte marge opgenomen ten aanzien van de bouwhoogte en situering. De stedenbouwkundige opzet is echter wenselijk en uitvoerbaar en is voor een belangrijk deel gerelateerd aan milieuaspecten als geluidhinder en mogelijke windhinder. Gelet op het voorgaande is het niet wenselijk om een globale vlek in het bestemmingsplan op te nemen.

5. **Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV)**

5.1 Opmerking

Gezien de brandlast en daarbij behorende veiligheidsprofielen van horeca, stelt de adressant voor om horeca niet op te nemen in Gemengd-2 (stationshal).

Antwoord

In het bestemmingsplan is een ruimtelijke afweging gemaakt van de gewenste functies in de stationhal. Een horecavoorziening is ruimtelijk gezien in de stationshal wenselijk en ook inpasbaar. Specifieke eisen ten aanzien van brandveiligheid komen bij de behandeling van de bouwvergunning en horecavergunning aan de orde.

5.2 Opmerking

Per treinstation en metrostation zijn Prorail en Amsterdam op grond van het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken verplicht om uiterlijk in 2011 een gebruiksvermelding te maken. Lelylaan is een combistation waar een gezamenlijk gebruiksmelding moet komen.

Antwoord

Het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken bevat regels ten aanzien van bouwwerken en gebruik van gebouwen, zoals vluchtroutes, brandmelders en blusvoorzieningen. Dit moet worden getoetst bij het bouwplan en niet zozeer bij het bestemmingsplan.

6. **Gemeente Amsterdam, dienst Milieu- en Bouwtoezicht**

6.1 Opmerking

In het TAVGA overleg van 24 februari is het plan besproken. Voor de Willem Frogerstraat kan naar verwachting geluidreducerend asfalt worden toegepast met een reductie van maximaal 1 dB, aangezien dIVV andere soorten asfalt (met een hogere reductie) niet toepast op het hoofdnet auto. Het akoestisch onderzoek moet hierop worden aangepast.

Antwoord

De Willem Frogerstraat gaat geen onderdeel uitmaken van het hoofdnet auto, zodat niet dIVV maar het stadsdeel het toe te passen asfalt moet bepalen. Het stadsdeel gaat voor de Willem Frogerstraat uit van geluidreducerend asfalt met een reductie van 3 dB. Voor de Cornelis Lelylaan (hoofdnet auto) wordt rekening gehouden met een geluidreductie van maximaal 1 dB. Het akoestisch rapport is hierop aangepast.

6.2 Opmerking

Prorail blijkt geen toegesneden prognose van railintensiteiten te kunnen / willen leveren. Om risico's in de procedure te vermijden is afgesproken dat het advies van Prorail wordt gevolgd om zelf een prognose te bepalen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking en het TAVGA is het akoestisch rapport op dit punt gewijzigd. Over de wijze van berekenen van het spoorweglawaai is apart overleg gevoerd met Prorail, waarbij Prorail heeft ingestemd met de rekenwijze. De toekomstprognoses worden ontleend aan het Ontwerp-Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OTB OV-SAAL).

6.3 Opmerking

In het TAVGA is al aangegeven dat bij de bepaling of er sprake is van een geluidluwe gevel er moet worden gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting van één soort geluid (bijvoorbeeld wegverkeer), welke maatgevend is voor de betreffende gevel.

Antwoord

Daar is in het akoestisch rapport ook als uitgangspunt aangehouden.

6.4 Opmerking

In de definitie van dove gevel zou verwezen moeten worden naar de NEN 5077 en de binnennorm.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt deze verwijzing opgenomen.

6.5 Opmerking

In de regels is het begrip stille zijde gedefinieerd. Het is aan te bevelen om hier ook een loggia en een verglaasde serre te definiëren als bedoeld in de Bouwbrief 2009-92. Het gaat daarbij om de minimale maten en de eisen ten aanzien van buitenluchtcondities. Daarnaast wordt gevraagd om in de regels op te nemen dat loggia's en serres bij voorkeur moeten grenzen aan slaapkamers.

Antwoord

Het bestemmingsplan schrijft voor dat alle woningen moeten worden voorzien van een stille zijde. Een loggia is één van de mogelijkheden om deze stille zijde te realiseren. Het bestemmingsplan schrijft geen loggia voor, zodat het ook niet nodig is om te definiëren wat eronder wordt verstaan. In de toelichting zal dit punt wel worden toegelicht.

6.6 Opmerking

Gevraagd wordt om preciezer aan te geven waar welke hogere grenswaarde wordt aangevraagd, ondermeer per verdieping.

Antwoord

In de onderbouwing van de hogere grenswaarden zal hierop worden ingegaan.

6.7 Opmerking

Op de plankaart moet worden aangegeven waar dove gevels nodig zijn.

Antwoord

Naar aanleiding van het aangepaste akoestisch rapport wordt op de verbeelding aangeduid waar dove gevels nodig zijn als ter plaatse woningen worden gerealiseerd.

6.8 Opmerking

Geadviseerd wordt om niet alleen te spreken van dove gevels, maar ook andere geluidwerende voorzieningen zoals vliesgevels mogelijk te maken.

Antwoord

De regels zullen op dit punt worden aangepast.

6.9 Opmerking

De hoogte van geluidsschermen zijn gemaximaliseerd op 3 meter. Om eventuele verhoging in de toekomst mogelijk te maken kan worden overwogen een hoogte van 4 meter toe te staan.

Antwoord

De regels zullen op dit punt worden aangepast.

6.10 Opmerking

Bij het benzinestation zal sprake zijn van restverontreiniging die nog niet volledig gesaneerd is. Geadviseerd wordt om dit aspect te regelen met de benzinestations die hier weggaan.

Antwoord

Als de benzinepompen worden ontmanteld zal, indien uit bodemonderzoek blijkt dat dat nodig is, bodemsanering plaatsvinden.

7. Waternet

7.1 Opmerking

Adressant heeft de riolerings-, water- en grondwateraspecten in het voorontwerp beoordeeld. Geconcludeerd is dat deze vrijwel volledig en correct beschreven zijn, op een paar opmerkingen na.

- a. Als de nieuw te graven watergang aan de noordzijde van de Lelylaan binnen de grenzen van dit bestemmingsplan komt te liggen, moet deze worden aangegeven op de plankaart.
- b. Op de verbeelding hebben delen van het water / oever bij de Pieter Calandlaan en Wilhelminaplein de bestemming Verkeer-1 gekregen. Onduidelijk is waarom dat is gedaan.
- c. Er is in de toelichting nog niets aangegeven over de grondwaterkwaliteit. Geadviseerd wordt dit wel te doen.
- d. In de toelichting ontbreekt het aspect riolering. Geadviseerd wordt om aan te geven op welke wijze wordt omgegaan met het afvoeren van hemelwater van verharde oppervlakten (dakvlakken en verhardingen)

Antwoord

- a. De genoemde watergang ligt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan. Conform het vastgestelde Uitwerkingsplan Raamwerk wordt de watergang echter wel gegraven. Dit zal in een ander bestemmingsplan juridisch planologisch worden vertaald.
- b. Het kruispunt Pieter Calandlaan / Wilhelminaplein wordt als gevolg van de nieuwe verbindingsweg naar de Lelylaan mogelijk vormgegeven als een rotonde. Hiervoor is een breder wegprofiel en een bredere brug over het water nodig. Dit is vertaald door de bestemming Verkeer-1 ter plaatse breder te maken dan de breedte van de bestaande straat.
- c. Dit aspect is reeds door Wareco onderzocht. Geconcludeerd is dat het grondwater niet verontreinigd is. De toelichting is op dit punt aangevuld.
- d. In Amsterdam is het toepassen van het gescheiden stelsel uitgangspunt in de planvorming. Hierbij wordt het hemelwater gescheiden van het afvalwater. De toelichting is op dit punt aangevuld.

8. Prorail

8.1 Opmerking

Voor de spoorweg Sloterdijk – Riekerpolder Aansluiting waar station Lelylaan aan ligt bestaat aan de westzijde van het huidige station een reservering voor een eilandperron met aan weerszijden een spoor. Dit betekent een verdubbeling van de huidige situatie. In het voorontwerp is de mogelijkheid geboden om ter plaatse van de reservering een gebouw van 23 meter te realiseren dat de bouw van extra sporen fysiek onmogelijk maakt. Verzocht wordt deze bouwmogelijkheid te schrappen en de reservering op te nemen.

Antwoord

Het stadsdeel is zich bewust van de spoorreservering voor een verdubbeling van de spoorweg tussen Amsterdam Sloterdijk en de Riekerpolder, waartussen het station Lelylaan en de beoogde ontwikkeling dat met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt gelegen is. De verdubbeling zal naar verwachting niet voor 2020 worden gerealiseerd. Het stadsdeel houdt derhalve op de volgende wijze rekening met de spoorverdubbeling:

- Van de geldigheidsduur (tot 2020) van het onderhavige ontwerp bestemmingplan wordt ter plaatse van de reservering voor spoorverdubbeling gebruik gemaakt van de mogelijkheid *tijdelijke* bebouwing toe te staan;
- Met het opstellen van een opvolgend bestemmingsplan voor de periode daarna kan de bebouwing weer worden afgebroken om plaats te maken voor een andere bestemming;
- Als voor 2020 spoorverdubbeling aan de orde is, voorziet dit bestemmingsplan in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de tijdelijke bebouwing kan worden geschrapt.

Het stadsdeel denkt aan het toestaan van tijdelijke bebouwing voor studentenwoningen of (starters)ruimtes voor bedrijven.

8.2 Opmerking

Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt niet van welke vervoersintensiteiten is uitgegaan. Aangegeven wordt dat hierover contact moet worden opgenomen met Prorail.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is over de wijze van berekenen van het spoorweglawaai contact opgenomen met Prorail. Het akoestisch rapport is hierop aangepast.

8.3 Opmerking

Op grond van artikel 110c van de Wet geluidhinder moet het ontwerp besluit hogere grenswaarde gelijk met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage liggen. Dat is niet gebeurd.

Antwoord

De constatering is onjuist. In artikel 110c van de Wet geluidhinder is bepaald dat het ontwerp besluit hogere grenswaarde gelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage moet liggen. Het ontwerp bestemmingsplan moet nog ter inzage worden gelegd. Daarbij zal overeenkomstig de Wet geluidhinder ook het ontwerp besluit hogere grenswaarden ter visie worden gelegd.

10. **Liander**

10.1 Opmerking

Adressant geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Antwoord

De opmerking geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

11. **Stadsregio Amsterdam**

11.1 Opmerking

Aangegeven wordt dat in de toelichting een beschrijving van het regionale beleid mist. Daarbij wordt bedoeld op het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP), de OV-visie, de Regionale Woonvisie en het Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

11.2 Opmerking

Geadviseerd wordt om in de toelichting meer in te gaan op de fiets- en voetverbindingen over de Lelylaan en de bereikbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen op het station.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

11.3 Opmerking

Gevraagd wordt in welk plan de verbindingsweg tussen de Lelylaan en Jongkindstraat wordt geregeld.

Antwoord

Dit wordt meegenomen in een nog op te stellen bestemmingsplan voor het overige deel van vernieuwingsgebied Lelylaan.

11.4 Opmerking

Geadviseerd wordt om in te gaan op de verbinding tussen de promenade en het busstation

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting hierop aangevuld.

11.5 Opmerking

Gevraagd wordt of in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de mogelijke verdubbeling van het spoor, of dat dit onmogelijk wordt gemaakt.

Antwoord

Het stadsdeel is zich bewust van de spoorreservering voor een verdubbeling van de spoorweg tussen Amsterdam Sloterdijk en de Riekerpolder, waartussen het station Lelylaan en de beoogde ontwikkeling dat met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt gelegen is. De verdubbeling zal naar verwachting niet voor 2020 worden gerealiseerd. Het stadsdeel houdt derhalve op de volgende wijze rekening met de spoorverdubbeling:

- Van de geldigheidsduur (tot 2020) van het onderhavige ontwerp bestemmingplan wordt ter plaatse van de reservering voor spoorverdubbeling gebruik gemaakt van de mogelijkheid *tijdelijke* bebouwing toe te staan;
- Met het opstellen van een opvolgend bestemmingsplan voor de periode daarna kan de bebouwing weer worden afgebroken om plaats te maken voor een andere bestemming;
- Als voor 2020 spoorverdubbeling aan de orde is, voorziet dit bestemmingsplan in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de tijdelijke bebouwing kan worden geschrapt.

Het stadsdeel denkt aan het toestaan van tijdelijke bebouwing voor studentenwoningen of (starters)ruimtes voor bedrijven.

11.6 Opmerking

De stadsregio draagt vanuit de Brede Doel Uitkering Infrastructuur ook bij aan de realisatie van het stationsgebied, in ieder geval het busstation.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. Brandweer Amsterdam Amstelland

12.1 Opmerking

Geadviseerd wordt een veiligheidsparaagraaf in de toelichting op te nemen waarin wordt beschreven wat de risicobronnen in de omgeving van het plangebied zijn, waar kwetsbare bestemmingen zich bevinden, hoe nooddiensten de locatie en bluswatervoorzieningen kunnen bereiken en de mogelijkheden om de zelfredzaamheid te vergroten.

Antwoord

In de toelichting is in hoofdstuk 4 als stilgestaan bij de externe veiligheid en de risicobronnen in de omgeving. Daarin is geconcludeerd dat er vanuit externe veiligheid geen beperkingen zijn voor de ontwikkeling van de stationslocatie. Overige genoemde zaken, zoals de bereikbaarheid van bluswatervoorzieningen, komen bij de behandeling van de bouwvergunning aan de orde.

Overigens heeft in het kader van het Uitwerkingsplan Stationslocatie Lelylaan al overleg plaatsgevonden met de brandweer. De opmerkingen van de brandweer ten aanzien van ondermeer vluchtroutes en bereikbaarheid zijn in het Uitwerkingsplan en daarmee ook het bestemmingsplan verwerkt.

13. Tennet

13.1 Opmerking

Adressant geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Antwoord

De opmerking geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

14. Gasunie

14.1 Opmerking

Adressant geeft aan dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Er zijn wat dat betreft geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het plan.

15. Stadsdeel Osdorp

15.1 Opmerking

Adressant geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Antwoord

De opmerking geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

16. Ministerie van Defensie, commando dienstencentra

16.1 Opmerking

Adressant geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het plan.